



ANALISA BISNIS PENERBANGAN MASKAPAI PENERBANGAN BERJADWAL DAN KARGO -TAHUN 2025-2026-

Oleh:

Tim Data dan Publikasi INACA

RANGKUMAN:

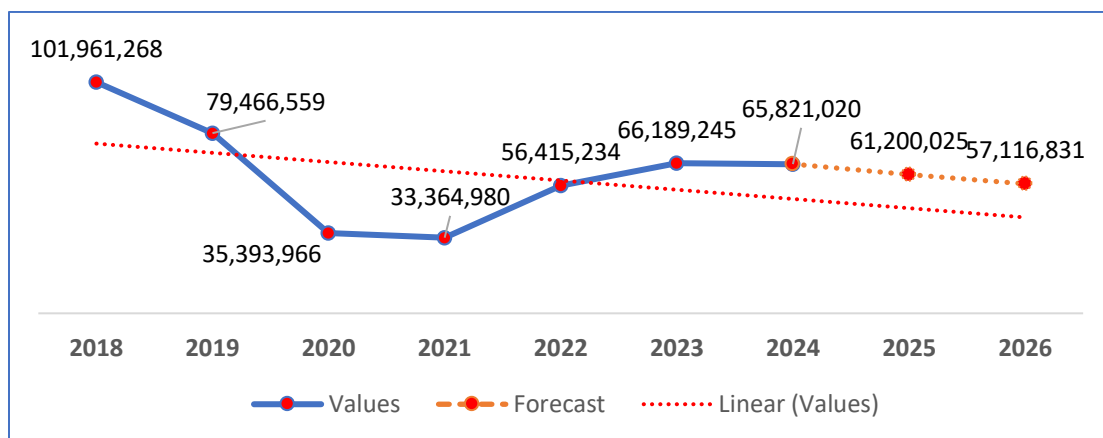
1. Pada tahun 2024 dan prediksi tahun 2025-2026, jumlah penumpang domestik akan berkurang karena beberapa hal yaitu:
 - a. Daya beli masyarakat yang melemah
 - b. Adanya kebijakan efisiensi dari pemerintah yang menyebabkan perjalanan dinas ASN dan BUMN menurun.
 - c. Jumlah pesawat yang berkurang karena banyak ditarik lessor pada saat pandemi dan banyak pesawat yang masuk jadwal perawatan (on ground/ OG) di bengkel MRO.
 - d. Proses perawatan pesawat di MRO yang lama.
2. Maskapai nasional banyak mengalihkan penerbangan ke luar negeri karena di dalam negeri terjadi biaya tinggi dalam operasional penerbangan sedangkan tarif penerbangan termasuk kadaluwarsa karena ditetapkan sejak tahun 2019 dan saat ini belum diubah.
3. Kargo udara di Indonesia lebih banyak diangkut oleh maskapai penerbangan berjadwal penumpang (dengan sistem belly cargo). Dengan demikian jumlah penerbangan pesawat maskapai penerbangan berjadwal penumpang juga berpengaruh dengan jumlah kargo udara yang diangkut.
4. Jumlah pesawat yang On Ground (OG) tinggi disebabkan oleh:

- a. Susahnya mendapatkan sparepart pesawat karena jumlah produk di pasar internasional yang terus berkurang akibat pandemi Covid-19
 - b. Terganggunya supply chain pengiriman sparepart dan bahan bakunya
 - c. Biaya tinggi karena masih adanya pajak dan bea masuk (antara 5%-25%) serta proses impor - ekspor yang panjang di pemerintah Indonesia.
5. Berkurangnya jumlah pesawat membawa implikasi sebagai berikut:
 - a. Jumlah penerbangan berkurang
 - b. Jumlah penumpang berkurang
 - c. Jumlah konektivitas berkurang karena banyak rute yang tidak diterbangi
6. Namun demikian, jumlah pesawat yang berkurang juga mempunyai dampak lain yaitu tingkat keterisian pesawat (load factor/ LF) meningkat. Hal ini berarti pendapatan maskapai dalam satu kali operasional penerbangan bertambah sementara biaya tetap.
7. Dampak kenaikan load factor (LF) ini menjadi acuan maskapai dalam menambah armada pesawat dan rute serta frekuensi penerbangan. Dalam kondisi tarif yang tidak berubah sejak tahun 2019, load factor menjadi acuan maskapai dalam beroperasi. Jangan sampai penambahan pesawat, rute dan frekuensi penerbangan justru akan menurunkan load factor pesawat yang berarti akan menurunkan pendapatan.
8. Kota-kota di Indonesia yang terhubung oleh penerbangan dari tahun ke tahun cenderung berkurang, disebabkan:
 - a. Jumlah pesawat yang berkurang sehingga maskapai akan melakukan efektivitas penerbangan dengan menerbangi kota-kota yang mempunyai pasar besar dan menutup penerbangan ke kota-kota yang pasarnya kecil.
 - b. Daya beli masyarakat menurun sehingga mempengaruhi tingkat mobilitas masyarakat menggunakan pesawat udara.
9. Peningkatan kurs dollar ini mempunyai dampak yang besar bagi maskapai penerbangan karena lebih dari 60% biaya operasional penerbangan terkait dengan USD. Sementara itu pendapatan maskapai dari tarif yang ditetapkan oleh pemerintah sejak tahun 2019 adalah dari rupiah. Semakin tinggi kurs dollar maka akan semakin tinggi pula biaya operasional yang ditanggung oleh maskapai penerbangan.

