Pseudoname: Hafidz, Code: Interview S015, Category: Business, Sex: Male, Level: Local, Job: Airport Manager

|  |  |
| --- | --- |
| Rama:  Mohon izin saya rekam.  S015:  Boleh silakan, ini kan untuk akademis, untuk Pendidikan, silakan saja, silakan dipergunakan. Bilamana selesai, apa boleh kami dibagi hasil dari penelitian Anda ini? Ini juga untuk insight kami, kami juga perlu pandangan dari Anda setelah melakukan penelitian itu mungkin ada hal yang perlu kamu update. Karena dinamis sekali, apalagi dunia penerbangan. Terkait dengan aturan yang ada, kemudian dinamika dari kondisi traffic, kondisi ekonomi, berpengaruh sangat tinggi. Sustainability kami juga sangat tergantung dari kebijakan-kebijakan pemerintah. Bagaimana pemerintah pada saat pandemi, pada saat covid tersebut, kita dilarang menggunakan transportasi. Yang tadinya penumpang kami masih ada walaupun kecil, tapi itu sama sekali nol, tidak ada sama sekali. Nah hal-hal itu yang pengaruhnya sangat signifikan bagi kami.  Di sini saya bersama … dan … silakan kita berinteraksi. Saya izin sampai jam … (30 menit).  Rama:  Terima kasih sebelumnya sudah berkenan hadir. Saya ingin menggali saja menurut Anda, mewakili bandara, bagaimana sebenarnya pola perjalanan wisatawan menuju rural Bali, terutama yang melalui Bandara Ngurah Rai, baik itu wisatawan local maupun asing?  S015:  Pandangan saya ya, jadi backbone untuk pariwisata di Bali adalah Bandara I Gusti Ngurah Rai. Kalau bandara ini sampai tertutup, sampai tidak bisa beroperasi, saya bisa membayangkan bahwa pariwisata di Bali juga akan terganggu. Nah teman-teman saya pernah cerita bahwa fluktuasi dari okupansi hotel di Bali itu bisa terlihat dari penumpang bandara. Jika penumpang naik maka okupansi hotel biasanya akan naik. Jika kita turun, maka okupansi hotel akan turun. Jadi ini similar. Angka itu mencerminkan, refleksi jumlah penumpang kita adalah refleksi dari okupansi hotel di Bali. Sebagian besar penghuni hotel di Bali masuk lewat bandara.  Terkait dengan kecenderungan rural area, saya lihat sebenarnya bandara di Utara (Bali) belum ada. Bandara ada di Selatan, dan ekonomi Bali juga terkonsentrasi di selatan. Demografi terkonsentrasi di selatan. Jadi untuk penumpang yang bertujuan wisata di utara, wisata rural, saya lihat bahwa mereka akan melanjutkan dengan transportasi darat. Sepanjang (1) transportasi darat itu nyaman dan tersedia, mudah diperoleh. Apakah di Bali ada? Ada. Mudah? Mudah. Jadi misal mereka datang ke sini, mau datang ke utara itu biasanya menyambung dengan kendaraan charter, dengan taksi, dan sebagainya. Kemudian (2) memang dibutuhkan kalau memang catchment area bandara ini adalah pulau Bali, ke utara kita hitung kurang lebih dengan kendaraan sekitar 4 jam, itu masih memungkinkan. Wisatawan masih menerima kondisi seperti itu. Dan nampaknya, menurut saya, yang perlu diperhatikan adalah aksesibilitas dari jalan yang ada di Bali. Perlu dipikirkan untuk pelebaran. Perlu dipikirkan untuk membuat flyover menghindari simpang-simpang perempatan yang cenderung membuat macet. Perlu dipikirkan kondisi kendaraan saat ini, bus yang semakin berat, Panjang, lebar, yang masuk di Bali ini, untuk jalan di Bali ini juga harus disesuaikan. Karena saya melihat pertama kali ke Bali tahun 1995 nampaknya jalan itu ya segitu-gitu aja. Pun pelebarannya juga hanya di beberapa tempat semata. Nah ini yang harus dipikirkan.  Terlebih Bali juga punya cita-cita mau mendatangkan sampai 50 juta wisatawan. Ini harus dipikirkan terkait aksesibilitas, hotel, kemudian layanan transportasinya, kemudian rumah makannya. Karena 50 juta itu bukan sedikit, bukan sekedar wisatawan mancanegara, tapi wisatawan nusantara yang saya dapat informasi menurut Kepala Dinas Pariwisata, setelah covid, bisa sampai 150 juta potensinya, berapa yang masuk Bali. Dulu sebelum pandemi digaungkan sekitar 250 juta wisatawan nusantara yang berseliweran kemana-mana, yang ke Bali bagaimana. Nah saya melihat sebenarnya untuk potensi wisata ataupun potensi perkembangan turis di wilayah utara yang perlu diperhatikan adalah terkait aksesibilitas, terkait dengan fasilitas, kendaraannya, kenyamanannya mereka. Kalau sekitar 3-4 jam okelah. Apalagi dengan terpenuhinya ekspektasi mereka. Yang di utara mana tuh, Lovina dolphin, itu menjadi tujuan utamanya. Kemudian selain di utara, ada lagi yang di tengah, banyak ya wisata gunung, Kintamani, Ubud, Bedugul. Saya masih melihat pariwisata Bali ini sebenarnya sudah matang dibandingkan wilayah lain. Saya pernah ke Kalimantan Selatan, di Kalimantan Timur, Sulawesi Selatan. Saya rasa infrastruktur di Bali lebih kuat, lebih matang. Attractiveness-nya lebih tinggi dibandingkan daerah lain.  