

DAMPAK PANDEMI COVID-19 BAGI TRANSPORTASI UDARA NASIONAL

Dipresentasikan oleh: Budhi M. Suyitno, KIR-AIPI

A. Pendahuluan

Pandemi Covid-19 telah meninggalkan pesan kepada semua pihak, bahwa tak ada satupun Lembaga, Pemerintahan ataupun Negara manapun yang sungguh telah siap menghadapinya. Semua pihak menjadi gamang atau gagap mengantisipasi dampak langsung atau tak langsung pandemik ini bagi sendi-sendi kehidupan masyarakat dan alam semesta.

Berbeda dengan virus sebelumnya seperti SARS dan Flu Burung yang menular dari hewan ke manusia, Covid-19 yang satu ini mewabah lewat orang ke orang sebagai inangnya, dengan kecepatan penyebaran tak terduga. Dampaknya menimbulkan kepanikan atau paranoia di seluruh belahan bumi disertai reaksi beragam. Satu negara menghadapinya dengan biasa saja (*business as usual*) sampai pada tindakan penguncian wilayah (*lockdown*) berkepanjangan di negara lainnya, dengan segala konsekuensinya.

Dalam paparan ini akan dikemukakan berbagai dampak pandemi Covid-19 secara umum maupun spesifik dari mulai sosio-ekonomi sampai gaya hidup masyarakat terkait dengan sektor rantai pasok dan transportasinya

B. Kedalaman Dampak Covid-19

1. Sektor Manufaktur

Sektor manufaktur yang terdampak Covid-19 diantaranya kendaraan mobil, makanan & minuman, kimia, permesinan, elektrikal & elektronik, metalurgi, penerbangan, farmasi, dan peralatan medis.

Sektor manufaktur berkontribusi pada PDB (*produk domestik bruto*) global sekitar 16% (2018). Oleh karenanya negara seperti India (*Make in India*) dan China (*Made in China, MIC*) bersungguh-sungguh mendorongnya menjadi kekuatan ekonomi mereka melalui penerapan teknologi manufaktur inovatif dan cerdas (*innovative manufacturing technologies or smart manufacturing*).

Kesulitan bahan baku menjadi masalah yang dihadapi oleh industri manufaktur kendaraan mobil, kimia, elektronik dan pesawat terbang. Khusus produk elektronika (seperti ponsel pintar dan barang elektrik/ elektronik) mulai mereduksi operasinya dan menunda pemasaran produk barunya akibat ketiadaan pasokan komponen (sekitar 80% dipasok dari China).

Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*, FDI (*foreign direct investment*) menurun 5%-15%, akibat anjloknya manufaktur dan penutupan pabrik terutama sektor energi, automotif, dan maskapai penerbangan.

Runtuhnya industri manufaktur juga tercatat di Indonesia (data April 2020, tinggal 15,000 perusahaan dari 40.000 yang masih tetap beroperasi), termasuk Sektor Transportasi.

2. Ketahanan Rantai Pasok GLOBAL

Industri angkutan laut di Indonesia terus mengalami penurunan permintaan akibat pandemi dan penurunan harga minyak global, kata Asosiasi Pemilik Kapal Nasional Indonesia (INSA).

INSA melaporkan pada awal Mei bahwa pendapatan kapal peti kemas turun 10 hingga 25 persen dari tingkat normal. Demikian juga, pendapatan kapal curah - kapal tanker, kapal tunda dan tongkang - turun 25 hingga 50 persen.

Pandemi telah memengaruhi pengguna utama pengiriman laut, termasuk perusahaan minyak dan gas, yang menderita rekor harga minyak terendah setelah kemerosotan permintaan selama pandemi. Pada bulan Mei, ekspor anjlok 28,95 persen tahun-ke-tahun (yoy) hingga US \$ 10,53 miliar, terendah sejak Juli 2016, sebagai akibat dari penurunan ekspor minyak dan gas, di antara komoditas lainnya, menurut data BPS.

Sementara itu, perusahaan logistik sudah mulai beralih ke transportasi laut di tengah penurunan operasi kargo udara di bawah PSBB. Pemerintah di masa transisi ke *Era New Normal*, Peraturan Menteri Perhubungan No. 41/2020 akan memungkinkan kapal untuk

mengirimkan peralatan medis dan barang-barang pokok untuk membantu dengan tanggapan COVID-19.

