

### **BAB III**

## ***ASEAN OPEN SKY* SEBAGAI PELUANG DAN ANCAMAN**

## **BAGI INDUSTRI PENERBANGAN INDONESIA**

BAB III Akan membahas sejarah, tujuan dan alasan terbentuknya *ASEAN OPEN SKY 2015* serta Implikasinya bagi Industri penerbangan di kawasan Asia Tenggara. Sebagai salah satu sektor yang ditetapkan sebagai sektor strategis tentunya *ASEAN Open Sky* memiliki arti penting bagi kawasan ASIA Tenggara. BAB III juga akan menjelaskan mengenai prinsip – prinsip dari *ASEAN Open Sky*. Selain itu membahas tentang *ASEAN OPEN SKY 2015* bagi industri penerbangan Indonesia terkait dengan peluang dan ancaman bagi industri penerbangan Indonesia. pembahasan mengenai peluang dan ancaman akan terfokus pada peluang dan ancaman eksternal.

#### **A. Pentingnya Perjanjian *ASEAN Open Sky* Sebagai Rezim Yang Mengatur *ASEAN Single Aviation Market***

*ASEAN Open Sky* diharapkan menjadi salah satu rezim yang dapat mewujudkan visi besar ASEAN dalam membentuk *ASEAN Economic Community*. Industri penerbangan dipilih sebagai salah satu industri strategis dari 12 prioritas ASEAN karena memiliki potensi besar. Agar lebih memahami arti penting perjanjian *ASEAN Open Sky* bagi ASEAN sub bab ini akan memulai pembahasan dari sejarah, tujuan dan alasan terbentuknya *ASEAN Open Sky* dilanjutkan dengan membahas prinsip – prinsip dasar dalam menjalankan *ASEAN Open Sky* serta implikasi *ASEAN Open Sky* agreement bagi kawasan Asia Tenggara.

## **1. Sejarah, Tujuan Dan Alasan Terbentuknya *ASEAN Open Sky***

Sejarah *ASEAN Open Sky* dimulai pada tahun 2003, dimana pada saat itu ASEAN mengadakan Konferensi Tingkat Tinggi di Pulau Bali. Pertemuan ini dihadiri kepala negara anggota ASEAN dan menghasilkan *Bali Concord II*, yang berisi tentang cita – cita untuk membentuk *ASEAN Economic Community (AEC)*. AEC direncanakan akan diberlakukan pada tahun 2020. Namun demikian setelah mengalami berbagai dinamika dari KTT 12 di Cebu Filipina pada 12-13 Januari 2007, sesuai kesepakatan target dicanangkannya AEC pada tahun 2020 dipercepat lima tahun menjadi tahun 2015 (ASEAN.org, 2012).

Sebagai mana yang telah di tetapkan dalam visi ASEAN 2015 bahwa industri penerbangan menjadi salah satu sektor dari 12 sektor prioritas di ASEAN untuk percepatan liberalisasi. Hal tersebut dilakukan karena sesuai dengan cita – cita ASEAN untuk menjadi organisasi yang dapat membentuk suatu integrasi ekonomi regional dalam *ASEAN Economic Community*. Cita – cita tersebut diharapkan dapat memperkuat daya saing global dalam menghadapi persaingan dengan negara – negara besar dari Asia seperti Cina dan India (ASEAN.org, 2012).

Sesuai dengan *Blueprint ASEAN Economic Community* pada bagian *Competitive Economic Region*, salah satu poin dari bagian tersebut yang berhubungan dengan *ASEAN Open Sky* yaitu *Infrastructure Development*. Implementasi dari poin *Infrastructure Development* yaitu *Maritime and air transport* adalah. Dimana dalam *maritime and air transport* dijelaskan melalui 4 *actions* untuk mencapai hal tersebut. Dua dari empat hal yang berkaitan dengan *ASEAN Open Sky* yang pertama yaitu, *Implement the ASEAN Open Sky Policy (Roadmap for Integration of the Air Travel Sector)*.

Kedua yaitu, *Implement the ASEAN Single Aviation Market* (ASEAN Secretariat, 2008). Sejarah *ASEAN Open Sky* berdasarkan penjelasan diatas, diawali dengan pembentukan *ASEAN Economic Community* dan tertuang dalam blueprint AEC. Kemudian dituangkan melalui program *single aviation market* dengan implementasi *ASEAN Open Sky*.