Rama:  Baik terima kasih. Tadi disebutkan beberapa tempat yang disebutkan juga dalam wawancara sebelumnya seperti Ubud, Kintamani, yang jadi pusat keramaian baru. Tadi juga disebutkan moda transportasinya seperti kendaraan sewa dan taksi. Nah bagaimana menurut Anda dengan moda transportasi darat baru seperti Bus Trans Metro Dewata. Sebenarnya bagaimana bandara memposisikan penyediaan fasilitas transportasi darat di sekitar atau di bandara, terutama pada saat penumpang keluar dari exit gate bandara. Karena beberapa yang saya wawancarai Ketika keluar dari exit gate yang pertama kali disuguhkan adalah taksi atau kendaraan sewa atau bahkan apakah Grab juga ada, sementara bus TMD agak jauh. Apakah ada semacam partnership atau upaya untuk mendudukkan prioritas pilihan moda transportasi ini?  S015:  Baik. Jadi Ketika penumpang domestic maupun internasional keluar, untuk posisi *counter* transportasi darat menurut kami relatif… Jadi kalau di domestic kurang lebih mungkin sekitar 200-300 meter saja dari pintu keluar sampai ke counter transportasi darat. Pun di internasional, dari pintu keluar kurang lebih 100-150 meter.  Terkait dengan transportasi darat, kami bekerja sama dengan beberapa jasa transportasi. Yang pasti memang berimbang antara taksi ataupun kendaraan sewa minivan. Tadi disebutkan juga tentang TMD. Jadi kami juga sudah bekerja sama dengan TemanBus kemudian Trans Sarbagita. Yang pasti taksi dan minivan sistemnya berbayar, sedangkan bus memang free. Kami juga sudah menyediakan 1 shelter dan saat ini memang kondisinya isi (okupansi) dari transportasi bus, menurut kami, relatif lebih sedikit dibandingkan penumpang yang menggunakan transportasi darat lainnya seperti taksi atau minivan. Kemudian yang ketiga, kami juga bekerja sama dengan transportasi online. Dalam hal ini ada Grab, dan kami ada 1 counter untuk Grab. Jadi counter Grab, taksi, minivan, dan juga shelter dari bus TMD maupun Trans Sarbagita. (Shelter bus) ini di pintu selatan areanya berdekatan, jadi dari pintu keluar kurang lebih sekitar 200-300 meter (untuk domestic), dan di (pintu) internasional 100-150 (meter). Tapi di internasional memang kami tidak ada shelter di internasional untuk transportasi Trans Sarbagita dan TemanBus. Tetapi untuk moda transportasi lain seperti taksi atau minivan ada di sana.  Saya tambahkan, memang kami punya beberapa alternatif pilihan. Ada taksi, taksinya ada argo, ada taksi zona. Jadi pilihan terserah dari pax yang akan menggunakan. Kemudian ada minivan, itu juga silakan bilamana itu dipilih. Terkait dengan bus Sarbagita, ini juga menjadi acuan kami bilamana ada penumpang yang ingin menggunakan itu silakan, kita juga memberikan kesempatan kepada mereka. Nah trennya memang saat ini pilihan taksi menjadi yang utama. Mereka datang ke Indonesia kemudian memilih taksi yang ada di bandara. Kami memang menyerahkan taksi ini kepada vendor yang sudah bekerja sama dengan kami. Kami punya Service Level Agreement, Service Level Guarantee. Jadi ini memastikan layanan itu sudah memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan oleh kita. Nah tergantung dari masyarakat kalau mau memilih argo silakan, mau memilih zona silakan. Saya pernah tanya bagaimana kondisi sekarang, kebanyakan dari mereka menggunakan zona. Jadi mereka tahu mau ke Kuta, Ubud, misalnya Seminyak, Jimbaran, (bayar) sekian. Itu yang sudah disiapkan oleh kami. Dan pastinya kami juga senantiasa berkoordinasi dengan pembinanya, kepala dinas perhubungan Bali. Ini kami selalu duduk bersama dengan timnya Kadishub menyampaikan kebutuhan-kebutuhannya.  Kondisi yang ada saat ini, kita punya perhitungan. Jumlah penumpang saat ini kan belum Kembali ke normal. Penumpang kami masih sekitar 60% dari masa normal. Sehingga kuota jumlah taksi pun pernah kami sesuaikan. Kasihan mereka kalau memang masih posisi penuh (antrian taksi), padahal persewaannya itu tidak seperti pada saat masa normal. Dan inilah makanya mereka memahami dengan kondisi yang ada, kondisinya seperti itu. Dan inilah yang menjadi acuan kami. Kami terbuka, tidak ada diskriminasi ataupun tidak ada penganakemasan terhadap pola transportasi dengan yang lainnya. Sejauh itu masih dalam koridor *compliance* terhadap bisnis yang ada ya silakan terbuka. Kalau misalnya pun bus yang disiapkan oleh pemerintah, seperti TemanBus, juga masuk ke dalam, ini juga kami siapkan polanya, siapkan tempatnya, bilamana mau digunakan oleh pengguna bandara. Intinya itu.  Rama:  Baik. Saya ingin coba gali sedikit. Kira-kira kenapa di gate internasional belum ada shelter untuk bus. Atau apa memang sudah ada upaya ke arah sana juga sebenarnya?  S015:  Ya tadi, terkait dengan bus tersebut di gate internasional. Kami melihat profil penumpang kami biasanya bawa tas besar, banyak, apalagi bawa papan surfing. Sepertinya kalau naik bus belum cocok ya karena bus hanya didesain untuk penumpang. Apalagi kalau mereka bawa barang, busnya kan naik, nah ada undakan itu membuat repot untuk naik. Kecuali kalau busnya flat atau lower deck. Memang kami belum menyediakan ke arah sana, tapi bilamana sebenarnya diminta oleh pemerintah, maka kami sih siap saja untuk mengakomodir. Di domestic sudah ada tempatnya.  