

## **BAB IV**

### **KEBIJAKAN SEBAGAI LANGKAH SISTEMATIS PEMERINTAH DALAM MENINGKATKAN DAYA SAING INDUSTRI PENERBANGAN**

BAB IV akan membahas mengenai upaya Pemerintah Indonesia untuk meningkatkan daya saing dalam menghadapi era liberalisasi industri penerbangan dalam perjanjian *ASEAN Open Sky 2015*. Pembahasan dimulai dari strategi pemerintah Indonesia yang melakukan kerjasama Internasional dengan membuka investasi asing dan meningkatkan standar keselamatan. Kemudian membahas kerjasama antar lembaga yang terkait untuk meningkatkan kinerja industri penerbangan serta membahas mengenai paket kebijakan yang dapat meningkatkan gairah industri penerbangan Indonesia.

#### **A. Peningkatan Daya Saing Industri Penerbangan Indonesia Dengan Melakukan Kerjasama Antar Lembaga, Penerapan Paket kebijakan Ekonomi dan Kebijakan Tata Kelola Regulasi.**

Langkah sistematis dilakukan pemerintah Indonesia dengan meningkatkan kerjasama antar lembaga pemerintah agar tercipta daya saing industri penerbangan. Dalam hal ini beberapa lembaga pemerintah yang terlibat untuk meningkatkan daya saing industri penerbangan yaitu kementerian perhubungan melalui dirjen perhubungan udara sebagai regulator industri penerbangan, kementerian perindustrian sebagai pendorong peningkatan sektor industri, PT Angkasa Pura I dan II sebagai pemegang otoritas bandara, Kementerian Pariwisata yang membantu promosi rute penerbangan dengan destinasi wisata menarik, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sebagai pemegang proyek pembangunan, Airnav Indonesia sebagai pemegang

otoritas Air Traffic yang sangat berkaitan dengan keselamatan penerbangan.

Selain itu, Peran langsung Pemerintah dalam meningkatkan gairah industri penerbangan sangat diperlukan. Mengingat industri penerbangan sangat membutuhkan insentif yang dapat menyentuh langsung industri penerbangan. Dalam sub bab ini akan dijelaskan mengenai poin dari paket kebijakan ekonomi Presiden Joko Widodo terhadap industri penerbangan. Kemudian akan membahas mengenai kebijakan tata kelola industri penerbangan yang cukup progresif dari pemerintah untuk meningkatkan daya saing industri penerbangan dalam menghadapi era liberalisasi industri penerbangan *ASEAN Open Sky*.

## **1. Kerjasama Kementerian Perhubungan dan Kementerian Perindustrian**

Semangat kordinasi antar lembaga pemerintah dalam meningkatkan daya saing Industri penerbangan mulai ditunjukkan oleh kementerian perhubungan dan kementerian perindustrian tahun 2011 pada saat munculnya wacana pembentukan kawasan industri penerbangan terpadu (*Aviation Park*) yang digagas oleh *Indonesian Aircraft Maintenance Shop Association (IAMSA)*. *Aviation park* atau *aerospace park* ini selain berisi fasilitas perawatan pesawat, dan bengkel pesawat juga akan ditunjang dengan keberadaan industri yang memproduksi bahan baku dan suku cadang pesawat. Wacana tersebut dilakukan agar industri perawatan pesawat mampu bersaing secara global (Dirjen Perhubungan Udara, 2011).

Di ASEAN pesaing berat bagi Indonesia dibidang industri perawatan pesawat yaitu Singapura dan Malaysia. Industri *maintanance, repair and overhaul* (MRO) Singapura memiliki kualitas kelas dunia. Di era liberalisasi industri penerbangan *ASEAN Open Sky* pada

Sektor ini Singapura adalah pesaing terberat karena memiliki sistem yang terintegrasi. Oleh karena itu kordinasi dan kerjasama antara Kementerian perhubungan dan kementerian Perindustrian lebih di fokuskan pada sektor ini agar industri MRO Indonesia mampu menjadi yang terbaik di ASEAN (Panduarsa, 2016).

Menteri Perhubungan dan Menteri Perindustrian melanjutkan komunikasi antar kementerian yang sudah terjadi di Era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono terkait pengembangan proyek MRO. Keduanya saling memantau dan memberi masukan. Kerjasama dilanjutkan dengan mengawasi proyek pembangunan Bintang Airport & Aerospace Industry Park di Pulau Bintang, Provinsi Kepulauan Riau (Tempo.co, 2017).

Kerjasama lain dilakukan kementerian perindustrian dengan melakukan pengawasan terhadap perusahaan dibidang industri penerbangan yang memproduksi berbagai produk. Contohnya terhadap PT DI BUMN yang ini memproduksi beberapa jenis pesawat berbasis *propeler* dan beberapa jenis helikopter yang merupakan join produksi dengan *Bell Helicopter* dan *Eurocopter*. Sedangkan di sektor swasta, lanjut Airlangga, PT Regio Aviasi Industri juga sedang mengembangkan pesawat R80, pesawat berpenumpang 80-90 orang yang diinisiasi oleh mantan Presiden B.J. Habibie (Amalia, 2016).