Pandemi COVID-19 telah memukul perdagangan dan investasi global pada kecepatan dan skala yang belum pernah terjadi sebelumnya. Perusahaan multinasional menghadapi guncangan pasokan awal, kemudian guncangan permintaan karena semakin banyak negara memerintahkan orang untuk tinggal di rumah. Pemerintah, bisnis, dan konsumen perorangan tiba-tiba berjuang untuk mendapatkan produk dan bahan dasar, dan terpaksa menghadapi kerapuhan rantai pasokan modern. Kebutuhan mendesak untuk merancang rantai pasokan yang lebih pintar, lebih kuat, dan lebih beragam telah menjadi salah satu pelajaran utama dari krisis ini.

COVID-19 telah mengekspos kerentanan rantai pasokan global yang dibangun di atas prinsip *lean manufacturing*. Satu konsekuensi yang mungkin terjadi adalah bahwa perusahaan global akan mendiversifikasi rantai pasokan mereka di masa depan, alih-alih hanya mengandalkan Cina. Hub-hub manufaktur seperti Vietnam, Meksiko, dan India kemungkinan akan mendapat manfaat dari perubahan itu. Krisis saat ini adalah kesempatan untuk mengatur ulang sistem yang mengandalkan proses yang sudah ketinggalan zaman. Menciptakan rantai pasokan yang cerdas dan gesit adalah kunci untuk membangun jaringan perdagangan dan investasi global yang mampu mengatasi badai masa depan.

Pandemi COVID-19 menyebabkan krisis kesehatan dan kemanusiaan yang mengancam ketahanan pangan dan nutrisi jutaan orang di dunia. Sementara ratusan juta orang sebelum pandemik sudah menderita kelaparan, malnutrisi. Sehingga kombinasi ancaman berlipat ganda menjurus kepada "Darurat Pangan Global". Kedaruratan ini akan menimbulkan disrupsi tanpa preseden terhadap Sistem Pangan Global, yang akan bermuara kepada kondisi kesehatan dan nutrisi masyarakat untuk jangka Panjang.

Bagi Indonesia, secepatnya tersedia *long list* Kawasan propinsi mana yang kemungkinan terancam *multi menace* atau bahkan *triple menace*.

3. Transportasi Udara

Semula, ada sekitar 79.000 penerbangan yang ada di Indonesia baik rute internasional maupun domestik. Saat ini, akibat pandemi corona, jumlah penerbangan yang tersisa hanya 70 penerbangan saja. Pada bulan April kapasitas penumpang secara global anjlok 91%. ICAO (*International Civil Aviation Organization*) mengantisipasi berkurangnya 1,2 milyar pelancong udara di bulan September 2020 dibandingkan tahun-tahun sebelumnya dan pendapatan jatuh sekitar \$160–253 milyar untuk 9 bulan pertama 2020. ACI (*Airport Council International*) mengestimasi berkurangnya 4,6 milyar penumpang di tahun 2020 dibanding 9,1 milyar pada tahun 2019;

IATA (*International Air Transport Assosiation*) memproyeksikan bulan Juni 2020 kerugian Airlines secara kolektif sebesar \$84,3 milyar setahun lebih buruk dari kehilangan \$30 milyar saat krisis finansial 2008-2009. Pertengahan Juni tercatat 10.500 unit pesawat disimpan sedangkan 11,500 unit lainnya masih beroperasi dengan rata-rata penggunaan/ utilisasi hanya 35% dibanding tahun 2019. Konsekuensinya, beberapa Bandara seperti **Frankfurt dan Atlanta** beralih fungsi sebagai tempat parkir armada pesawat milik maskapai yang sedang tak beroperasi. Kedua bandara tersebut menjadi tempat penyimpanan pesawat terbang. Banyak maskapai penerbangan asing yang menitipkan armada pesawatnya selagi tak beroperasi di **Alice Springs Airport di Australia**.

Pabrik pesawat Airbus telah mengurangi produksi sayap pesawat di tiga tempat Broughton, Filton dan Bremen sekaligus mengurangi jam kerja di lokasi tersebut. Produksi bulanan mereka juga dikurangi masing-masing 4 pesawat A220, 40 A320, 2 A330 dan 6 A350.

Bulan April 2020 giliran pabrik pesawat Boeing menunda produksinya di Boeing South Carolina dan Puget Sound, Washington terhadap pesawat komersialnya. Di bulan Mei sekitar 12.000 pekerjanya terancam di pemutusan hubungan kerja (PHK), antara lain disebabkan tak ada lagi pesanan baru dari maskapai penerbangan. Pabrik pesawat Bombardier telah mengumumkan penundaan produksinya sejak bulan Maret 2020 untuk masa 2 minggu (di Ontario Canada), 3 minggu (di Quebec) dan penghentian produksi di Irlandia Utara. Sekitar 12.400 pekerja (70%) dari keseluruhan tenaga kerja terpaksa dirumahkan. Pabrik pesawat Embraer di Brasil mengalami kesulitan guna menyelesaikan

kontrak pembuatan komponen pesawat dengan pihak Boeing, dan menuntut kompensasi yang layak dari pihak Boeing.