Berdasarkan sejarah yang telah dijelaskan diatas maka tujuan dari dibentuknya *ASEAN Open Sky* yaitu untuk mempertahankan iklim perdagangan bebas dan investasi di kawasan Asia Tenggara. Selain itu langkah pembentukan *ASEAN Open Sky* demi meningkatkan kualitas perdagangan diantara negara-negara anggota ASEAN dan menciptakan iklim perdangan yang adil di kawasan Asia Tenggara (ASEAN Secretariat, 2008).

Tujuan lain dari perjanjian *ASEAN Open Sky* adalah untuk mewujudkan program ASEAN berupa *Master Plan On ASEAN Connectivity*. Program ini sangat berkaitan dengan sektor transportasi udara. Dengan adanya *Open Sky* diharapkan mampu meningkatkan konektifitas masyarakat ASEAN demi meningkatkan perekonomian negara – negara ASEAN contohnya bidang pariwisata (ASEAN Secretariat, 2011 ).

*ASEAN Open Sky* dibentuk juga dengan tujuan untuk memperluas dan memperdalam integrasi di semua aspek dari sektor penerbangan. Hal tersebut sesuai cita – cita ASEAN sebagai organisasi yang bersifat integratif. Selain itu dilakukan dengan tujuan untuk meningkatkan layanan industri penerbangan di ASEAN termasuk masalah keselamatan dan keamanan serta pengelolaan manajemen transportasi udara negara anggota ASEAN (ASEAN.org, 2015).

Dari pemaparan sejarah diatas maka terlihat apa yang menjadi alasan terbentuknya *ASEAN Open Sky*. Industri penerbangan di kawasan Asia tenggara telah mencatat trend yang cukup positif, dimana pertumbuhan industri penerbangan sangat signifikan. Hal tersebut

dibuktikan dengan data total jumlah kursi yang telah dibeli oleh konsumen dari berbagai maskapai di kawasan Asia Tenggara yang mencapai 2 digit pertumbuhan pada periode tahun 2009 hingga 2013 (CSE Aviation, 2015) .

Alasan lain yaitu meningkatnya saham maskapai berbiaya rendah di ASEAN meningkat secara drastis dari 13,2 % pada tahun 2003 menjadi 57% pada tahun 2014, menyebabkan semangat para pemimpin di ASEAN semakin meningkat untuk mewujudkan rencana pemberlakuan *ASEAN Open Sky*. Bahkan beberapa mendesak untuk dipercepat. Pertumbuhan industri penerbangan juga dianggap cukup stabil mengalami peningkatan 10% dalam 10 tahun terakhir (ASEAN.org, 2015).

## **2. Prinsip - Prinsip ASEAN Open Sky**

Konsep *Open Sky* secara umum dapat didefinisikan sebagai suatu perjanjian internasional yang dapat dilakukan secara bilateral maupun multilateral. Perjanjian ini dilakukan untuk meliberalkan peraturan yang berkaitan dengan industri penerbangan yang dimaksudkan untuk membentuk lingkungan pasar bebas. Negara yang terikat dengan perjanjian ini harus mengurangi peran pemerintah dalam persaingan di bidang industri penerbangan (Asean.org, 2015). Negara yang sepakat dengan perjanjian tersebut harus mampu berkomitmen untuk memberikan izin kepada negara lain untuk mengakses wilayah udara sesuai dengan kesepakatan (Maxwell, 2008).

Negara yang terikat dengan *Open Sky* harus mau mengikuti ketentuan – ketentuan umum dalam perjanjian ini diantaranya yaitu pertama pasar bebas, negara tidak boleh terlalu ikut campur dan sebisa mungkin meninggalkan batasan – batasan yang berhubungan inovasi maskapai penerbangan (Bureau of Economic and Business Affairs U.S). Selain itu perusahaan penerbangan

juga diperbolehkan untuk membuka kantor – kantor penjualan maupun promosi produk. Negara yang terikat dalam perjanjian ini juga memberikan keleluasaan pada perusahaan untuk menentukan harga.