Menurut menteri perindustrian Airlangga. Indonesia telah memiliki infrastruktur dalam pengembangan industri dirgantara. Diantaranya Lembaga Penerbangan dan Antariksa Nasional (LAPAN) bersama PT Dirgantara Indonesia (DI) sedang mengembangkan pesawat jenis N219. Pesawat berpenumpang 19 orang itu selanjutnya akan terus dikembangkan menjadi pesawat jenis N245 dan pesawat N270. Pengawasan tersebut tentunya melibat kementerian perhubungan sebagai regulator dan pemegang otoritas industri penerbangan dengan kerjasama yang Intensif (Amalia, 2016).

Kementerian perhubungan dan perindustrian memiliki komitmen untuk bersinergi dalam meningkatkan kualitas produk industri penerbangan. Untuk menjadi yang terbaik di ASEAN Indonesia harus menjadi negara yang produktif. Kementerian perhubungan harus mampu mengarahkan perusahaan maskapai untuk melakukan MRO di dalam negeri agar mendorong industri perawatan pesawat dalam negeri. kemudian dilanjutkan oleh kementerian perindustrian yang mampu melakukan pengawasan agar perusahaan perawatan pesawat mampu memberikan pelayanan terbaik dalam melakukan perawatan armada (Alamsyah, 2016).

## **2. Kerjasama Kementerian Perhubungan dan Kementerian Pariwisata**

Pada dasarnya kementerian perhubungan dan kementerian pariwisata berdasarkan nomenklatur Kabinet Kerja berada di bawah naungan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman. Maka sudah menjadi kewajiban jika kedua kementerian tersebut berada pada satu kordinasi. Namun adanya fenomena *ASEAN Open Sky* menyebabkan kedua kementerian tersebut untuk bekerjasama lebih Intensif (Ihsanudin, 2017).

Kerjasama tersebut sangat terlihat pada program prioritas pemerintah, untuk membangun bandara baru serta merenovasi bandara di wilayah dengan potensi pariwisata. Pemerintah telah menetapkan tiga destinasi utama pariwisata Indonesia sebagai destinasi baru dimana ini termasuk dalam program prioritas nasional yaitu Yogyakarta, Danau Toba, dan Mandalika di Lombok. Tiga kawasan tersebut merupakan kawasan yang memiliki potensi wisata yang tinggi.

Untuk mendukung hal itu, Kementerian Perhubungan akan berupaya maksimal mempersiapkan infrastruktur transportasi menuju daerah-daerah tersebut termasuk pembangunan bandara. Menhub menjelaskan

untuk mendukung Yogyakarta sebagai destinasi utama pariwisata, Bandara Kulonprogo akan beroperasi pada 2019 sehingga diharapkan pariwisata di Yogyakarta akan meningkat (Dirjen Perhubungan Udara , 2017).

Pada 28 Oktober 2017 Bandara Silangit Sumatra Utara telah resmi menjadi bandara berskala internasional untuk menunjang kawasan wisata Danau Toba. Sedangkan bandara lombok akan dipromosikan menjadi bandara *LCCT (low cost carrier terminal)*, jadi kita akan kerjasama kalau bisa dengan satu negara dari Timur Tengah dan ini segmentasinya LCC supaya wisatawan yang kelas menengah bisa masuk ke Mandalika. Untuk mewujudkan program – program tersebut kedua kementerian saling berkordinasi agar dua sektor tersebut berjalan sesuai rencana (Dirjen Perhubungan Udara , 2017).

### **3. Kerjasama Kementerian Perhubungan Dengan PT Angkasa Pura I dan II**

Kerjasama antaran kementerian perhubungan dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT Angkasa Pura 1 dan 2, melakukan dengan kordinasi dan komunikasi yang intensif. Keduanya merupakan lembaga dan perusahaan milik negara yang menjadi aktor penting dalam Industri penerbangan. Sebagai regulator industri penerbangan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara memberikan arahan dan pengawasan terkait dengan prosedur operasional yang berkaitan dengan kenyamanan, keamanan dan keselamatan penerbangan komersial.

*ASEAN Open Sky* merupakan tantangan bagi kedua lembaga tersebut untuk melakukan kordinasi demi industri penerbangan Indonesia menjadi yang terbaik di ASEAN. Dalam rapat terkaitantisipasi ancaman keamanan dan koordinasi *Airport Security Committee* pada tanggal 25 Maret 2017 Dirjen perhubungan udara memberikan arahan kepada PT Angkasa Pura untuk mengidentifikasi posisi fasilitas-fasilitas keamanan penerbangan dan personil keamanan yang berada di

Bandara Soekarno-Hatta dan kesiapan pengamanan. Hal tersebut juga diikuti oleh bandara – bandara lain yang dikelola PT Angkasa Pura. Arahan dari kementerian perhubungan merupakan bagian dari kordinasi yang intensif demi meningkatkan kinerja PT Angkasa pura (Dirjen Perhubungan Udara, 2017).