• PENUMPANG DOMESTIK

Tahun	Penumpang Domestik
2018	101,961,268
2019	79,466,559
2020	35,393,966
2021	33,364,980
2022	56,415,234
2023	66,189,245
2024	65,821,020
Juni 2025	28,819,907
2025*	61,200,025
2026*	57,116,831

*Prediksi dengan menggunakan metode **Exponential Triple Smoothing (ETS)**



Jumlah penumpang domestik tahun 2024 sebanyak 65,8 juta penumpang, sedikit menurun dibanding tahun 2023 sebanyak 66,2 juta atau turun 0,09%. Prediksi statistik dengan menggunakan **metode Exponential Triple Smoothing (ETS)**, tahun 2025 jumlah penumpang turun menjadi 61,2 juta (turun 7% dibanding 2024) dan tahun 2026 turun menjadi 57,1 juta penumpang (turun 13% dibanding tahun 2024).

Hal ini sejalan dengan jumlah penumpang domestik hingga bulan Juni 2025 (semester 1) yang berjumlah 28,8 juta atau baru 44% dibanding penumpang tahun 2024.

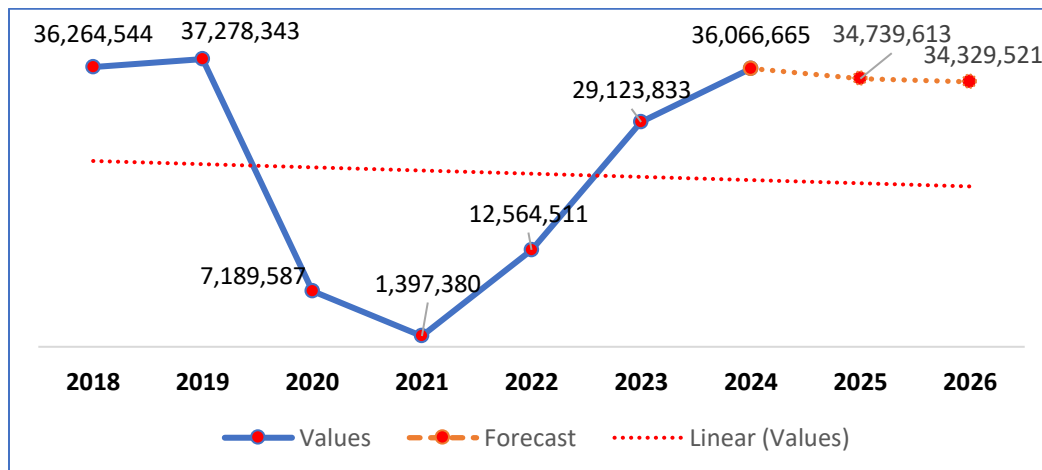
Jika dibandingkan dengan tahun 2018 dan tahun 2019 yang dianggap sebagai tahun normal, maka jumlah penumpang domestik cenderung turun sampai dengan tahun 2026.

Penurunan jumlah penumpang domestik dikarenakan beberapa sebab yaitu:

1. Pada saat pandemi covid-19, tahun 2020-2022, dilakukan larangan perjalanan oleh pemerintah sehingga jumlah penumpang domestik berkurang.
2. Jumlah penumpang mulai meningkat ketika pemerintah melakukan relaksasi larangan perjalanan pada tahun 2022-2023.
3. Pada tahun 2024 dan prediksi tahun 2025-2026, jumlah penumpang domestik akan berkurang karena beberapa hal yaitu:
 - a. Daya beli masyarakat yang melemah
 - b. Adanya kebijakan efisiensi dari pemerintah yang menyebabkan perjalanan dinas ASN dan BUMN menurun.
 - c. Jumlah pesawat yang berkurang karena banyak ditarik lessor pada saat pandemi dan banyak pesawat yang masuk jadwal perawatan di bengkel MRO.
 - d. Proses perawatan pesawat di MRO yang lama karena kesulitan mencari sparepart, adanya biaya tinggi karena masih adanya pajak dan bea masuk sparepart sebesar 5-25%, dan panjangnya proses ekspor-impor sparepart pesawat.
4. Maskapai nasional banyak mengalihkan penerbangan ke luar negeri karena di dalam negeri terjadi biaya tinggi dalam operasional penerbangan sedangkan tarif penerbangan termasuk kadaluwarsa karena ditetapkan sejak tahun 2019 dan saat ini belum diubah.

• PENUMPANG INTERNASIONAL

Tahun	Penumpang Internasional
2018	36,264,544
2019	37,278,343
2020	7,189,587
2021	1,397,380
2022	12,564,511
2023	29,123,833
2024	36,066,665
Juni 2025	16,940,227
2025*	34,739,613
2026*	34,329,521



Jumlah penumpang internasional tahun 2024 meningkat 24% yaitu 36 juta penumpang dibanding tahun 2023 yang berjumlah 29,1 juta penumpang. Namun demikian prediksi dengan menggunakan **metode Exponential Triple Smoothing (ETS)**, tahun 2025 jumlah penumpang internasional akan terkoreksi, turun menjadi 34,7 juta (turun 4% dibanding tahun 2024) dan tahun 2026 menjadi 34,2 juta (turun 5% dibanding tahun 2024).