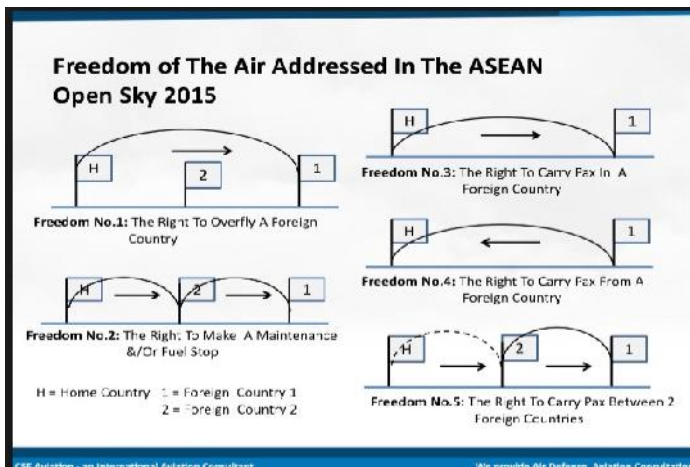
Perjanjian *Open Sky* pada umumnya mewajibkan kepada negara yang telah menandatangani untuk secara tegas menjalankan prosedur keselamatan penerbangan sesuai dengan standar penerbangan. Selain itu untuk memudahkan akses dan kontrol, maskapai diijinkan untuk berbagi kode penerbangan dengan negara yang ikut dalam perjanjian ini. Pesawat komersil yang berstatus carter atau sewa diberi kebebasan untuk membuka pasar. Ketentuan – ketentuan diatas merupakan hal yang harus dilakukan oleh negara yang menyepakati perjanjian tersebut demi terwujudnya lingkungan pasar bebas di industri penerbangan sesuai dengan konsep dan tujuan *Open Sky* (U.S. department of state, 2017).

Sejalan dengan konsep dan prinsip *Open Sky* di atas, *ASEAN Open Sky* mengadopsi hampir semua prinsip – prinsip konsep *Open Sky*. Seperti konsep *Open Sky* pada umumnya, *ASEAN Open Sky* juga bertujuan untuk meliberalisasi industri penerbangan. Langkah liberalisasi tersebut kemudian dilakukan dengan cara bertahap sesuai dengan kebutuhan ASEAN. Tahap tersebut sesuai dengan pengaturan perjanjian *ASEAN Open Sky* yang berdasar pada *Freedom Of The Air* (Tingkatan Kebebasan di Udara).

*Freedom of the air* yang berlaku dalam perjanjian *ASEAN Open Sky* hanya ada 5 yang konsisten dijalankan dan dikenal sebagai *five freedom of the air*, berbeda dengan *Open Sky* pada umumnya yang berjumlah 8 *freedom*. *Five freedom of the air* berisi tentang hak pengangkutan penumpang, pengangkutan barang / kargo, serta kebutuhan komersial lain. *Freedom* ini kemudian menjadi prinsip - prinsip dasar atau sumber dalam menjalankan perjanjian *ASEAN Open Sky* (CSE Aviation, 2015). Agar lebih mudah memahami gambaran terkait

*five freedom of the air* dalam perjanjian *ASEAN Open Sky*, dijelaskan melalui gambar dan keterangan sebagai berikut.

Tabel 3.1 *Freedom of the air in the ASEAN Open Sky 2015* (CSE Aviation, 2015)



1. *Freedom to the right to overfly A foreign Country* yaitu hak bagi pesawat udara untuk melintasi negara yang terikat dalam perjanjian *ASEAN Open Sky* tanpa melakukan pendaratan.
2. *Freedom to The right to make a maintenance and fuel stop* yaitu hak untuk melakukan pengisian bahan bakar dan melakukan maintenance apabila ada kendala teknis.
3. *Freedom to the right to carry pax in a foreign country* yaitu kebebasan untuk mengangkut penumpang, kargo maupun aktifitas

komersial penerbangan sipil lain dari negara sendiri ke negara lain.

4. *Freedom to the right to carry pax from a foreign country* yaitu kebebasan untuk mengangkut penumpang, kargo maupun aktifitas komersial lainnya dari negara lain ke negara sendiri.
5. *The right to carry pax between 2 foreign countries* yaitu hak untuk mengangkut penumpang, kargo maupun aktifitas komersial sipil lainnya diantara 2 negara lain atau lebih (CSE Aviation, 2015).