Selain memberi arahan kementerian perhubungan juga melakukan kerjasama dengan memberikan penawaran kerjasama untuk pengelolaan bandara dengan tujuan lebih mendayagunakan bandara-bandara yang sebelumnya dikelola Kementerian Perhubungan. Pemerintah Melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, menawarkan kerja sama empat bandar udara berstatus Badan Layanan Umum (BLU) kepada PT Angkasa Pura I dan II. Keempat bandara berstatus BLU yang ditawarkan tersebut adalah Bandara Juwata – Tarakan, Bandara Sentani – Jayapura untuk PT Angkasa Pura I. Kemudian Bandara Fatmawati Soekarno- Bengkulu dan Bandara Radin Inten II – Lampung untuk PT Angkasa Pura II (Widiyanto, 2017). .

PT Angkasa Pura 1 dan 2 merupakan Badan Usaha Bandara Udara (BUBU) milik negara yang dianggap sebagai perusahaan berpengalaman dalam mengelola bandara-bandara besar di Indonesia. Dengan kerjasama ini, diharapkan bandara berstatus BLU bisa berkembang dengan pesat, baik dari sisi keselamatan, keamanan maupun kenyamanan penerbangan bagi penumpang (Jefriando, Maikel, 2017)

Kegiatan usaha yang berpeluang kerjasama antara kementerian perhubungan dengan PT Angkasa pura, di antaranya, optimalisasi penggunaan lahan pada area komersial, optimalisasi penggunaan ruangan pada area terminal, pengelolaan parkir, pengelolaan kargo, serta pengelolaan sarana dan prasarana. Hal tersebut dilakukan demi meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dan memajukan kesejahteraan masyarakat di sekitar bandara tersebut, serta meningkatkan kualitas bandara agar

semakin kompetitif dalam menghadapi *ASEAN Open Sky* (Beritatrans.com, 2017).

Merespon penawaran kerjasama tersebut, pada tanggal 12 April 2017 PT Angkasa Pura II menyatakan sementara siap untuk melakukan pengelolaan terhadap 2 dari 4 yang ditawarkan oleh Kementerian Perhubungan. Namun PT Angkasa Pura II masih menunggu pola investasi dan penawaran kerja sama pengelolaan Bandara Hanandjoeddin Belitung dan Bandara Radin Inten II Lampung. PT Angkasa Pura II akan melakukan pengembangan bandara dan terminal sesuai dengan standar Angkasa Pura terkait apron, *runway* dan gedung terminal.

Selain investasi fisik, juga investasi untuk memikirkan program marketing dengan maskapai agar semakin banyak maskapai yang membuka rute di bandara tersebut. Kedua bandara berstatus badan layanan umum milik Kementerian Perhubungan itu ditawarkan untuk dikelola secara profesional dan komersial agar berkembang pesat (Budiman, 2017).

### **1. Kerjasama Kementerian Perhubungan Dengan Lembaga Airnav, BMKG, TNI AU dan Badan SAR Nasional.**

Kementerian perhubungan menjalin komunikasi yang intensif dengan lembaga Airnav dan BMKG. Kementerian perhubungan juga menyarankan untuk Airnav dan BMKG untuk melakukan kordinasi yang intensif. Kordinasi tersebut menurut kementerian perhubungan dapat dilakukan dengan cara melakukan kerjasama. Dua lembaga tersebut menurut kementerian perhubungan sangat erat kaitanya dengan tingkat keselamatan penerbangan. BMKG memiliki alat yang cukup lengkap untuk mendeteksi cuaca dan Airnav wajib bekerjasama untuk melakukan update informasi cuaca dengan BMKG (Airnav Indonesia, 2015).

Kementerian Perhubungan juga menyarankan untuk badan – badan pemerintah non kementerian untuk bersinergi. Kerjasama antara Airnav dan TNI AU sangat dibutuhkan. TNI angkatan udara diharapkan mampu menjadi institusi yang mendukung kinerja PT Angkasa Pura dan Airnav Indonesia yang belum lama didirikan. TNI AU memiliki menara ATC di beberapa pangkalan militer TNI AU. Hal tersebut diharapkan dapat membantu Airnav untuk melakukan pengawasan lalu lintas udara. Karena adanya fenomena *ASEAN Open Sky* dikhawatirkan akan adanya *black flight* yang masuk ke wilayah NKRI. Hal tersebut menjadi perhatian bagi kementerian perhubungan selaku regulator karena berhubungan dengan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil (Airnav Indonesia, 2015).