Tapi kita lihat juga kan profil penumpang kami nih. Kalau kita siapkan tidak cocok dengan mereka ya sama saja kosong jadinya. Karena memang dari penumpang yang ada saat ini kami lihat, rata-rata kalau kami diskusi ringkas dengan penumpang internasional, mereka tinggal di Bali paling cepat 2 minggu. Itu pun mereka bilang terlalu cepat. Ada yang bilang sama saya, 3 bulan, 1 bulan, wah, ga mungkin pakai tas kecil, pasti tas besar. Dan sering saya lihat mereka bawa papan surfing. Itu kan besar dimensinya kalau masuk ke bus, saya lihat bus ukuran ¾ sepertinya ga bisa, belum memadai.  Yang kami tunggu sebenarnya adalah integrasi. Integrasi ini siapa nih commander-nya. Yang jadi commander semestinya adalah dari pemerintah. Pemerintah tinggal mendudukkan sebenarnya, bandara, hotel, pelaksana transportasi, tempat oleh-oleh, termasuk maskapai, didudukkan semua, “ini loh profil wisatawan di Bali.” Mereka bawa apa, mereka butuh apa, tinggal kita penuhi. Bandara berarti harus siapkan OOG, oversized untuk barang bawaan. Kami sudah siapkan sebenarnya, tapi perlu lebih lebar, lebih luas lagi, seperti itu. Kemudian busnya, transportasinya untuk yang bisa menyiapkan OOG, barang-barang besar, oversized, seperti papan seluncur. Itu, yang diperlukan adalah integrasi dan dirigen dari pemerintah untuk menambah wisata Bali. Dikumpulkan saja semuanya, hotel, bandara, pelaku wisata semua dikumpulkan, (bisnis) travel dikumpulkan. Tinggal buat ketentuan harus begini, begini, begini. Siapa yang ga mau ikuti kalau pemerintah sudah bilang begitu kan. Saya sih melihatnya itu, bandara kan salah satu segmen saja. Tapi seluruh sektor akan tersentuh oleh pemerintah. Pemerintah sudah bilang A, ya kita mau ga mau akan mengikuti.  Saya lihat bahwa pertumbuhan penumpang pariwisata di Bali ini cukup atraktif. Kita bicara Bali bukan bicara nasional lagi, bukan dibandingkan dengan Jakarta, Surabaya, Makassar. Tapi head to head dengan Chiang Mai, dengan Kuala Lumpur, dengan Changi, karena memang karakter dari orang yang datang ke sana mirip dengan di Bali. 95% yang datang ke Bali di gate internasional adalah benar-benar orang asing. Di Jakarta memang penerbangan internasionalnya banyak, bahkan katanya lebih penumpang internasional di Bali. Tapi 90% adalah warga Indonesia yang melakukan perjalanan luar negeri keluar masuk lewat Jakarta. Di Bali tidak, mereka adalah warga asing. Bahkan dari beberapa data, imigrasi bilang 99% adalah warga negara asing. Karena kita lihat jalur KITAS, jalur imigrasi untuk warga Indonesia memang sedikit yang dipakai, tapi untuk internasional Panjang (antriannya).  Maka profil dari wisatawan yang datang ke Indonesia, khususnya yang datang ke Bali ini harus dicapture, harus dilihat. Ga mungkin kita seandainya memberikan layanan secara general. Kita harus lebih spesifik lagi. Informasi yang saya dapat, warga negara India menjadi wisatawan terbanyak kedua saat ini dan itu belum pernah sebelum pandemi. Mereka banyak di sini, mereka masuk darimana? Tidak ada penerbangan Bali-India secara langsung. Ternyata dibawa dari Singapura, Vietnam, Malaysia. Vietjet kita ga menyangka mereka minta flight ke-5 per hari dan 40% nya orang India. Karena dari India sendiri Vietjet itu ada 5 kota yang dilayani, mereka bawa ke Vietnam dulu baru disebar, ada yang ke Bali, Singapura, Kuala Lumpur, Bangkok, Jepang, Korea. Inilah yang tumbuh sekarang ini.  Rama:  Seharusnya ada maskapai nasional yang menangkap itu ya  S015:  Sayangnya belum ada, betul. Asas resiprokalnya akhirnya tidak terpenuhi. Kita kalah oleh Vietnam, mereka sudah minta 5 flight ke Bali, terakhir Da Nang, kota terbesar ketiga di Vietnam mau buka ke Bali. Sudah ada pembicaraan dari pihak Vietjet ke saya.  Rama:  Baik terima kasih. Mungkin pertanyaan terakhir sebelum Anda undur diri. Terkait sustainable tourism travel, di sini banyak yang tidak setuju dengan penerbangan jauh seperti long-haul flight karena emisi yang terlalu tinggi terutama untuk hanya sekedar wisata. Masalahnya Bali hampir tidak mungkin diakses tanpa penerbangan karena jalur laut tidak memadai dan kapasitasnya tidak sebanyak bandara. Tapi menurut Anda, bagaimana kita bisa membuat tourism transport di Bali lebih sustainable? Karena banyak kepentingan di sana, misalnya Ketika transportasi umum digalakkan apakah usaha penyewaan akan merasa tersaingi.  