Secara bertahap *five freedom of the air* tersebut dijalankan oleh ASEAN agar saling berkesinambungan. Lima *freedom* tersebut dijadikan ASEAN prinsip dalam menjalankan perjanjian *ASEAN Open Sky*. Sesuai dengan tahapan di atas sepakati pula beberapa agenda sebagai tahap pemberlakuan *freedom* di atas.

### **3. Implikasi *ASEAN Open Sky* bagi Kawasan**

Terbukanya langit dikawasan ASIA Tenggara memberikan kesempatan bagi setiap perusahaan maskapai untuk berkembang tanpa dibatasi. Membahas permasalahan terkait implikasi bagi kawasan tentunya berhubungan dengan maskapai – maskapai yang berada di kawasan Asia Tenggara. Perusahaan maskapai maskapai lebih leluasa dalam melakukan ekspansi rute penerbangan serta mendirikan perusahaan.

Implikasi dari adanya *ASEAN Open Sky* yang cukup signifikan yaitu pertumbuhan perusahaan maskapai, terutama di bisnis penerbangan bertarif rendah seperti Air Asia dan Lion Group (ASEAN.org, 2015). Perkembangan maskapai diatas membuktikan bahwa *ASEAN Open Sky* berimplikasi besar kepada aktor utama industri penerbangan yaitu pelaku bisnis penerbangan

komersial untuk menguasai pasar regional (Haryono, 2014, hal. 104-113).

Selain Air Asia dan Lion Group beberapa maskapai juga semakin kompetitif dalam bersaing. Beberapa perusahaan yang semakin menonjol yaitu Tiger Airways milik Singapore, Citilink meskipun masih melayani rute domestik dengan 110 frekuensi harian dari Jakarta pada tahun 2013 dan akan menuju ranah internasional. Citilink menjadi perusahaan yang kompetitif mencegah ancaman maskapai asing untuk masuk. Berikutnya yaitu Cebu Pasific asal Filipina. Maskapai lain seperti JetStar dari Singapura, One-Two-Go Air dan Nok Air dari Thailand mendapatkan dampak yang cukup positif dengan adanya *ASEAN Open Sky* (Haryono, 2014, hal. 104-113).

Selain berimplikasi pada beberapa perusahaan Maskapai *ASEAN Open Sky* juga berpengaruh pada kebijakan dan posisi negara – negara anggota ASEAN dibidang industri penerbangan. Bagi Indonesia *ASEAN Open Sky* akan berdampak terutama pada fokus peningkatan standar keselamatan dan pembangunan infrastruktur. Sedangkan bagi Singapore, Malaysia dan Thailand akan memberikan dampak positif karena memiliki performa bandara dan sistem keselamatan yang cukup baik. Bahkan Malaysia mempersiapkan dengan membangun bandara kusus penerbangan bertarif rendah.

Sedangkan Filipina dan Brunei Darusalam akan mengalami beberapa kesulitan karena masih sangat bergantung pada transportasi darat dan laut. Kamboja, Laos, Myanmar baru menuju pada fase market based system tentunya adanya *ASEAN Open Sky* akan menjadi tantangan berat bagi ketiga negara tersebut. *ASEAN Open Sky* juga akan berdampak pada kendala teknis yang harus dilakukan negara Anggota ASEAN seperti *Aviation safety* (penyesuaian standar dengan ICAO), *Aviation Security* (update teknologi untuk Screening), *Air Traffic Management* (CSE Aviation, 2015).



## **B. ASEAN Open Sky Bagi Industri Penerbangan Indonesia**

Perjanjian *ASEAN Open Sky* bagi Indonesia akan menyebabkan adanya peluang dan ancaman. Peluang dan ancaman tersebut harus menjadi perhatian bagi pemerintah. Munculnya *ASEAN Open Sky* harus dapat dimanfaatkan oleh pemerintah dan perusahaan maskapai serta beberapa sektor terkait untuk melakukan perbaikan di industri penerbangan sipil.