Kementerian perhubungan juga melakukan kordinasi dengan Badan SAR Nasional berkaitan dengan kesiagaan dalam kondisi darurat. Peran Tim SAR sangatlah penting bagi industri penerbangan. Beberapa kasus kecelakaan pesawat yang telah terjadi menjadi pelajaran bagi kementerian perhubungan selaku regulator. Kementerian perhubungan berharap badan SAR Nasional dapat meningkatkan kualitas SDM agar penanganan terhadap insiden kecelakaan pesawat bisa lebih cepat, meskipun hal tersebut tidak diharapkan (AirnavIndonesia, 2015).

Kerjasama antara kementerian perhubungan dengan TNI AU dan lembaga serta badan – badan pemerintah non kementerian sangat dibutuhkan, sinergi antar lembaga pemerintah akan meningkatkan kinerja industri penerbangan semakin baik. sebagai perumus kebijakan di bidang pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara dan bandar udara, penyelenggaraan angkutan udara dan navigasi penerbangan, peningkatan keselamatan, keamanan, dan kualitas lingkungan hidup penerbangan, serta pemanfaatan fasilitas penunjang dan fasilitas umum penerbangan kementiran perhubungan wajib berkordinasi

dengan lembaga – lembaga tersebut (Dirjen Perhubungan Udara, 2015).

## **2. Paket Kebijakan Ekonomi Sebagai Langkah meningkatkan Gairah industri Penerbangan**

Peran industri penerbangan terhadap pertumbuhan ekonomi nasional telah dibicarakan sejak lama. Lembaga analisis kuantitatif dan ekonomi terkemuka *Oxford Economic* pada tahun 2009 merilis laporan berjudul *Aviation The Real World Wide Web* mengenai pengaruh ekonomi dan sosial yang ditimbulkan oleh industri penerbangan yang diluncurkan di London. Dalam laporannya itu *Oxford Economic* memberikan gambaran rinci mengenai kontribusi industri penerbangan terhadap perkembangan ekonomi serta kemakmuran sosial dunia. Industri penerbangan mempunyai pengaruh global yang akan terjadi pada 2026 akan menciptakan 60 juta lapangan pekerjaan dan pendapatan produk domestik bruto (PDB) dunia sebesar 3,6 triliun dolar AS (Republika, 2009).

Sejalan dengan penjelasan di atas, industri penerbangan di Indonesia juga memiliki peran penting terhadap ekonomi di Indonesia. Industri penerbangan Indonesia mengalami pertumbuhan yang cukup signifikan. Pentingnya industri penerbangan bagi Indonesia dibuktikan dengan langkah pemerintah yang menetapkan 12 sektor prioritas dalam menghadapi *ASEAN Open Sky*, dimana salah satu dari 12 sektor prioritas tersebut adalah industri penerbangan (Antara News, 2017).

Paket kebijakan pertama yang berdampak pada industri penerbangan adalah paket kebijakan ekonomi Jilid III. Dimana kebijakan tersebut memuat tentang Penurunan harga BBM, listrik dan gas. Harga BBM, harga avtur, LPG 12 kg, Pertamina, dan Peralite efektif turun sejak 1 Oktober 2015 (Kompas.com, 2017). Kita tahu bahwa Avtur menjadi beban operasional yang cukup

tinggi bagi maskapai. Penurunan harga bbm termasuk avtur disambut baik oleh maskapai.

Pengelola maskapai optimistis kebijakan pemerintah memangkas harga avtur sebesar 1,5 persen untuk penerbangan domestik dan 5,33 persen untuk penerbangan internasional, bisa mengurangi beban mereka di tengah tekanan penguatan dollar Amerika Serikat. Harga Avtur untuk penerbangan luar negeri turun US\$ 10 sen per liter, untuk domestik turun tidak terlalu besar sekitar 1%, ini karena Pertamina dibebani penugasan mendistribusikan avtur hingga di bandara-bandaran perintis (Kompas.com, 2017)..

Penurunan harga Avtur harus dimanfaatkan sebaik mungkin oleh maskapai. Karena penurunan harga avtur yang ditetapkan pemerintah belum diketahui akan bertahan berapa lama. Pertamina sebagai perusahaan yang bertugas mendistribusikan avtur diseluruh bandara di Indonesia terus berkordinasi dengan pemerintah. Tentunya pemerintah terus berupaya meningkatkan pertumbuhan industri penerbangan dengan mengatur harga avtur bersama Pertamina.

Konsistensi Pemerintah dan Pertamina dibuktikan dengan menurunkan harga jual Avtur untuk periode 15-31 Januari 2016 di awal tahun 2016. PT Pertamina kembali melakukan penyesuaian harga avtur di seluruh Depot Pengisian Pesawat Udara (DPPU). Secara nasional Januari 2016, rata-rata penurunan harga Avtur adalah sebesar Rp143 per liter. Khusus untuk Bandara utama termasuk Soekarno-Hatta (CGK), penurunan harga jual avtur sebesar Rp170 per liter. Dengan penurunan harga ini, Pertamina mengharapkan dapat mendukung tumbuh kembangnya industri penerbangan nasional. Penurunan harga Avtur dapat dilakukan seiring dengan penurunan harga minyak mentah yang berpengaruh pada penurunan harga produk serta efisiensi yang telah dilakukan perusahaan (Primadhyta, Safyra, 2016).