S015:  Baik. Demandnya masih tinggi, selama demand masih tinggi, saya rasa pesawat tetap yang paling efisien masuk Bali. Saat ini penerbangan terjauh adalah Turkish Airline dari Istanbul langsung ke Bali. Kedua KLM tapi lewat Singapura. Amsterdam-Singapura-Bali. Itu juga cukup bagus, atraktif. Sejauh ini penumpang di Bali masih terus tumbuh. Kami juga dapat permohonan akan ada pesawat Airbus A380 masuk Bali, dari Emirates. Saat ini sudah dihitung oleh Kementerian Perhubungan, oleh Otoritas Bandara, terkait dengan kemampuan Bali menerima pesawat tersebut dan hitungannya sanggup. Artinya, demand terus tinggi, padahal Emirates menggunakan Boeing 777. Nanti akan ada penerbangan A380 langsung dari Dubai ke Bali. Nah sejauh ini isu lingkungan kan dulu katanya bagaimana industry penerbangan tidak peduli dengan isu lingkungan, yang tercipta karbon dioksida terlalu tinggi. Padahal data kami, kurang dari 5% karbon yang dihasilkan dunia dari industry penerbangan. Nah inilah makanya kami kampanye penghematan terus dilaksanakan, utamanya tahun 2010an. Ini yang harus kita pastikan. Kami melihat hal seperti isu lingkungan kami juga selalu jaga. Banyak yang sudah kita lakukan khususnya di Bali ini kami sudah green airport. Kami sudah menggaungkan sustainability dari environment itu harus kita pastikan. Kita sudah memakai solar cell, menggunakan air daur ulang. Kami juga memastikan bahwa mobil listrik sudah akan digunakan di airport. Karena kami lihat tren ke depan penggunaan mobil listrik akan semakin efisien, makin hemat. Makanya taksi di Bali untuk peremajaannya kami dorong dengan mobil listrik. Isu lingkungan sebenarnya bukan hanya dari penerbangan semata. Kita harus fair, dari sektor lain pun cukup besar. Makanya kami melihat sepanjang demand itu terus ada, kami jaga sambil berjalan bahwa isu lingkungan juga harus kami pastikan untuk dijaga.  Izin menambahkan, terkait keberlanjutan penerbangan. Sesuai yang disampaikan tadi, selama demand itu ada, pasti penerbangan akan selalu ada. Kami juga yakin maskapai tentunya dengan teknologi yang semakin berkembang, mereka akan punya trik khusus dengan pesawatnya. Terkait dengan keberlanjutan pariwisata, bagaimana pemerintah setempat, Bali ini, mereka menjual ke dunia.  Rama:  Baik, terima kasih atas pendapatnya. Topik saya sebenarnya lebih ke transportasi darat. Jadi Ketika wisatawan datang ke Bali, bagaimana mereka bisa menggunakan moda transportasi yang lebih ramah lingkungan, emisinya lebih kecil, seperti transportasi umum. Selain itu juga kan ada isu kemacetan di dalam kota. Kemudian bisnis kendaraan sewa juga sudah cukup established. Saya pernah wawancara dengan DAMRI juga yang memiliki rute ke bandara tapi kemudian ditutup karena subsidinya dicabut.  Menurut Anda terkait integrasi dengan transportasi darat apakah ada factor lain atau terbuka saja dengan semua pihak?  S015:  Kembali lagi semua tergantung demand, yang pasti bandara Bali siap bekerja sama dengan jasa transportasi darat, siap mengantarkan penumpang ke tempat yang mereka tuju. Nah Ketika DAMRI dari bandara menuju utara, Singaraja, di-cut, mungkin penumpangnya memang kurang. Karena kami sewaktu nongkrong dekat counter transportasi darat, penumpang yang menggunakan DAMRI atau TemanBus atau Trans Sarbagita memang cenderung sedikit. Jadi penumpang itu kalau tidak mereka sewa taksi atau minivan atau Grab, ya mereka sudah dijemput oleh perusahaan travel menggunakan bus atau mobil-mobil sewaan.  Kemudian terkait dengan bagaimana transportasi darat yang ramah lingkungan. Sebenarnya tahun 2020 Gubernur Bali sudah mengeluarkan anjuran untuk penggunaan kendaraan listrik. Nah saat ini masih bekerja sama dengan Bluebird atau Grab. Ada 1 counter khusus begitu keluar dari pintu kedatangan domestic ada 1 seperti tempat pameran mobil listrik dengan logo Grab. Mungkin sistemnya sama seperti sebelumnya kami bekerja sama memberikan experience kepada penumpang, keluar bandara menuju daerah yang mereka tuju dengan menggunakan taksi listrik. Tapi untuk ke depannya kami belum ada. Ada wacana ke depannya Ketika kami melakukan kerja sama untuk pelayanan transportasi daratnya ada kewajiban, rencananya ada kewajiban, sekian unit menggunakan kendaraan listrik, tapi ini masih berupa wacana.  Rama:  Terkait dengan sewa dan taksi yang berbayar, sementara bus ini free of charge dari bandara, apakah …  S015:  Betul, free karena memang dari pengelolanya sudah free sehingga kami juga menyediakan dengan free. Nah untuk taksi ataupun Grab ataupun minivan tetap berbayar.  Rama:  Apakah boleh tahu alasannya? Apa karena demand lebih banyak di taksi sehingga yang dipungut adalah yang itu, atau ada keberpihakan kepada transportasi umum?  S015:  Bukan terkait itu. Tapi transportasi umum itu lebih sebagai pelayanan umum, pelayanan public, dan dari pihak pengelola itu memang tidak charge penumpang maupun bus. Sedangkan untuk taksi, kami memang berbisnis. Tapi bus ini memang program pemerintah dan pelayanan umum, pelayanan public.  Jadi yang naik pelayanan umum seperti TemanBus itu malah kebanyakan pegawai bandara. Tapi penumpang menurut saya sedikit. Dan memang benar-benar orang sini yang sudah tahu trayeknya. Tapi untuk penumpang warga Jakarta, Surabaya, itu sudah pasti minivan, Grab, atau sudah pesan angkutan travel.  Rama:  Baik terima kasih. Itu saja yang ingin saya tanyakan. Apa ada yang ingin Anda tambahkan?  S015:  Dari kami sudah cukup. Mungkin nanti jika penelitian sudah selesai, kami mohon diperlihatkan hasilnya. Itu bisa menjadi *insight* bagi kami, paling tidak dari sisi bandara kami mengetahui harus melakukan apa.  