Prediksi penurunan ini juga sejalan dengan jumlah penumpang internasional hingga bulan Juni 2025 (semester 1) yang berjumlah 16,9 juta atau baru sekitar 47% dibanding tahun 2024.

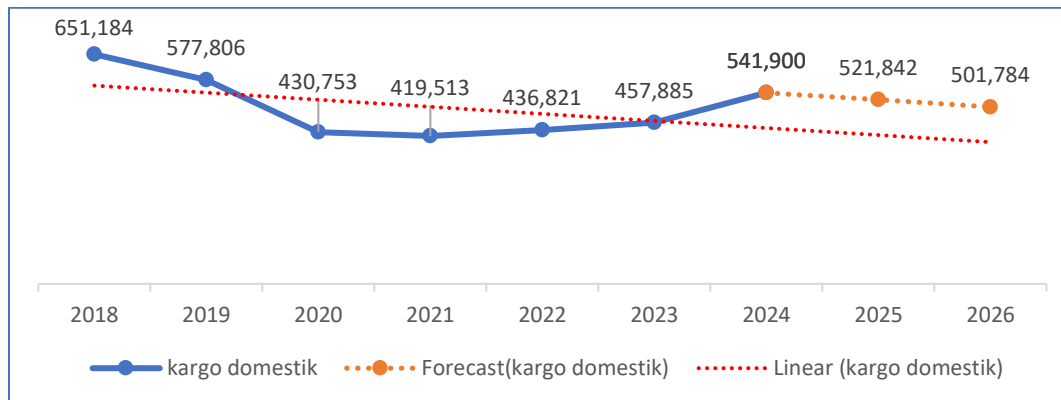
Jika dibandingkan dengan tahun 2018 dan tahun 2019 yang dianggap sebagai tahun normal, maka jumlah penumpang internasional tahun 2024 sudah mendekati normal walaupun ada kecenderungan turun sedikit sampai dengan tahun 2026.

Fluktuasi jumlah penumpang internasional dipengaruhi hal-hal berikut:

1. Pada saat pandemi Covid-19 (tahun 2020-2022), berbagai negara menutup pintu penerbangan sehingga jumlah penerbangan dan jumlah penumpang internasional berkurang drastis.
2. Jumlah penumpang kembali meningkat mulai tahun 2023 ketika negara-negara mulai membuka pintu penerbangan internasional sehingga masyarakat mulai dapat terbang lagi ke internasional.
5. Pada tahun 2023, maskapai nasional banyak yang mengalihkan penerbangan domestik ke internasional karena di dalam negeri terjadi biaya tinggi dalam operasional penerbangan sedangkan tarif penerbangan termasuk kadaluwarsa karena ditetapkan sejak tahun 2019 dan belum diubah hingga saat ini.
3. Tahun 2024 dan prediksi tahun 2025-2026, jumlah penumpang internasional sedikit turun karena jumlah pesawat maskapai nasional yang berkurang yang disebabkan:
 - a. Jumlah pesawat yang berkurang karena banyak ditarik lessor pada saat pandemi dan banyak pesawat yang masuk jadwal perawatan di bengkel MRO.
 - b. Proses perawatan pesawat di MRO yang lama karena kesulitan mencari sparepart, adanya biaya tinggi karena masih adanya pajak dan bea masuk sparepart sebesar 5-25%, dan panjangnya proses ekspor-impor sparepart pesawat.

- **KARGO DOMESTIK**

Tahun	Kargo Domestik (ton)
2018	651,184
2019	577,806
2020	430,753
2021	419,513
2022	436,821
2023	457,885
2024	541,900
Juni 2025	267,375
2025*	521,842
2026*	501,784



Kargo udara domestik yang diangkut tahun 2024 meningkat 18% yaitu 541,9 ribu ton dibanding tahun 2023 yang sebesar 457,9 ribu ton. Namun demikian menurut prediksi dengan menggunakan **metode Exponential Triple Smoothing (ETS)**, tahun 2025 jumlah kargo yang diangkut sedikit turun menjadi 521,8 ribu ton (turun 4% dibanding tahun 2024) dan tahun 2026 menjadi 501,8 ribu ton (turun 7% dibanding tahun 2024).

Kecenderungan turun ini sejalan dengan jumlah kargo udara yang diangkut hingga bulan Juni 2025 (semester 1) yang berjumlah 267 ribu ton atau 49% dibanding tahun 2024.

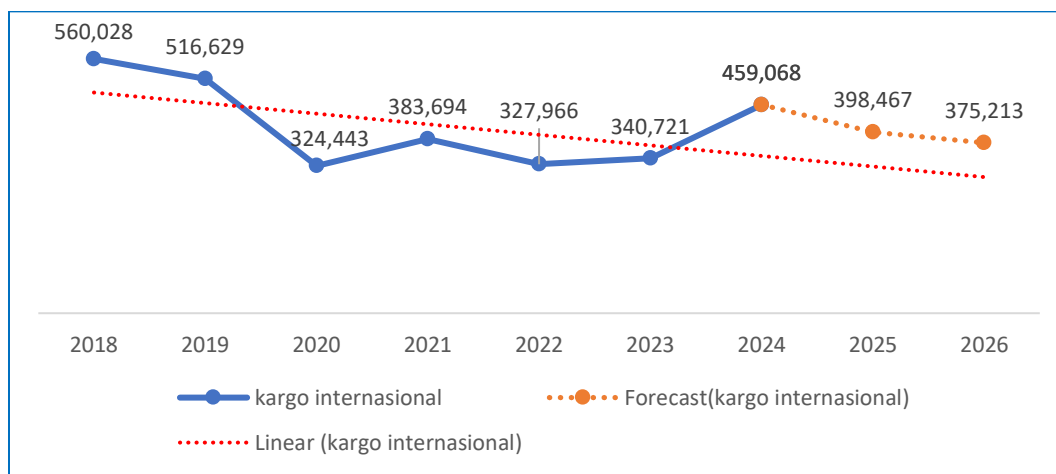
Jika melihat grafik di atas, kecenderungan jumlah kargo udara yang diangkut dari tahun 2018 dan 2019 hingga tahun 2024 tidak banyak mengalami perubahan dibandingkan jumlah penumpang yang diangkut.