### **1. Peluang ASEAN Open Sky Terhadap Industri Penerbangan Indonesia**

Fenomena *ASEAN Open Sky* memberikan beberapa peluang yang sangat signifikan bagi bisnis penerbangan Indonesia. Maskapai dibantu oleh pemerintah dapat melakukan ekspansi rute penerbangan dengan lebih leluasa. Hal tersebut harus segera dimanfaatkan mengingat pertumbuhan maskapai asing sangat cepat. Jika Indonesia tidak melakukan hal serupa dengan cepat maka akan tertinggal. Maskapai Indonesia yang sudah terlihat gerakan ekspansinya yaitu Citilink.

Sebagai anak perusahaan Garuda Indonesia yang menyediakan penerbangan Tarif rendah dan baru berkembang pada tahun 2012, Citilink cukup pandai memanfaatkan peluang yang disediakan oleh *ASEAN Open Sky*. Ekspansi rute ASEAN oleh Citilink masih pada proses pengkajian dan perizinan di berbagai bandara Internasional di ASEAN (TravelText.com, 2017).

Kemudahan dalam melakukan ekspansi rute penerbangan dengan adanya perjanjian *ASEAN Open Sky* mendapatkan respon dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan. Sebagai pemegang otoritas jasa penerbangan dan regulator Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan analisa

dan memutuskan untuk membuka 60 rute penerbangan baru selama periode summer 2017. Periode summer tersebut dimulai dari 26 Maret 2017 hingga 28 Oktober 2017. Angka ini merupakan angka yang tinggi dibanding kurun waktu tahun sebelumnya.

Dari 60 rute baru tersebut, terdapat 49 rute penerbangan domestik dan 11 rute internasional. Untuk rute domestik, ada 9 maskapai penerbangan nasional yang beroperasi di rute tersebut, yaitu Garuda Indonesia, Susi Air, Batik Air, NAM Air, Sriwijaya Air, Transnusa, Wings Air, Lion Air dan Travel Express. Sedangkan 11 rute baru internasional diterbangi oleh 5 maskapai, yaitu Garuda Indonesia, Indonesia AirAsia, Indonesia AirAsia Extra, Batik Air dan Lion Air. Pembukaan rute tersebut tentunya disesuaikan dengan kebutuhan pasar penerbangan (Pasha, 2017).

Peluang lain muncul dari adanya kemudahan bagi perusahaan maskapai Indonesia untuk membuka cabang perusahaan di negara lain atau membuka kantor – kantor pemasaran. Namun peluang ini harus diiringi dengan keberaian pelaku usaha bisnis penerbangan. Kepemilikan maskapai di negara lain dapat dengan cara mengakuisisi perusahaan penerbangan, membeli saham maupun merintis dengan menggandeng beberapa investor di negara tersebut. Lion Air bahkan mampu mendirikan maskapai di Thailand yang diberi nama Thai Lion dan Malindo Air di Malaysia dengan kepemilikan saham 49% karena undang – undang negara tersebut (BBC Indonesia, 2013).

Lion Air Group berencana membentuk maskapai-maskapai baru yang berbasis di India, Vietnam dan Australia sebagai bagian dari upaya perusahaan untuk mengembangkan bisnis dan konektivitas rute penerbangan internasional. Adanya *ASEAN Open Sky* menjadi pemicu bagi Lion Group untuk terus beekspansi tidak hanya rute namun perusahaan. Namun kepemilikan saham Lion Group di

negara – negara ASEAN masih sangat terbatas karena undang – undang di negara-negara ASEAN yaitu hanya 49%, sedangkan 51% dimiliki oleh investor domestik atau pemerintah berbeda dengan Australia yang tidak membatasi kepemilikan modal asing. Meskipun 49% struktur perusahaan akan mengikuti struktur dan management Lion Group, selain itu Malindo Air di Malaysia direncanakan akan dirubah menjadi Batik Air (Tempo.co, 2017).

*ASEAN Open Sky* yang menyebabkan meningkatnya frekuensi penerbangan, yang diikuti dengan banyaknya maskapai dan jumlah armada pesawat yang masuk ke Indonesia. Pertumbuhan industri penerbangan di Indonesia sendiri membuka peluang besar pada industri perawatan dan perbaikan pesawat atau *Maintenance, Repair, and Overhaul* (MRO). Asia Pasifik diperkirakan akan menjadi pusat pertumbuhan industri MRO pada tahun 2022 (Arista Atmadjati, 2017).