Pabrik mesin pesawat General Electric (GE) di akhir Maret merencanakan untuk mengurangi buruhnya hingga sepersepuluhnya dari jumlah total atau sekitar 2500 orang dan merumahkan setengah dari tenaga kerja perawatannya. Aero engine yang membuat mesin pesawat Rolls-Royce berencana menghilangkan 9000 *jobs*, terutama di divisi *civil aerospace yang berlokasi di Derby*.

C. **Potensi Bisnis di Era *New Normal*:**

1. **Prinsip Pembangunan Ekonomi Era *New Normal***

- a. Semangat gotong royong merupakan nilai luhur yang dapat diperkuat sebagai modal awal di Era *New Normal*, dimulai dari pengelolaan ekonomi lingkungan terkecil keluarga sebagai basis, lalu komunitas lokal sampai global;
- b. Kolaborasi atau kerjasama sinergis semua unsur/ elemen ekonomi, dari komunitas terkecil sampai global menjadi kunci sukses ketahanan ekonomi;
- c. Kohabitasi dengan seluruh elemen semesta baik yang baik maupun yang buruk, dalam suatu Sistem Ekonomi yang berimbang, harmonis dan berkelanjutan;
- d. *Pooling and sharing resources*, baik yang dikelola negara maupun swasta secara berkelanjutan dan sistemis, dimulai dari lingkungan komunitas terkecil (RT-RW dst);
- e. Penerapan Sistem Manajemen Ekonomi Baru yang mengutamakan penghematan, jauh dari kosumerisme berlebihan, pelaksanaan program kegiatan sesuai skala prioritas nasional secara efisien dan efektif;
- f. Dengan mengacu kelima prinsip diatas maka industri penerbangan dapat ditata ulang dengan memperhatikan kekayaan sumber alam (letak geografis, daratan, lautan dan udara), sumber daya manusia (SDM) dan Propinsi yang puna ketahanan Covid-19 terbaik. 10 Propinsi tercatat mempunyai ketahanan Covid-19 terbaik: Kepulauan Riau, Bengkulu, Bangka Belitung, Kalimantan Barat, Kalimantan Utara, Sulawesi Tenggara, Aceh, Lampung, Sulawesi Barat dan Jambi.

2. **Potensi Bisnis Transportasi Udara Era *New Normal***

Istilah *New Normal* seringkali dikaitkan dengan kondisi hidup berdampingan dengan Covid-19 yang masih tetap ada. Masyarakat secara sadar atau terpaksa menjalani hidup mematuhi protokol kesehatan, menjaga jarak fisik satu sama lain, membiasakan hidup sehat untuk menjaga daya imunitas dan membiasakan diri hidup kohabitasi dengan segala virus/ penyakit di lingkungannya sehari-hari. Filsuf Prancis Jean Boudrillard dalam bukunya "*Simulacres et Simulation*" (*English: Simulacra and Simulation*) di tahun 1981 menyebutkan bahwa pada saat itu orang hidup dalam "*hyper-reality*", sulit membedakan mana fiksi dan nyata yang seolah tanpa perbedaan. Dengan demikian banyak orang percaya bahwa *New Normal* ini seperti kembali dari *Hyper-reality* ke hidup normal yang seharusnya.

Khusus sub sektor Transportasi Udara di masa depan orang mencari "moda transportasi yang lebih aman, lebih bersih, lebih terjangkau dan dapat diakses".

Oleh karenanya di Era *New Normal* ini luas wilayah Nusantara yang setara dengan Amerika dan Eropa dengan potensi penumpang udara 120 juta orang/tahun, dengan PDB/kapita USD 4050,- merupakan pasar domestik yang besar dan akan sanggup mandiri bertahan hidup. Potensi pasar seperti ini jika disentuh oleh manajemen ahli, akan menjadi *backbone* (tulang punggung) bangkitnya *new look* industri penerbangan nasional yang sangat kompetitif di dunia. Agar potensinya bermanfaat, maka sub-sektor Transportasi Udara sebagai langkah awal dapat melakukan penertiban diantaranya; a. Karantina bagi siapa saja (*crews*, penumpang dan petugas lainnya) yang positif Covid-19, b. Jarak fisik (*physical distancing*) selalu terjaga, c. Pemanfaatan *idle capacity* (infrastruktur, organisasi/kelembagaan, sistem manajemen, SDM dll.) secara optimal melalui aplikasi telematika, d. Adaptasi dan adopsi kehidupan *New Normal* dan e. Memberlakukan syarat bagi siapa saja yang *On Board*, setelah melalui prosedur dan proses pemeriksaan di bandara, harus dijamin sehat.