Rama:  Baik. Apakah Anda memiliki denah bandara yang menunjukkan *flow* alur pergerakan penumpang?  S015:  Yes, we have, we can share it, I will contact you through a chat platform | Rama:  Please let me record.  S015:  Yes please, this is for academics, for education, go ahead, please use it. When finished, can you share us the results of your research? This is also for our insight, we also need your views after doing the research, maybe there are things we need to update. Because it's very dynamic, especially the world of aviation. Related to the existing regulations, then the dynamics of traffic conditions, economic conditions, have a very high influence. Our sustainability is also highly dependent on government policies. How is the government during the pandemic, at the time of the covid, we are prohibited from using transportation. What used to be our passengers were still there even though they were small, but it was completely zero, nothing at all. Well, those things have a very significant impact on us.  Here I am with … and … please let us interact. I am available until … (30 minutes).  Rama:  Thank you in advance for attending. I just want to explore what you think, representing the airport, what is the actual travel pattern of tourists to rural Bali, especially those who go through Ngurah Rai Airport, both local and foreign tourists?  S015:  In my view, yes, so the backbone for tourism in Bali is I Gusti Ngurah Rai Airport. If this airport is closed, until it can't operate, I can imagine that tourism in Bali will also be disrupted. Well, my friends have told me that fluctuations in hotel occupancy in Bali can be seen from airport passengers. If passengers go up, hotel occupancy will usually go up. If we go down, the hotel occupancy will go down. So this is similar. This figure reflects, the reflection of our number of passengers is a reflection of hotel occupancy in Bali. Most hotel residents in Bali enter via the airport.  Regarding the tendency of rural areas, I see that actually there is no airport in the North (Bali). The airport is in the South, and Bali's economy is also concentrated in the south. Demographics are concentrated in the south. So for passengers who are aiming for tourism in the north, rural tourism, I see that they will continue with land transportation. As long as first, ground transportation is convenient and available, it is easy to obtain. Is it in Bali? There is. Easy? It is easy. So for example, they come here, want to come to the north, they usually connect by charter vehicle, by taxi, and so on. Then second, it is indeed necessary if the catchment area of ​​this airport is the whole island of Bali, to the north we count approximately 4 hours away by vehicle, it is still possible. Tourists still accept such conditions. And it seems, in my opinion, what needs to be considered is the accessibility of the roads in Bali. Need to think about widening. It is necessary to think about making flyovers to avoid intersections that tend to make traffic jams. It is necessary to think about the current condition of the vehicle, the bus that is getting heavier, longer, wider, which enters Bali, for roads in Bali this must also be adjusted. Because I saw Bali for the first time in 1995, it seems that the road is still like that since then. Even the widening is also only in a few places. So this is something to think about.  Moreover, Bali also has a dream to bring in up to 50 million tourists. This has to be thought about in terms of accessibility, the hotel, then the transportation service, then the restaurant. Because 50 million is not a small amount, not just foreign tourists, but domestic tourists, according to the Head of the Tourism Office, after Covid, the potential is up to 150 million, how many will enter Bali. Before the pandemic, there were around 250 million domestic tourists milling about everywhere, how about going to Bali? Well, I actually see that for tourism potential or the potential for tourist development in the northern region, what needs to be considered is related to accessibility, related to facilities, vehicles, their comfort. If it's about 3-4 hours okay. Especially with the fulfillment of their expectations. The one in the north, Lovina dolphin, is the main destination. Then besides the north, there is another in the middle, there are many mountain tours, Kintamani, Ubud, Bedugul. I still see that Bali tourism is actually mature compared to other regions. I've been to South Kalimantan, in East Kalimantan, South Sulawesi. I think the infrastructure in Bali is stronger, more mature. Its attractiveness is higher than other areas.  