Kementerian Perindustrian menghitung potensi bisnis industri MRO di Indonesia saat ini mencapai US\$920 juta atau Rp12,1 triliun dengan mengacu kurs dolar AS 13.200. Dalam empat tahun ke depan diperkirakan bisa naik menjadi US\$2 miliar, setara Rp26,4 triliun. Untuk itu, para pelaku industri penerbangan tengah mendorong peningkatan kapasitas dan kapabilitas industri MRO di Indonesia agar bisa melayani maskapai asing yang masuk ke Indonesia dengan lebih baik (Arista Atmadjati, 2017).

Jasa perawatan pesawat menjadi bisnis yang sangat menjanjikan. Di Indonesia saat ini sedang dikembangkan kawasan industri MRO terintegrasi di Pulau Bintan, Provinsi Kepulauan Riau. PT Bintan Aviation Investment membangun proyek *Bintan Airport & Aerospace Industry Park* dengan luas lahan kawasan bandara 800 hektare dan kawasan industri 510 hektare. Ke depan, industri perawatan diharapkan dapat menumbuhkan industri komponen pesawat dan

selanjutnya memacu industri pesawat yang lain (Julianto, 2016).

## **2. Ancaman *ASEAN Open Sky* bagi Industri Penerbangan Indonesia**

Indonesia menghadapi beberapa ancaman dengan munculnya fenomena *ASEAN Open Sky*. Tidak hanya permasalahan internal seperti yang dijelaskan pada BAB II, namun tantangan dari luar juga harus menjadi perhatian khusus bagi pemerintah Indonesia agar pasar penerbangan nasional mampu bersaing. Pertumbuhan dan produksi angkutan udara di kawasan Asia Tenggara yang cukup pesat menjadi tantangan berat bagi Indonesia. Perusahaan penerbangan Indonesia harus mengimbangi produksi angkutan udara.

Produksi yang besar tersebut dibuktikan dengan data dari perusahaan produsen pesawat terbang Boeing di Amerika. Boeing mencatat bahwa Asia Tenggara menjadi kawasan yang mengalami pertumbuhan bisnis penerbangan yang cukup pesat. Hal tersebut dibuktikan dengan jumlah permintaan produksi pesawat dari kawasan Asia Tenggara tertinggi dibandingkan dengan wilayah lain (VOA Indonesia.com, 2017).

Perusahaan produsen pesawat Boeing memperkirakan tujuh pasar besar di kawasan Asia Tenggara yaitu Indonesia, Thailand, Malaysia, Singapura, Filipina, Brunei dan Vietnam, semua anggota regional ASEAN akan membutuhkan 4.210 pesawat terbang, dari total permintaan global 41.030. Di Indonesia Lion Air telah memesan lebih dari 450 pesawat baru dan Garuda Indonesia memiliki 90 pesawat jet baru. Di Malaysia Air Asia memiliki 300 pesawat baru dan Malaysian Airlines hampir 60 pesawat, dengan 41 pesawat sebagai pesanan perusahaan (Iman, 2017) .

Maskapai penerbangan Vietnam, VietJet memiliki lebih dari 200 pesawat terbang yang dipesan

secara berurutan. Untuk Thailand, Thai Airways akan menerima pengiriman hampir 30 pesawat pengganti dalam lima tahun ke depan sebagai bagian dari program modernisasi armada. Singapore Airlines mengumumkan pada bulan Februari bahwa pihaknya akan membeli 39 pesawat Boeing untuk memenuhi pertumbuhan di masa depan (Iman, 2017). Jumlah armada yang terus ditambah menjadi bukti besarnya produksi angkutan udara dikawasan Asia Tenggara. Meskipun perusahaan maskapai asal Indonesia masih menjadi perusahaan dengan permintaan pesawat terbanyak, namun Indonesia harus tetap mewaspadaai tantangan ini dan melakukan perbaikan untuk standar keselamatan agar semakin kompetitif.