Pada tahun 2014 ketua INACA menyampaikan permasalahan yang cukup penting terkait Industri penerbangan. Ketua INACA menyampaikan permasalahan terkait pembebasan bea masuk suku cadang pesawat sangat diperlukan, karena belum ada perusahaan dalam negeri yang memproduksi sparepart atau komponen pesawat. Pusat perawatan pesawat di dalam negeri masih sangat terbatas. Sementara untuk perawatan pesawat membutuhkan *high quality standard*, karena berhubungan dengan keselamatan penerbangan. Bila pemerintah tidak segera mengambil langkah kebijakan, maka dunia penerbangan Indonesia tidak bisa bersaing menjelang *ASEAN Open Sky 2015* (Detik Finance, 2014).

Semua pelaku penerbangan di wilayah ASEAN dan sekitarnya dapat masuk ke masing-masing negara tetapi dengan platform yang berbeda Indonesia akan sulit bersaing jika bea masuk masih diberlakukan. Negara seperti Malaysia dan Singapura tidak lagi menerapkan bea masuk. Oleh karena itu ada perbedaan biaya perawatan pesawat di negara-negara tersebut dengan biaya perawatan pesawat di Indonesia. Hal tersebut pada akhirnya membuat dunia penerbangan Indonesia sulit bersaing dengan negara lain. Permasalahan ini telah disampaikan INACA sejak 3 tahun lalu, namun belum mendapat respons dari Pemerintah (Detik Finance, 2014).

Sadar akan pentingnya pertumbuhan industri penerbangan pemerintah melalui kementerian kordinator bidang perekonomian mengeluarkan paket kebijakan ekonomi dan VIII. Paket kebijakan VIII merupakan paket kebijakan ke dua yang memberikan pengaruh terhadap industri penerbangan. Di dalam paket kebijakan Ekonomi jilid VIII pemerintah memberikan insentif langsung kepada pelaku industri penerbangan. Kebijakan tersebut di putuskan pemerintah karena saran dari berbagai ahli dan pelaku industri penerbangan. Pelaku industri mengeluh karena mahalnya biaya operasional komponen suku cadang pesawat. Keputusan ini di ambil pemerintah

agar industri penerbangan kian kompetitif dan mampu bersaing menghadapi *ASEAN Open Sky* . (Kementrian Kordinator Bidang Perekonomian, 2015)

Paket kebijakan ekonomi jilid VIII diumumkan pemerintah di Istana Kepresidenan. Paket kebijakan ekonomi Jilid VIII secara keseluruhan meliputi tiga hal, yaitu pertama kebijakan satu peta nasional (one map policy) dengan skala 1:50.000, kedua membangun ketahanan energi melalui percepatan pembangunan dan pengembangan kilang minyak di dalam negeri, ketiga insentif bagi perusahaan jasa pemeliharaan pesawat (maintenance, repair and overhoul/MRO) . Poin ketiga dari paket kebijakan tersebutlah yang menjadi fokus pembahasan. Isi poin ketiga dari paket kebijakan tersebut yaitu:

“Insentif bagi perusahaan jasa pemeliharaan pesawat. Industri dalam negeri hingga saat ini belum mampu memproduksi beberapa komponen pesawat terbang. Kalaupun ada, belum mempunyai sertifikasi Part Manufacturing Approval (PMA) dari pabrik pesawat seperti Boeing dan Airbus. Padahal industri jasa pemeliharaan pesawat terbang membutuhkan kecepatan dalam proses impor suku cadang dan komponen untuk proses perbaikan dan pemeliharaan pesawat. Skema Bea Masuk Ditanggung Pemerintah (BMTDP) yang sekarang berlaku, sulit dimanfaatkan perusahaan jasa pemeliharaan pesawat karena tidak memberikan kepastian bagi pengadaan barang yang dibutuhkan. Karena itu pemerintah memberikan insentif dalam bentuk bea masuk 0% untuk 21 pos tarif terkait suku cadang dan komponen perbaikan atau pemeliharaan pesawat terbang. Melalui kebijakan ini, pemerintah memberikan kepastian bagi dunia usaha penerbangan nasional dalam hal pemeliharaan dan perbaikan pesawat. Juga mendorong tumbuhnya industri suku cadang dan komponen pesawat terbang dalam negeri. Lebih

jauh, diharapkan kebijakan ini akan membuka ruang bagi hadirnya pengembangan kawasan usaha pemeliharaan pesawat terbang”.(Kementrian Kordinator Bidang Perekonomian, 2015)

Pemerintah memutuskan untuk memberikan insentif dalam bentuk bea masuk 0% untuk 21 pos tarif terkait suku cadang dan komponen perbaikan/pemeliharaan pesawat terbang. Dengan diberikannya semua insentif di atas, diharapkan bisa memberikan kepastian bagi dunia usaha penerbangan nasional dalam pemeliharaan dan perbaikan pesawat terbang (Hukum Online, 2015).