3. **Potensi Lainnya**

Permasalahan lainnya banyak maskapai penerbangan sipil dunia berhenti beroperasi, sehingga banyak SDM menganggur atau di PHK, pesawat parkir di darat, bengkel perawatan kosong, bandara sepi, dan semua kegiatan yang berkaitan dengan bisnis penerbangan juga ikut sepi. Secara keseluruhan kapasitas kosong atau menganggur (*idle capacity*) mencapai lebih

dari 80%. Sedangkan operator penerbangan yang masih bertahan hidup berupaya melakukan program penghematan, efisiensi, optimasi dan perampingan manajemen agar tetap terhindar dari kebangkrutan. Bagi Indonesia yang penuh dengan kekayaan *Mega-Biodiversity*, kearifan lokal, nilai-nilai budaya luhur (seperti spiritualisme, toleransi, pluralism, gotong-royong, komunitas senasib/ sepenanggungan, solidaritas sesama, cinta tanah air dll.) dan SDM berkualitas, merupakan keunggulan komparatif sebagai modal berharga di Era *New Normal*.

D. Tantangan dan Peluang Transportasi Udara

1. Tantangan

Tantangan utama yang sedang dihadapi:

- a. Lebih dari 90% maskapai penerbangan asing menghentikan operasinya di wilayah Indonesia;
- b. Banyak negara tetangga di Asia-Australia, Amerika dan Eropa masih menerapkan penguncian (*lockdown*) dan penerapan protokol kesehatan sangat ketat sehingga penumpang dan kargo turun drastis;
- c. Banyak maskapai penerbangan domestik, operator bandara, menara pengawas sistem CNS-ATM (communications, navigation and surveillance- air traffic management), bengkel perawatan pesawat dan industri terkait penerbangan telah melakukan PHK dan pengurangan aktivitas operasional secara signifikan;
- d. Standar penerapan protokol kesehatan di bandara (*air side/ landside*) terutama bagi para calon penumpang yang mau bepergian yaitu sekitar 4 jam dinilai masih kelamaan dan kurang efisien/efektif;
- e. Dapatkah sertifikat lolos protokol kesehatan yang dikeluarkan/ diterbitkan oleh *authorized agent* diberlakukan bagi calon penumpang, pesawat, lokasi umum dalam jangka waktu tertentu sehingga jaminan sehat lebih efisien dan kredibel;
- f. Kapasitas kosong (*Idle Capacity*) baik karena rendahnya *load factor* maupun turunnya trafik udara, masih belum dapat diatasi maupun dimanfaatkan secara optimal;
- g. Adaptasi dan adopsi kehidupan *New Normal* melalui sosialisasi dan edukasi masyarakat secara terus menerus belum berhasil menjangkau ke pelosok maupun seluruh lapisan masyarakat;
- h. Permasalahan lainnya banyak maskapai penerbangan sipil dunia termasuk Indonesia berhenti beroperasi, sedangkan sisanya mencoba bertahan hidup dengan melakukan operasi yang terfokus kepada diversifikasi usaha seperti angkutan kargo, pelayanan medis, taksi udara, carter dan wisata.

2. Peluang

- a. Indonesia mempunyai wilayah kepulauan luas, setara Amerika Serikat atau Eropa, layak untuk transportasi laut dan udara;
- b. Infrastruktur Bandar Udara, alat bantu navigasi dan fasilitas penunjang lainnya telah tersedia hampir di seluruh kawasan Nusantara;
- c. Jumlah dan jenis pesawat, fasilitas perawatan, pabrik pesawat dan komponen, serta lembaga Diklat penerbangan memadai;
- d. Regulator pembina keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan setara dengan regulator dunia lainnya;
- e. Berpenduduk lebih dari 270 juta orang dengan bonus demografi yang menyediakan 60% tambahan angkatan kerja (catatan: jika dikelola dan dipersiapkan pendidikan, latihan dan magang yang cocok dengan permintaan pasar/ industri);
- f. Berpenghasilan *upper-middle income* atau setara diatas \$ 4,050 per kapita, merupakan pasar domestik yang cukup besar bagi pengembangan penerbangan nasional;
- g. Kualitas SDM yang cukup baik kompetensi maupun jumlahnya;
- h. Banyak sumberdaya dan kapasitas nganggur (*idle capacity*) yang masih bisa dioptimalkan pemanfaatannya, terutama infrastruktur, organisasi/ kelembagaan, sistem manajemen, SDM dan kapasitas angkutan misalnya melalui diversifikasi usaha, gerakan penghematan, efisiensi, perbaikan manajemen dan struktur organisasi.
- i. Penerbangan carter dan jet pribadi, para eksekutif/ bisnis/ premium, semakin marak terutama alasan *social distancing* (lintas Atlantik meningkat 30 % sebagaimana tercatat di Biggin Hill Airport, London).