Hal-hal yang mempengaruhi jumlah kargo udara domestik:

1. Kargo udara di Indonesia lebih banyak diangkut oleh maskapai penerbangan berjadwal penumpang (dengan sistem belly cargo). Dengan demikian jumlah penerbangan pesawat maskapai penerbangan berjadwal penumpang juga berpengaruh dengan jumlah kargo udara yang diangkut.
2. Namun demikian pada waktu pandemi Covid-19 (tahun 2020-2022), pemerintah mengeluarkan kebijakan bahwa pengangkutan kargo udara tidak boleh terhenti untuk membantu memperkuat perekonomian masyarakat.
3. Pesawat penumpang yang saat itu tidak beroperasi karena ada pembatasan pergerakan masyarakat, boleh digunakan untuk mengangkut kargo di kabinnya. Dengan demikian kargo udara domestik tidak banyak berkurang selama pandemi Covid-19.

- **KARGO INTERNASIONAL**

Tahun	Kargo Internasional (ton)
2018	560,028
2019	516,629
2020	324,443
2021	383,694
2022	327,966
2023	340,721
2024	459,068
Juni 2025	216,370
2025*	398,467
2026*	375,213



Jumlah kargo udara internasional yang diangkut tahun 2024 meningkat 35% yaitu menjadi 459 ribu ton dibanding tahun 2023 yang sebanyak 340,7 ribu ton.

Namun demikian, prediksi statistik jumlah kargo internasional yang diangkut tahun 2025 akan turun 13% yaitu menjadi 398,5 ribu ton dan tahun 2026 turun 18% yaitu menjadi 375,2 ribu ton dibanding tahun 2024.

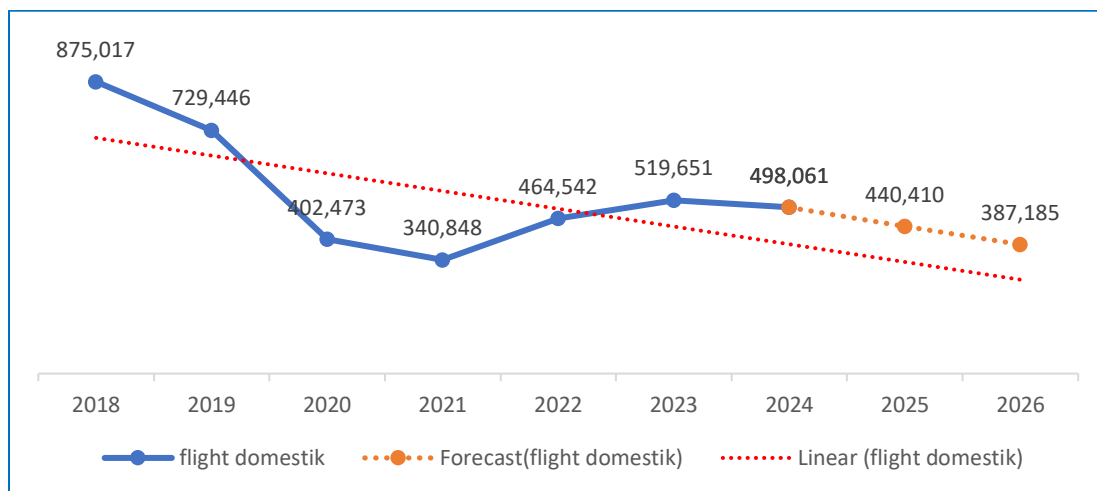
Prediksi penurunan ini selaras dengan jumlah kargo udara yang diangkut hingga Juni 2025 yang berjumlah 216,4 ribu ton atau sekitar 47% dibanding tahun 2024.

Hal-hal yang mempengaruhi jumlah kargo udara internasional:

1. Seperti kargo udara domestik, kargo udara internasional juga lebih banyak diangkut menggunakan pesawat komersial berjadwal penumpang (dengan sistem belly cargo). Namun demikian untuk penerbangan internasional ini kebijakan pemerintah dalam hal penggunaan kabin pesawat untuk mengangkut kargo, tidak berlaku sehingga jumlah kargo udara internasional yang diangkut selama pandemi Covid-19 (tahun 2020 – 2022) cenderung lebih turun.
2. Terdapat larangan terbang di banyak negara yang menyebabkan jumlah kargo udara internasional yang diangkut selama pandemi Covid-19 juga turun.
3. Kenaikan kargo internasional yang diangkut tahun 2024 sejalan dengan jumlah kenaikan penerbangan maskapai komersial berjadwal penumpang.