Melalui Paket Kebijakan Ekonomi ke-VIII dukungan terhadap sektor penerbangan nasional cukup efektif, Hal ini akan menyebabkan Penerbangan Indonesia lebih siap untuk berkompetisi di Internasional khususnya menghadapi *ASEAN Open Sky* (Maritim.go, 2015). Sekitar 70 persen perbaikan dan perawatan pesawat saat ini masih dilakukan di perusahaan MRO luar negeri. Hal ini dapat dimanfaatkan MRO Indonesia untuk meraih kepercayaan maskapai agar melakukan perawatan didalam negeri (Tempo.co, 2016).

### **3. Kebijakan Tata Kelola Regulasi Otoritas Penerbangan Republik Indonesia**

Demi meningkatkan daya saing Industri penerbangan pemerintah melakukan langkah – langkah yang cukup progresif terkait industri penerbangan. Otoritas industri penerbangan sejak awal periode kepemimpinan Presiden Joko widodo hingga November 2017 telah memproduksi beberapa regulasi yang mampu mendorong industri penerbangan dalam menghadapi *ASEAN Open Sky*. Untuk meningkatkan kualitas maskapai penerbangan milik pemerintah yaitu Garuda

Indonesia. Pemerintah memutuskan untuk memberikan tambahan modal bagi Garuda Indonesia.

Garuda dianggap sebagai maskapai yang cukup mapan dan dipersiapkan pemerintah untuk bersaing dan menjadi yang terbaik di ASEAN. Langkah tersebut dilakukan melalui Peraturan Pemerintah No 36 Tahun 2016 Tentang penambahan penyertaan modal negara Republik Indonesia kedalam modal saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Garuda Indonesia Tbk (Dirjen Perhubungan Udara, 2016).

Percepatan langkah pemerintah dalam meningkatkan daya saing industri penerbangan juga dilakukan melalui Regulasi yang dimuat dalam Keputusan Menteri. Setidaknya hingga September 2017 ada 16 Keputusan Menteri yang diproduksi di Era Pemerintahan Presiden Jokowi. Dari 16 Keputusan menteri tersebut ada beberapa yang ditujukan sebagai langkah progresif untuk menghadapi *ASEAN Open Sky*. Diantaranya yaitu,

1. Keputusan Menteri Nomor 446 tahun 2015 tentang Rencana Induk Bandar Udara H.AS Hanandjoeddin di Kabupaten Belitung Provinsi Bangka Belitung. Kepmen ini dirilis sebagai langkah pemerintah untuk melakukan penegembangan bandara H.AS Hanandjoeddin dengan melakukan renovasi dan meningkatkan kualitas agar mampu melayani penerbangan komersial sesuai standar. Hal tersebut dilakukan mengingat Provinsi Bangka Belitung sangat berpotensi mendatangkan wisatawan mancanegara termasuk wisatawan ASEAN. hal itu menjadi potensi yang menjanjikan bagi industri penerbangan dan pariwisata Indonesia (Menteri Perhubungan RI, 2015).
2. Keputusan Menteri Nomor 147 Tahun 2016 Tentang Kelompok Kerja Pencalonan Indonesia Sebagai Anggota Dewan International Civil Aviation Organization (ICAO) Untuk Periode Tahun 2016-

2019. Untuk membuktikan eksistensi dan peran global Indonesia dan membuktikan industri penerbangan Indonesia adalah yang terbaik di ASEAN, pemerintah membentuk kelompok kerja bagi agar sukses membidik Indonesia sebagai Anggota Dewan ICAO tahun 2016/2019 (Menteri Perhubungan RI, 2016).
3. Keputusan Menteri Nomor 215 Tahun 2016 Pembentukan Kelompok Kerja Penyelesaian Corrective Action Plan (CAP) ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) Continous Monitoring Approach (CMA) Audit Tahun 2016. KP ini dibuat untuk mensukseskan Audit dari ICAO terhadap Indonesia, agar predikat penerbangan Indonesia mendapat penilaian baik (Kementrian Perhubungan RI, 2016).
  4. Keputusan Menteri Nomor 451 tahun 2016 tentang Tim Teknis Percepatan Penyelenggaraan Bandar Udara di Kertajati, Kabupaten Majalengka. Langkah progresif di tahun 2016 dilakukan pemerintah dalam rangka pembangunan bandara Kertajati di kabupaten Majalengka (Kementrian Perhubungan RI, 2016).
  5. Keputusan Menteri Nomor 610 / tahun 2016 tentang Standar Waktu Proses Pelayanan, Masa Berlaku Dan Kewenangan Penerbitan Perizinan Di Bidang Perhubungan Udara. Melalui Keputusan Menteri ini pemerintah ingin memangkas birokarasi yang berbelit terkait dengan perizinan (Menteri Perhubungan RI, 2016).
  6. Keputusan Menteri Nomor 856 tahun 2016 Penetapan Bandar Udara H.A.S. Hanandjoeddin, Tanjung Pandan, Provinsi Bangka Belitung Sebagai Bandar Udara Internasional. Pembangunan yang progresif ditunjukkan pemerintah terhadap bandara H.A.S. Hanandjoeddin, terbukti dalam waktu singkat ditetapkan sebagai Bandar Udara Internasional (Kementrian Perhubungan RI, 2016)