- j. Perangkat Regulasi/ Peraturan Perundang-undangan memadai sehingga suatu Rencana Strategis (Renstra) dapat disiapkan dengan penerbangan domestik di wilayah Nusantara akan menjadi *backbone* tumbuh-kembangnya Transportasi Udara nasional.

E. Program Pendorong (*Push Programs*) dan Insentif Penarik (*Pull Incentives*)

1. Program Pendorong (*Push Programs*)

- a. Menjalankan dengan konsisten 6 prinsip Pembangunan Ekonomi di Era *New Normal*;
- b. Menjadikan penerbangan Domestik sebagai *backbone* pengembangan ke Internasional, dengan memberlakukan jaringan *hub and spoke* dan memfasilitasi semua maskapai untuk mewujudkannya;
- c. Melakukan diversifikasi bisnis selain penumpang juga termasuk kargo, pelayanan kesehatan, pengoperasian SAR dan *shuttle service* dengan mengoptimalkan kapasitas kosong (*idle capacity*);
- d. Melakukan usaha bersama agar dapat merealisasikan penggunaan bahan bakar ramah lingkungan (*bio-fuel*) yang telah dikuasai;
- e. Mendorong penguasaan teknologi menyongsong Industri 4.0, terutama yang dapat diterapkan di dunia penerbangan ialah: teknologi *bio-fuel*, *energy storage* dan mikro-elektronika yang diterapkan dalam pengembangan *drone* penumpang/barang, sistem navigasi penerbangan modern dsb.;
- f. Pengembangan SDM yang meliputi: kompetensi, profesionalisme dan karakter;
- g. Melakukan daftar industri manufaktur yang dapat direlokasi ke 10 Propinsi dengan ketahanan Covid-19 tinggi.

2. Insentif Penarik (*Pull Incentives*)

- a. Pemerintah dapat menjamin terciptanya *single price policy* untuk BBM di seluruh Nusantara;
- b. Negara melalui BUMN/BUMD dapat menyediakan *bio-fuel* agar mampu mewujudkan pesawat berbahan bakar nabati yang lebih efisien dengan memanfaatkan bahan mentah yang tersedia di Nusantara dan inovasi teknologi yang telah dikuasai;
- c. Negara dapat menyediakan mekanisme dan skenario kerjasama pemerintah dan badan usaha (KPBU) yang sinergis saling menguntungkan, sekaligus *sharing resources*;
- d. Pemerintah melalui Kementerian/ Lembaga mendorong penelitian yang inovatif di bidang *energi storage* dan mikro-elektronika guna diterapkan di sektor transportasi khususnya udara (misalnya *drone* untuk penumpang/barang, navigasi penerbangan *fully controled space corridor* dsb.);
- e. Pemerintah dapat melindungi, memfasilitasi dan menyederhanakan peraturan perundang-undangan yang adaptif maupun fleksibel terkait perijinan, permodalan dan pengembangan SDM;
- f. Pemerintah memfasilitasi regulasi tentang kolaborasi, kerjasama dan koordinasi semua pemangku kepentingan baik unsur negara maupun swasta sehingga terjalin jaringan penguat industri di segala sektor menuju *Indonesia incorporated*;
- g. Pemerintah Pusat dan Daerah memfasilitasi relokasi industri manufaktur unggulan ke 10 Propinsi dengan ketahanan Covid-19 tinggi.

F. Kesimpulan

Dalam memasuki era *New Normal*, wajib disyukuri kekayaan sumber alam dan SDM Indonesia menjadi modal kuat untuk bangkit dan berkembang menjadi salah satu kekuatan ekonomi dunia. Demikian pula di sub sektor Transportasi Udara, ekonomi yang relative tumbuh, wilayah luas Nusantara, pendapatan per kapita di kelas menengah atas, banyaknya destinasi wisata dan sebagainya yang didukung SDM berkualitas, kiranya optimism terbuka lebar di depan mata.