Rama:  Okay, thank you. Previously mentioned several places that were also mentioned in previous interviews such as Ubud, Kintamani, which became the new center of the crowd. Earlier, the modes of transportation such as rental vehicles and taxis were also mentioned. So, what do you think about the new land transportation modes such as the Trans Metro Dewata Bus. Actually, how does the airport position the provision of land transportation facilities around or at the airport, especially at the time of passengers coming out of the airport exit gate. Because some of the people I interviewed said that when leaving the exit gate, the first thing that was served was a taxi or rental vehicle or even whether Grab was also there, while the TMD bus was a bit far. Is there some kind of partnership or effort to prioritise this choice of transportation mode?  S015:  Well. So when domestic and international passengers leave, we think the land transportation counter position is relative… So for domestic gate, it's more or less around 200-300 metres from the exit door to the ground transportation counter. Even for international gate, from the exit it is approximately 100-150 metres.  Regarding land transportation, we cooperate with several transportation services. What is certain is that there is a balance between taxis or minivan rental vehicles. It was also mentioned about TMD. So we have also collaborated with TemanBus and then Trans Sarbagita. What is certain is that taxis and minivans are paid for the places, while buses are free. We have also provided 1 shelter and currently the occupancy condition of bus transportation, in our opinion, is relatively less than passengers using other land transportation such as taxis or minivans. Then the third, we also cooperate with online transportation. In this case there is Grab, and we have 1 counter for Grab. So Grab counters, taxis, minivans, and also shelters from TMD and Trans Sarbagita buses. This (bus shelter) is at the south entrance of the adjacent area, so from the exit it is approximately 200-300 meters (for domestic), and at the international (door) it is 100-150 (meters) away. But for international gate, there is no way out to shelter from the gate to the Trans Sarbagita and TemanBus (bus) transportation. Only for other modes of transportation like taxis or minivans it's there.  I add, indeed we have several alternative choices. There are taxis, there are metered taxis, there are zone taxis. So the choice is up to which pax will use. Then there is the minivan, that too is provided whenever it is chosen. Regarding the Sarbagita bus, this is also our reference. If there are passengers who want to use it, please, we also give them the opportunity. Well, the current trend is that taxis are the main choice. They come to Indonesia and then choose a taxi at the airport. We did hand over these taxis to vendors who have worked with us. We have Service Level Agreement, Service Level Guarantee. So this ensures that the service meets the requirements set by us. Now it depends on the community if you want to choose the meter, go ahead, want to choose a zone taxi, please. I once asked how the conditions are now, most of them use zone taxis. So they know they want to go to Kuta, Ubud, for example Seminyak, Jimbaran, (pay) that much. That's what we have prepared. And of course, we also always coordinate with the coach, the head of the Bali transportation service. We always sit down with the head of Bali transport agency team to convey their needs.  The current conditions, we have calculations. The current number of passengers has not returned to normal. Our passengers are still around 60% of normal times. So we have adjusted the quota for the number of taxis. It's a pity for them if it's still a full position (the taxi queue), even though the rental is not reaching normal condition. And this is why they understand the existing conditions, the conditions are like that. And this is our reference. We are open, there is no discrimination or there is no favouritism on transportation patterns with others. So far it is still within the corridor of compliance with existing business (rules), we are open. If, for example, buses prepared by the government, such as TemanBus, also enter, we also prepare the pattern, prepare the place, if they want to be used by airport users. That's the point.  Rama:  Well. I want to try to dig a little. I wonder why at the international gate there is no shelter for buses. Or have there really been efforts in that direction?  S015:  Yes, regarding the bus at the international gate, we look at the profile of our passengers who usually carry large bags, lots of them, let alone carry surf boards. It seems that taking the bus is not suitable, because the bus is only designed for passengers. Moreover, if they bring goods, the bus has stairs, now there are steps that make it difficult to go up. Unless the bus is flat or lower deck. Indeed, we have not provided it in that direction, but if it is actually requested by the government, then we are ready to accommodate it. But there is a bus shelter in the domestic gate.  