7. Keputusan Menteri Nomor 441 tahun 2017 Rencana Induk Bandar Udara Rar Gwamar –Dobo Di Kabupaten Kepulauan Aru Provinsi Maluku.
8. Keputusan Menteri Nomor 585 tahun 2017 Rencana Induk Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Di Kabupaten Sumbawa Provinsi Nusa Tenggara Barat.
9. Keputusan Menteri Nomor 660 tahun 2017 Rencana Induk Bandar Udara Mindiptana Kabupaten Boven Digoel Provinsi Papua.
10. Keputusan Menteri Nomor 821 tahun 2017 Penetapan Bandar Udara Silangit di Kabupaten Tapanuli Utara, Propinsi Sumatera Utara Sebagai Bandar Udara Internasional.

Mayoritas keputusan menteri berfokus pada penetapan Induk bandar udara dan juga penetapan sebagai bandara Internasional karena kelayakan bandara komersial merupakan hal yang penting untuk menghadapi *ASEAN Open Sky 2015* (Kementrian Perhubungan RI, 2016).

Regulasi lain dibuat melalui peraturan menteri, keputusan Dirjen dan peraturan Dirjen. Mayoritas dari regulasi tersebut mengatur tentang upaya pemerintah meningkatkan keamanan dan keselamatan. Upaya pemerintah dalam meningkatkan standar keselamatan selama 3 tahun lebih pemerintahan Presiden Joko Widodo cukup memuaskan. Hal tersebut dibuktikan dengan prestasi Sektor Perhubungan Udara Indonesia. Industri penerbangan memperoleh hasil memuaskan setelah dilakukan audit keselamatan penerbangan dalam *On Site Visit ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM)* atau Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) (Embu, 2017).

Dalam audit yang dilakukan pada tanggal 10-18 Oktober 2017 lalu, nilai efektivitas implementasi Indonesia mencapai 81,15 persen. Angka ini jauh melampaui nilai hasil di tahun 2016. Perbaikan kinerja

keselamatan perhubungan udara diharapkan dapat menunjang konektivitas transportasi di Indonesia lebih baik lagi (Embu, 2017).

Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, menyatakan bahwa keberhasilan ini menunjukkan kinerja penerbangan Indonesia diakui dengan sangat baik oleh dunia internasional. Terutama dalam hal implementasi aturan-aturan keselamatan penerbangan Internasional yang tercantum standar ICAO. ICAO telah beberapa kali melakukan audit USOAP pada Indonesia dengan hasil kurang meyakinkan. Pada tahun 2007, hasil audit ICAO hanya compliance 54 persen. Pada tahun 2014, hasil Audit ICAO justru turun menjadi Compliance 45 persen. Pada tahun 2016 hasilnya naik menjadi *compliance* 51 persen. Peringkat keselamatan [penerbangan](#) Indonesia naik menjadi posisi 55 dari posisi 151 per tahun ini (Fauzi, 2017).

## **B. Membuka Kerjasama Internasional Dengan Negara di Luar ASEAN**

Untuk meningkatkan daya saing Industri penerbangan Indonesia dalam menghadapi persaingan industri penerbangan di Kawasan Asia Tenggara, tidak cukup hanya dengan mengandalkan kekuatan nasional dan kerjasama dengan negara di Asia Tenggara. Indonesia membutuhkan sokongan berupa investasi pembangunan infrastruktur penerbangan. Pembangunan infrastruktur bandara tidak akan terpenuhi hanya dengan mengandalkan APBN.

Selain itu peningkatan standar keselamatan juga sangat penting. Agar menjadi yang terbaik di Kawasan, standar keselamatan Indonesia harus ditingkatkan melebihi standar saat ini. Salah satu cara untuk meningkatkan standar keselamatan yaitu dengan melakukan kerjasama baik dalam hal teknologi maupun

pengetahuan. Untuk menguasai pasar penerbangan Internasional Indonesia harus meningkatkan frekuensi rute penerbangan internasional baik di kawasan ASEAN hingga keluar ASEAN agar rute – rute internasional tidak hanya di kuasai oleh maskapai asal Singapura, Malaysia, Thailand, Vietnam sebagai pesaing bagi Industri penerbangan Indonesia.