• JUMLAH PENERBANGAN (FLIGHT) DOMESTIK

Tahun	Flight Domestik
2018	875,017
2019	729,446
2020	402,473
2021	340,848
2022	464,542
2023	519,651
2024	498,061
Juni 2025	223,475
2025*	440,410
2026*	387,185



Jumlah penerbangan domestik di tahun 2024 menurun 4 % dibandingkan tahun 2023. Penurunan jumlah penerbangan domestik ini diprediksi akan terus terjadi di tahun 2025 yaitu turun 12 % menjadi 440.410 penerbangan dan tahun 2026 turun 22% menjadi 387,185 penerbangan dibanding tahun 2024.

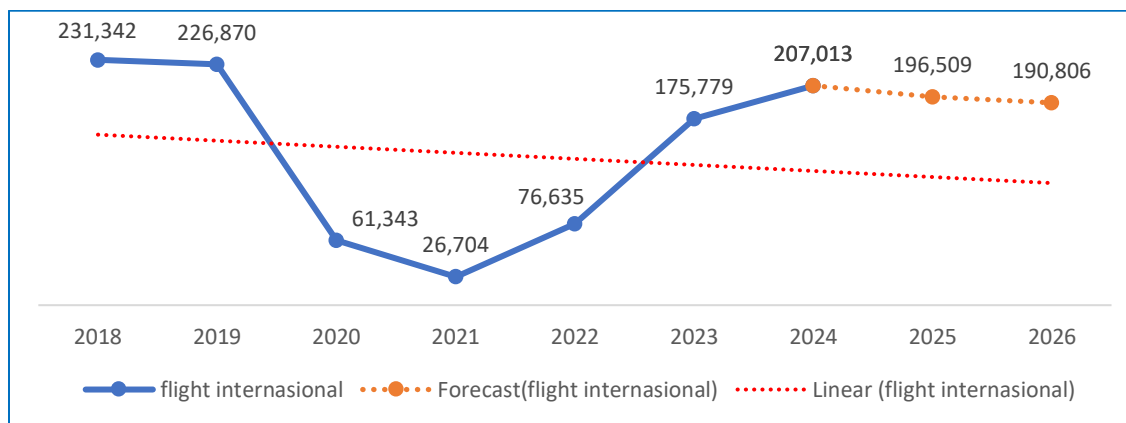
Prediksi penurunan jumlah penerbangan ini selaras dengan jumlah penerbangan hingga Juni 2025 (semester 1) di mana jumlah penerbangannya hanya sebesar 45 % atau sebanyak 223.475 penerbangan dibanding tahun 2024.

Jumlah penerbangan setelah pandemi Covid-19 mempunyai kecenderungan terus turun di karenakan beberapa hal yaitu:

1. Jumlah pesawat yang terus berkurang baik karena diambil atau dikembalikan ke lessor pada saat pandemi Covid-19 tahun 2020 – 2022, maupun pesawat harus masuk ke bengkel MRO untuk perawatan.
2. Susahnya mendapatkan sparepart pesawat karena jumlah produk di pasar internasional yang terus berkurang, terganggunya supply chain, dan biaya tinggi karena masih adanya pajak dan bea masuk (antara 5%-25%) serta proses impor -ekspor yang panjang di pemerintah Indonesia. Hal ini membuat proses perbaikan dan perawatan pesawat di MRO menjadi lebih lama dan biaya lebih mahal.
3. Daya beli masyarakat Indonesia yang turun sehingga maskapai mengurangi jumlah penerbangan rute domestik.
4. Adanya biaya operasional yang tinggi dan pengaturan tarif penerbangan yang sudah kadaluwarsa (tidak disesuaikan sejak tahun 2019) di dalam negeri sehingga maskapai penerbangan dalam negeri mengalihkan penerbangannya ke rute luar negeri.

• JUMLAH PENERBANGAN (FLIGHT) INTERNASIONAL

Tahun	Flight Internasional
2018	231,342
2019	226,870
2020	61,343
2021	26,704
2022	76,635
2023	175,779
2024	207,013
Juni 2025	97,328
2025*	196,509
2026*	190,806



Jumlah penerbangan internasional (dilakukan oleh maskapai nasional dan maskapai internasional) mempunyai fluktuasi yang tinggi. Pada tahun 2024 jumlah penerbangan internasional meningkat 18 % yaitu menjadi 207.013 penerbangan dibanding tahun 2023 yang berjumlah 175.779 penerbangan. Namun demikian jumlah penerbangan diprediksi akan mengalami penurunan 5 % menjadi 196.509 penerbangan pada tahun 2025 dan turun 8 % menjadi 190.806 penerbangan pada tahun 2026 dibanding tahun 2024.

Penurunan ini selaras dengan jumlah penerbangan internasional pada semester 1 (Juni) tahun 2025 yang baru sebesar 47% dibanding tahun 2024.

