



# Statistik Operasi Pendahuluan

Kuartal ke-II 2022

## Statistik Operasi Kuartal II 2022

Indonesia AirAsia	Apr-Jun 2022	Apr-Jun 2021	Perubahan
Jumlah penumpang <sup>1</sup>	714,761	307,550	132%
Kapasitas <sup>2</sup>	929,520	459,180	102%
Tingkat Keterisian (%) <sup>3</sup>	77	67	10ppts
ASK (juta) <sup>4</sup>	1,072	516	108%
RPK (juta) <sup>5</sup>	829	349	138%
Jumlah Penerbangan <sup>6</sup>	5,164	2,551	102%
Jarak Rata-rata Penerbangan (km)	1,154	1,125	3%
Jumlah Pesawat s.d. Akhir Periode <sup>7</sup>	25	28	-3
Jumlah pesawat yang dioperasikan	12	7	5

- 1) Jumlah kursi terjual yang diterbangkan, termasuk yang penumpangnya tidak melaporkan diri/ naik ke pesawat (*no-show*).
- 2) Jumlah kursi seluruh penerbangan yang diterbangkan.
- 3) Persentase perbandingan jumlah penumpang terhadap kapasitas.
- 4) *Available Seat Kilometre* (ASK) merupakan satuan ukuran kapasitas penumpang pesawat yang merupakan hasil perkalian antara jumlah total kursi pada seluruh penerbangan yang terjadi dengan jarak penerbangan dalam satuan kilometer.
- 5) *Revenue Passenger Kilometre* (RPK) merupakan satuan ukuran volume penumpang yang diterbangkan oleh maskapai yang merupakan hasil perkalian antara jumlah penumpang dengan jarak penerbangan dalam satuan kilometer.
- 6) Jumlah penerbangan yang diterbangkan.
- 7) Jumlah armada pesawat termasuk pesawat cadangan.

**Untuk informasi lebih lanjut, silakan menghubungi:**

**Corporate Communications:**

Phone : **+62 21 2985 0888**

Email : [jaa\\_communication@airasia.com](mailto:jaa_communication@airasia.com)

Untuk informasi lebih lanjut terkait PT AirAsia Indonesia Tbk, silakan kunjungi : <http://ir.aaid.co.id/>

Pernyataan-pernyataan yang dipaparkan dalam dokumen ini yang bukan bersifat fakta historis merupakan pernyataan yang memuat prediksi (*forward looking statement*). Pernyataan-pernyataan tersebut mengandung risiko dan ketidakpastian yang dapat berubah sewaktu-waktu, yang dapat mempengaruhi hasil kinerja AirAsia. Yang termasuk dalam risiko dan ketidakpastian, namun tidak terbatas pada hal-hal yang disebutkan, antara lain adalah risiko terkait dengan ketidakpastian iklim dari industri perjalanan udara, tren bisnis secara musim, volatilitas harga bahan bakar, ancaman terorisme, persepsi terhadap keselamatan sebuah destinasi, perubahan peraturan serta persetujuan pemerintah terhadap, namun tidak terbatas pada, hal-hal yang terkait dengan hak izin pendaratan di destinasi baru.