But let's look at our passenger profile, right? If we prepare what doesn't match them, it will be empty unused. Because indeed, from the current passengers we see, on average, if we have a brief discussion with international passengers, they stay in Bali for at least 2 weeks. That's too fast they say. Someone said to me, 3 months, 1 month, wow, it's impossible to use a small suitcase, it must be a big suitcase. And often I see them bring a surf board. That's a big dimension if you get into the bus, I saw the bus size doesn't seem to fit, it's not enough.  What we are really waiting for is integration. Who is the commander for this integration? The commander should be from the government. The government just needs to gather everyone, the airport, hotels, transportation operators, souvenir businesses, including airlines, all of which are briefed, "this is the profile of tourists in Bali." What do they bring, what do they need, we just have to fulfill it. Airport means having to prepare OOG (Out of Gauge), oversized for luggage. We have actually prepared, but it needs to be wider, wider, like that. Then the bus, transportation which can fit OOG, large, oversized items, such as surfboards. What is needed is integration and a conductor from the government to increase Bali tourism. Just call everyone, hotels, airports, tourist actors are all gathered, travel (business) as well. Just make the policy, must be like this, like this, like this. Who doesn't want to follow when the government has said so, right? I still see it, the airport is just one segment. But all sectors can be touched by the government. Once the government has said A, yes, we want it or not, we will follow.  I see that the growth of tourism passengers in Bali is quite attractive. We are talking about Bali, not national anymore, do not compare us to Jakarta, Surabaya, Makassar. But head-to-head with Chiang Mai, with Kuala Lumpur, with Changi, because indeed the character of the people who come there are similar to those in Bali. 95% of people who come to Bali at the international gate are foreigners. In Jakarta, there are indeed many international flights even more international passengers than Bali. But 90% are Indonesian citizens who travel abroad in and out of Jakarta. In Bali, they are foreigners. Even from some data, immigration says 99% are foreign nationals. Because we look at the KITAS route, the immigration route for Indonesian citizens is rarely used, but for internationals it is long (queue).  So the profile of tourists who come to Indonesia, especially those who come to Bali, must be captured, must be seen. It is impossible for us to provide general services. We have to be more specific. The information I got, Indian citizens are the second most tourists at this time and that has never been happened before the pandemic. There are a lot of them here, where do they come from? There are no direct Bali-India flights. It turned out to be brought from Singapore, Vietnam, Malaysia. We did not expect Vietjet to ask for the 5th flight per day and 40% of them are Indians. Because there are 5 cities that are served by Vietjet from India, they brought them to Vietnam first and then spread them out, some to Bali, Singapore, Kuala Lumpur, Bangkok, Japan, Korea. This is what is growing now.  Rama:  There should be a national airline that catches it huh  S015:  Unfortunately not yet, right. The principle of reciprocity was ultimately not fulfilled. We lost to Vietnam, they have asked for 5 flights to Bali, lastly Da Nang, the third largest city in Vietnam, wants to open (a flight) to Bali. There have been talks from the Vietjet side to me.  Rama:  Okay, thank you. Maybe the last question before you resign. Regarding sustainable tourism travel, many here do not agree with long flights such as long-haul flights because the emissions are too high, especially for just tourism. The problem is that Bali is almost impossible to access without a flight because the sea route is not adequate and the capacity is not as much as the airport. But in your opinion, how can we make tourism transport in Bali more sustainable? Because there are many interests there, for example, when public transportation is promoted, will the rental business feel competitive?  S015:  Well. The demand is still high, as long as the demand is still high, I think the plane is still the most efficient way to enter Bali. Currently the furthest flight is Turkish Airline from Istanbul directly to Bali. Both KLM but via Singapore. Amsterdam-Singapore-Bali. It's also pretty good, attractive. So far, passengers in Bali are still growing. We also received a request for an Airbus A380 to enter Bali, from Emirates. Currently it has been calculated by the Ministry of Transportation, by the Airport Authority, related to Bali's ability to receive the plane and the calculation is capable. This means that demand continues to be high, even though Emirates uses a Boeing 777. Later there will be direct A380 flights from Dubai to Bali. So