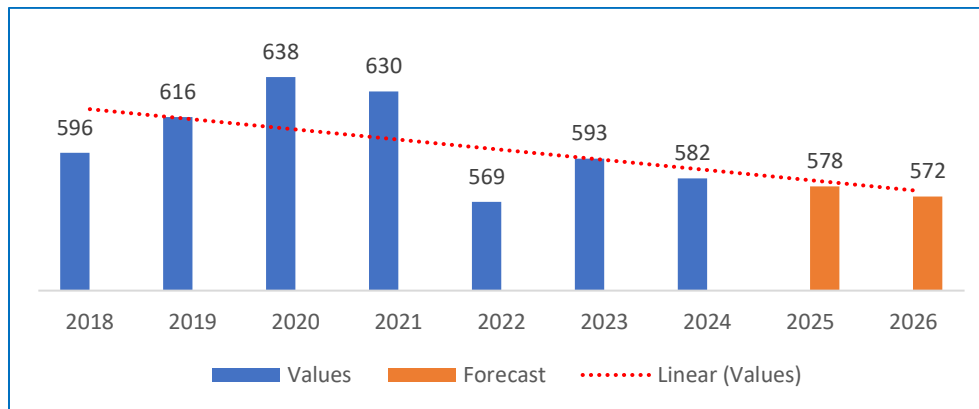
Jika dibandingkan dengan tahun 2018-2019 atau masa normal sebelum pandemi covid-19, jumlah penerbangan internasional masih sedikit menurun.

Fluktuasi jumlah penerbangan internasional terjadi karena beberapa faktor yaitu:

1. Ditutupnya pintu penerbangan di berbagai negara pada saat pandemi Covid-19 sehingga penerbangan internasional turun drastis pada tahun 2020-2022.
2. Pada saat penerbangan internasional mulai dibuka tahun 2023, jumlah penerbangan meningkat, terutama dari maskapai internasional.
3. Maskapai penerbangan nasional juga mulai mengalihkan penerbangan domestik ke internasional karena biaya operasional yang tinggi dan tarif yang kadaluwarsa di rute domestik (tidak disesuaikan sejak tahun 2019).
4. Tahun 2025 dan 2026 diprediksi jumlah penerbangan internasional menurun terutama karena berkurangnya jumlah pesawat dari maskapai penerbangan nasional yang dipakai melayani penerbangan internasional.

• JUMLAH PESAWAT MASKAPAI NASIONAL

Tahun	Jumlah Pesawat Komersial Terdaftar (AOC 121)	Keterangan
2018	596	
2019	616	
2020	638	
2021	630	
2022	569	
2023	593	
2024	582	82 OG
Juni 2025	580	178 OG
2025*	578	
2026*	572	



Jumlah pesawat maskapai nasional di bawah AOC 121 (jumlah kursi di atas 30) yang terdaftar di Kementerian Perhubungan pada tahun 2024 turun 2% yaitu 582 unit dibanding tahun 2023 yaitu 593 unit.

Jumlah pesawat di tahun 2025 juga diprediksi menurun 1% yaitu menjadi 578 unit dan turun 2% tahun 2026 dibanding tahun 2024.

Hal tersebut selaras dengan jumlah pesawat on ground (OG) atau tidak bisa beroperasi yang jumlahnya meningkat tajam pada semester 1 (bulan Juni) 2025 dibanding tahun 2024 yaitu meningkat 117%.

Pesawat yang On Ground (OG) disebabkan oleh:

1. Susahnya mendapatkan sparepart pesawat karena jumlah produk di pasar internasional yang terus berkurang akibat pandemi Covid-19
2. Terganggunya supply chain pengiriman sparepart dan bahan bakunya
3. Biaya tinggi karena masih adanya pajak dan bea masuk (antara 5%-25%) serta proses impor - ekspor yang panjang di pemerintah Indonesia.

Berkurangnya jumlah pesawat membawa implikasi sebagai berikut:

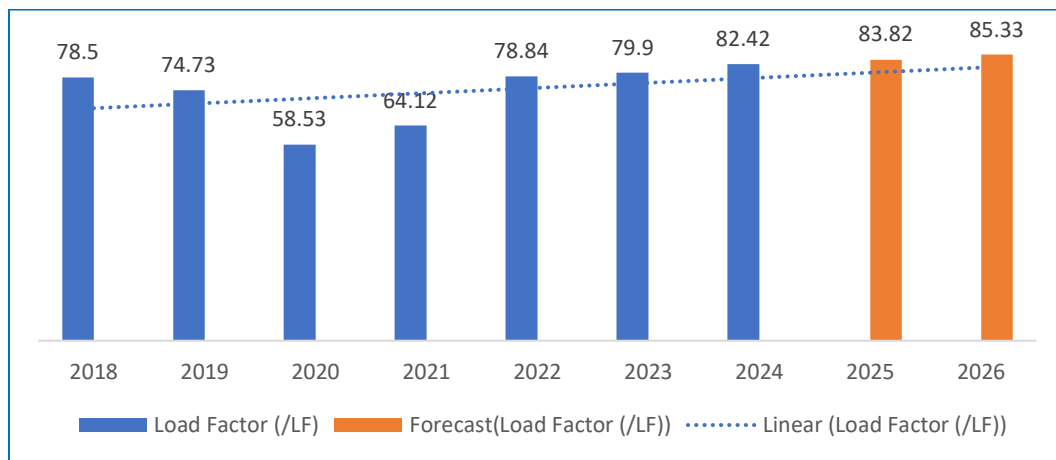
1. Jumlah penerbangan berkurang
2. Jumlah penumpang berkurang
3. Jumlah konektivitas berkurang karena banyak rute yang tidak diterbangi

Namun demikian, jumlah pesawat yang berkurang juga mempunyai dampak lain yaitu **tingkat keterisian pesawat (load factor/ LF) meningkat**. Hal ini berarti pendapatan maskapai dalam satu kali operasional penerbangan bertambah sementara biaya tetap.