Tantangan lain yaitu rute penerbangan Internasional Indonesia dikuasai oleh maskapai asing. Meskipun banyaknya maskapai asing membuka rute ke Indonesia akan menarik wisatawan mancanegara ke Indonesia, namun hal tersebut harus tetap diwaspadai. Banyaknya maskapai asing yang masuk ke Indonesia harus diimbangi dengan ekspansi rute oleh pemerintah dan perusahaan maskapai Indonesia. Jika tidak, hal sebaliknya justru terjadi. Maskapai asing yang berani memasang tarif murah keluar negeri akan menarik minat masyarakat Indonesia untuk berlibur keluar negeri dibanding di dalam negeri, karena tarif domestik yang cenderung mahal (Shah, 2017).

Sebagai contoh pembukaan rute internasional dari Palembang ke Singapura yang didominasi oleh maskapai asing. AirAsia, Silk Air , Tiger Air ditambah Scoot Air dan JetStar. Meskipun dengan tujuan untuk meningkatkan pariwisata namun maskapai Indonesia juga harus ikut berperan terhadap rute Internasional dan melakukan promosi untuk wisatawan domestik (Zulkanedy, 2017).

Promosi maskapai asing yang menawarkan tarif menarik juga menjadi ancaman bagi wisatawan lokal Indonesia yang memilih terbang dan berlibur diluar

negeri. Hal tersebut didukung dengan adanya kerjasama perusahaan Tiket online yang terus menjalin kerjasama pemasaran tiket maskapai asing. Contohnya Traveloka yang menggandeng 9 maskapai asing untuk melakukan penjualan dan promosi tiket pesawat dengan sistem *combo* maupun *roundtrip*. Traveloka menggandeng sembilan maskapai asing baru untuk rute penerbangan internasional baik regional ASEAN maupun maskapai di luar ASEAN (Info Penerbangan.com, 2017).

Kesembilan maskapai asing itu adalah Malaysia Airlines, Thai Airways, Cathay Pacific, Vietnam Airlines, Lufthansa, KLM, Etihad Airways, Air France, dan Bangkok Airways. Kesembilan maskapai tersebut akan melayani para pelanggan Traveloka dengan tujuan kota-kota populer di Asia seperti Kuala Lumpur, Hong Kong, Bangkok, Phuket, Beijing, Shanghai, Tokyo, Osaka, dan Seoul. Setidaknya ada lebih dari 13 juta wisatawan yang terbang dari Indonesia ke luar negeri setiap tahunnya. Hal tersebut harus diantisipasi oleh lembaga terkait agar turis lokal tetap berminat untuk berlibur di Indonesia (Info Penerbangan.com, 2017).

Ancaman juga muncul dari segi kedaulatan udara, kerjasama *ASEAN Open Sky* semakin mempermudah bagi Singapura untuk mengakses wilayah udara Indonesia. Pengelolaan lalu lintas udara yang padat seperti Singapura memerlukan zona identifikasi penerbangan (*Flight Information Radar*). Tujuannya untuk meningkatkan kesadaran situasi udara di area yang lebih luas agar lebih tertib. Menjaga keselamatan penerbangan sangat penting bagi Indonesia, Singapura dan negara lain yang memiliki kepentingan penerbangan di wilayah udara Singapura (Mochamad & Montratma, 2017).

Namun Indonesia harus mengorbankan kedaulatan penerbangan ke negara lain yang lebih mampu mengelola *flight information radar*. Contohnya jika pesawat komersial maupun militer Indonesia terbang dari Tanjung pinang menuju Pakanbaru maka pilot harus

meminta ijin terbang ke ATC Singapura. Hal tersebut sebagai langkah kordinasi agar tidak terjadi kecelakaan pesawat. Kewenangan pengelolaan FIR oleh Singapura telah di sepakati antara Indonesia dan Singapura sejak tahun 1995. Berdasarkan kesepakatan tersebut Indonesia dikenakan biaya navigasi udara oleh Singapura. Adanya *ASEAN Open Sky* semakin meresahkan bagi aparat pertahanan udara Indonesia. Dengan informasi dan hak pengaturan penerbangan dalam FIR dan didukung *ASEAN Open Sky*, Singapura semakin mudah mengetahui keberadaan pesawat Indonesia terutama di Zona FIR (Mochamad & Montratma, 2017).