far, environmental issues have been said before, how the aviation industry doesn't care about environmental issues, which creates too high carbon dioxide. In fact, our data shows that less than 5% of the world's carbon is generated from the aviation industry. So, this is why we have savings campaign implemented, especially in the 2010s. This is what we must ensure. We see things like environmental issues, we also always take care of them. We have done a lot, especially in Bali, we have a green airport. We have echoed the sustainability of the environment, we have to make sure of it. We are already using solar cells, using recycled water. We also ensure that electric cars will be used at the airport. Because we see the trend in the future using electric cars will be more efficient, more efficient. That's why we drive taxis in Bali for rejuvenation with electric cars. Environmental issues are actually not just from aviation alone. We have to be fair, from other sectors it is quite large. That's why we see that as long as the demand continues, we will keep on track that environmental issues must also be taken care of.  Permission to add, related to the sustainability of the flight. As stated earlier, as long as there is demand, there will always be flights. We also believe that airlines, of course, with developing technology, they will have “special tricks” with their planes. Regarding the sustainability of tourism, this is about how the local government market Bali to the world.  Rama:  OK, thanks for the opinion. My topic is actually more to land transportation. So when tourists come to Bali, how can they use modes of transportation that are more environmentally friendly, the emissions are smaller, such as public transportation. In addition, there is also the issue of congestion in the city. Then the rental vehicle business is also quite established. I once had an interview with DAMRI who also had a route to the airport but it was closed because the subsidy was revoked.  In your opinion, regarding integration with land transportation, are there other factors or is it open to all parties?  S015:  Again, it all depends on demand, what is certain is that Bali airport is ready to cooperate with land transportation services, ready to take passengers to their destination. Now, when DAMRI from the airport to the north, Singaraja, was cut, maybe there were not enough passengers. Because when we hung out near the ground transportation counter, passengers who used DAMRI or TemanBus or Trans Sarbagita tended to be few. So the passengers, if they don't rent a taxi or minivan or Grab, then they've already been picked up by the travel company using buses or rental cars.  Then related to how environmentally friendly land transportation. Actually, in 2020 the Governor of Bali has issued a recommendation for the use of electric vehicles. Now, we are still working with Bluebird or Grab. There is 1 special counter as soon as you leave the domestic arrival gate, there is 1 such as an electric car exhibition with the Grab logo. Maybe the system is the same as before, we work together to provide experience to passengers, such as leaving the airport to their destination by using an electric taxi. But for the future we do not have any plan yet. When we cooperate with land transportation services, there will be an obligation, the plan is there is an obligation, some units must be electric vehicles, but this is still a discourse.  Rama:  Regarding the rental and paid taxis, while this bus is free from the airport, is it…  S015:  That's right, the bus is free of charge because it's already free from the manager, so we also provide it for free. Now for taxis or Grab or minivans, they still have to pay.  Rama:  May I know the reason? Is it because there is more demand in taxis so that the one that is collected is that one, or is there a bias towards public transportation?  S015:  Not related to that. But public transportation is more of a public service, and from the management it does not charge passengers or buses. As for taxis, we are in business relationship. But this bus is indeed a government program and public service.  So those who take public services like TemanBus are mostly airport employees. But the passengers in my opinion are few. And it's really people here who already know the route. But for passengers who are residents of Jakarta, Surabaya, they will definitely hire a minivan, Grab, or have ordered travel transportation.  Rama:  Okay, thank you. That's all I want to ask. Is there anything you'd like to add?  S015:  From us is enough. Maybe later when the research is finished, we ask for the results to be shared. It can be an insight for us, at least from the airport side we know what to do.  Rama:  Well. Do you have an airport plan that shows the flow of passenger movement?  S015:  Yes, we have, we can share it, I will contact you through a chat platform. |