- **JUMLAH KETERISIAN PESAWAT (LOAD FACTOR)**

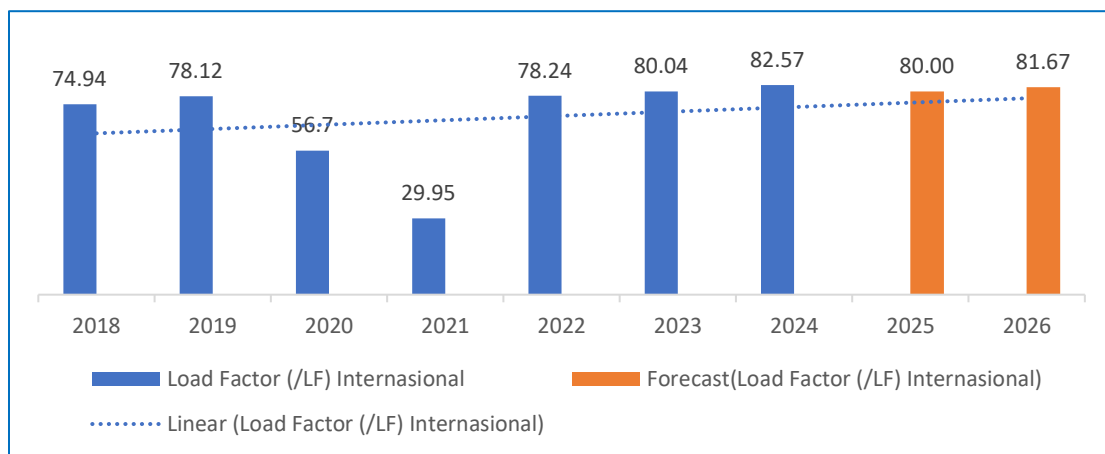
DOMESTIK

Tahun	Load Factor (LF)
2018	78.5
2019	74.73
2020	58.53
2021	64.12
2022	78.84
2023	79.9
2024	82.42
2025*	83.82
2026*	85.33



INTERNASIONAL

Tahun	Load Factor (LF)
2018	74.94
2019	78.12
2020	56.7
2021	29.95
2022	78.24
2023	80.04
2024	82.57
2025*	80.00
2026*	81.67



Seiring dengan jumlah pesawat yang berkurang ternyata mempunyai dampak lain yaitu bertambahnya tingkat keterisian pesawat (load factor/ LF) baik untuk rute domestik maupun internasional.

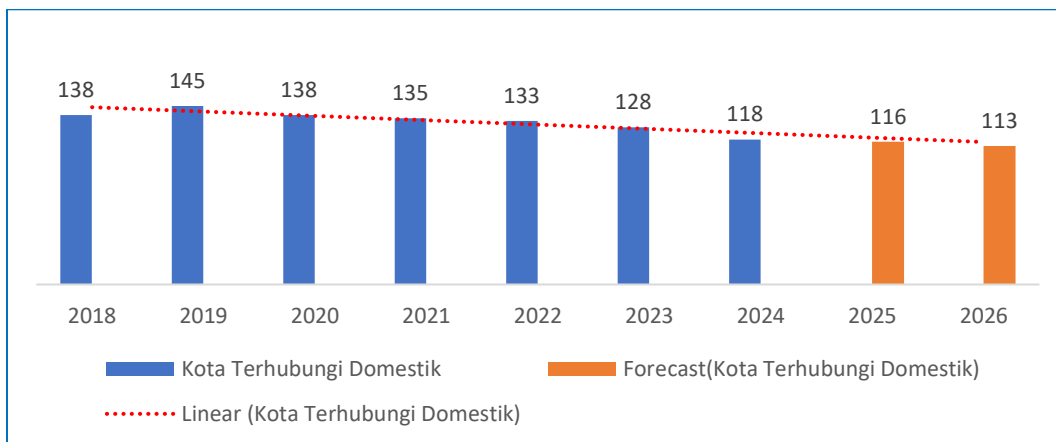
Hal ini berarti pendapatan maskapai dalam satu kali operasional penerbangan bertambah sementara biaya tetap.

LF tahun 2024 meningkat sebesar 3 % yaitu 82,42 % dibanding tahun 2023 yang sebesar 79,9%.

LF tahun 2025 juga diprediksi naik 0,05% dan tahun 2026 naik 3% dibanding tahun 2024.

• KOTA TERHUBUNGI

Tahun	Kota Terhubung
2018	138
2019	145
2020	138
2021	135
2022	133
2023	128
2024	118
2025*	116
2026*	113



Kota-kota di Indonesia yang terhubung oleh penerbangan dari tahun ke tahun cenderung menurun. Pada tahun 2024, jumlah kota terhubung berkurang 8% yaitu 118 kota dibanding tahun 2023 sebanyak 128 kota.

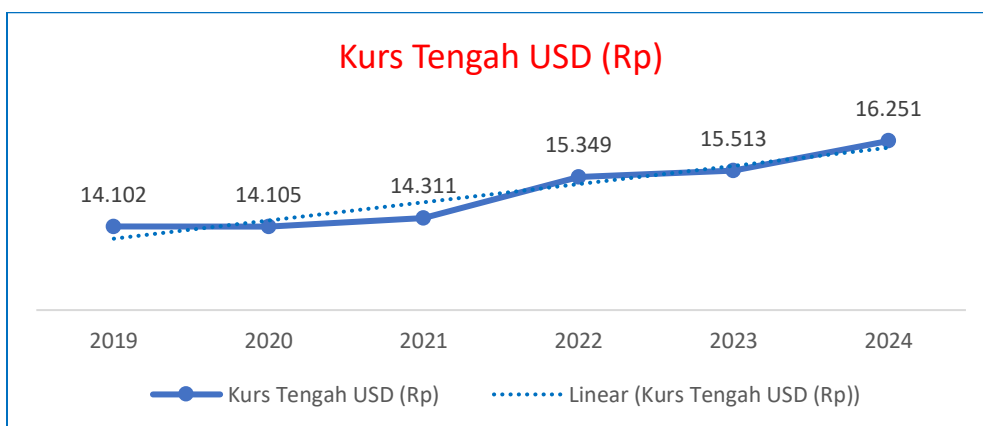
Pada tahun 2025 diprediksi jumlah kota yang terhubung juga akan berkurang 2% yaitu 116 kota dan tahun 2026 berkurang 4% yaitu 113 kota dibanding tahun 2024.

Berkurangnya kota-kota yang terhubung dengan penerbangan di antaranya disebabkan:

1. Jumlah pesawat yang berkurang sehingga maskapai akan melakukan efektivitas penerbangan dengan menerbangi kota-kota yang mempunyai pasar besar dan menutup penerbangan ke kota-kota yang pasarnya kecil.
2. Daya beli masyarakat menurun sehingga mempengaruhi tingkat mobilitas masyarakat menggunakan pesawat udara.

KURS DOLLAR AS DAN BIAYA OPERASIONAL MASKAPAI

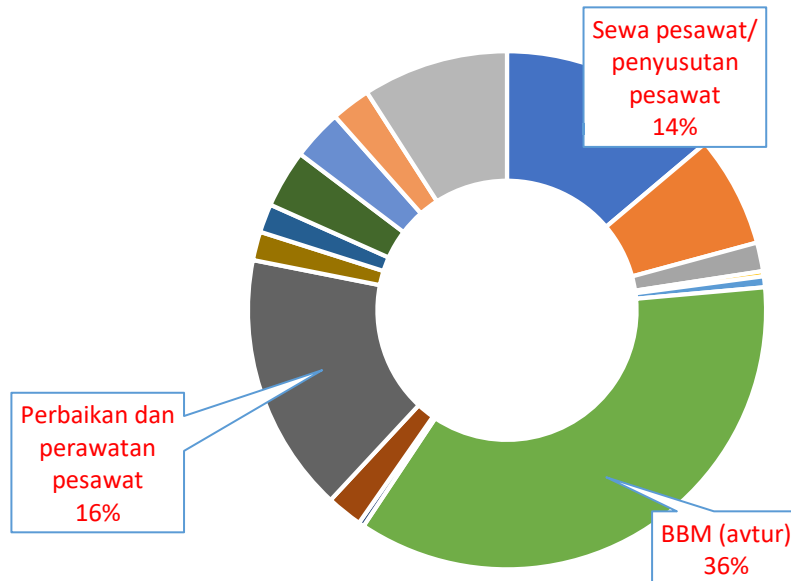
Tahun	Kurs Tengah USD (Rp)
2019	14.102
2020	14.105
2021	14.311
2022	15.349
2023	15.513
2024	16.251



STRUKTUR BIAYA OPERASIONAL MASKAPAI PENERBANGAN (%)

BIAYA OPERASIONAL LANGSUNG TETAP		23.58	
1	Sewa pesawat/ penyusutan pesawat	13.86	Terkait kurs USD
2	Premi asuransi pesawat, kru, tanggung jawab pengangkutan dan pihak ketiga	6.93	
3	Gaji tetap awak pesawat	1.79	
4	Gaji tetap teknisi	0.32	
5	Biaya training	0.68	
BIAYA OPERASIONAL LANGSUNG VARIABEL		61.72	
6	BBM (avtur)	35.76	Terkait kurs USD
7	Pelumas (oli)	0.34	
8	Tunjangan awak pesawat	2.24	
9	Perbaikan dan perawatan pesawat	16.19	Terkait kurs USD

10	Jasa bandara dan navigasi penerbangan	1.79
11	Ground handling	1.78
12	Catering	3.62
BIAYA OPERASIONAL TIDAK LANGSUNG		5.61
13	Umum dan organisasi	3.15
14	Pemasaran dan penjualan	2.46
PROFIT MARGIN		9.09



Kurs tengah dollar AS terhadap Rupiah terus meningkat, yaitu meningkat 15% dari tahun 2019 sebesar 14.102 rupiah menjadi 16.251 rupiah pada tahun 2024.

Peningkatan kurs dollar ini mempunyai dampak yang besar bagi maskapai penerbangan karena lebih dari 60% biaya operasional penerbangan terkait dengan USD. Sementara itu pendapatan maskapai dari tarif yang ditetapkan oleh pemerintah sejak tahun 2019 adalah dari rupiah.

Dengan demikian, kurs dollar mempunyai dampak yang besar bagi industri penerbangan terutama bagi maskapai penerbangan.

Semakin tinggi kurs dollar maka akan semakin tinggi pula biaya operasional yang ditanggung oleh maskapai penerbangan.