### **1. Membuka Investasi Asing Pembangunan Infrastruktur Bandara**

Bandara merupakan komponen penting dalam bisnis industri penerbangan. Untuk bersaing secara global pemerintah harus berupaya meningkatkan kualitas bandara dengan berbagai Inovasi. Agar mampu bersaing secara kompetitif gedung terminal bandara setidaknya memiliki beberapa fasilitas dan layanan sebagai berikut :

1. Transportasi darat meliputi transportasi umum bandara (kereta bandara, bus bandara), lokasi area parkir terminal, taksi bandara, jasa *bus shuttle* hotel hingga jasa sewa mobil di bandara.
2. Pemeriksaan keamanan (*security screening*), pelayanan *security screening* harus memperhatikan waktu tunggu, efisiensi, sikap dan kesopanan petugas , penggunaan bahasa asing dan peralatan yang memadai.
3. Jasa keimigrasian sama halnya dengan dengan pemeriksaan keamanan jasa keimigrasian juga harus memperhatikan waktu tunggu, sikap dan kesopanan, penguasaan bahasa asing.
4. Kedatangan penumpang fasilitas kedatangan penumpang harus dilengkapi dengan rambu petunjuk arah dan lokasi, jarak tempuh dengan berjalan kaki, waktu pengiriman bagasi, fasilitas *hall* dan ketersediaan kereta bagasi, fasilitas penjemputan penumpang jika jarak apron dan gedung terminal terlalu jauh.

5. Keberangkatan penumpang harus memiliki *display* informasi penerbangan, lokasi rambu – rambu *check in* dan arah keberangkatan, manajemen antrian di area check in, ketersediaan tempat duduk di area *check in*.
6. Jasa Transfer penumpang, ketersediaan rambu – rambu, waktu tempuh ke lokasi transfer penerbangan, waktu tunggu dan ketersediaan tempat duduk.
7. Kenyamanan gedung terminal, ketersediaan tempat duduk, temperatur area ruang tunggu terminal, suasana dan pencahayaan, kebersihan area publik, tersedianya toilet bagi penyandang disabilitas.
8. Fasilitas terminal, standar *flight information display*, ketersediaan jasa pelanggan ATM center dan *money changer*, wifi.
9. Fasilitas pertokoan, cafe dan restaurant sebagai fasilitas penunjang bagi penumpang yang ingin berbelanja dan membuka pasar bagi pengusaha ritel (Aggono Raras Ts, 2017, hal. 9-10) .

Selain ketersediaan fasilitas gedung terminal seperti yang disebutkan diatas, infrastruktur lain seperti landasan dan ketersediaan teknologi alat pengatur lalu lintas udara harus bestandar internasional. Demi mewujudkan berbagai fasilitas diatas, untuk seluruh bandara internasional di Indonesia pemerintah tidak bisa hanya mengandalkan dana APBN. Kebutuhan bandara di Indonesia yang cukup banyak dibanding negara ASEAN lain menjadi perhatian bagi beberapa investor asing.

Tahun 2013 bandara – bandara di Indonesia beroperasi lebih dari 2 hingga 3 kali lipat dari kapasitas yang dimiliki. Hal tersebut menyebabkan ketertarikan investor asing seperti GVK Power & Infrastructure dari India dan Incheon International Airport Corp dari Korea Selatan, untuk mengelola dan mengoperasikan bandar-bandar udara di Indonesia, yang merupakan pasar

perjalanan udara domestik terbesar kelima di dunia (VOA Indonesia, 2013).

Namun pengelolaan tersebut tetap berdasarkan aturan, karena menurut Direktur Angkasa Pura II pelonggaran pengelolaan bandar hingga 100% oleh investor asing akan bertentangan dengan UU No.1/2009 tentang Penerbangan. Dalam UU Penerbangan, Pasal 237 Ayat 2 disebutkan bahwa dalam hal modal badan usaha bandara yang dimiliki oleh badan hukum Indonesia, terbagi atas beberapa pemilik modal, pemilik modal nasional harus tetap lebih besar dari keseluruhan pemegang modal. Pemilik modal asing menurut perpres 36 maksimal memiliki 49% saham (Saleh, 2013).

Setelah aturan Daftar Negatif Investasi (DNI) diteken oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) pada tahun 2013, Kementerian Perhubungan akan menawarkan proyek pembangunan bandar udara (Bandara) ke calon investor asing. Menurut Wakil Menteri Perhubungan era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, ada beberapa proyek bandara yang akan ditawarkan. Di antaranya bandara Kertajati di Majalengka, Jawa Barat, dan bandara baru di Jogjakarta. Untuk bandara Kertajati dikabarkan membutuhkan dana hingga senilai 130 juta dollar AS atau sekitar Rp 1,560 triliun (Airport.id, 2013).

Semangat pembangunan demi meningkatkan kualitas dan standar bandara di Indonesia cukup positif di akhir masa jabatan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Pembangunan dilanjutkan secara intensif oleh pemerintahan berikutnya, didukung dengan fokus pemerintahan Presiden Jokowi di bidang infrastruktur. Adanya fenomena *ASEAN Open Sky* semakin meningkatkan gairah pemerintah untuk membenahi dan membangun bandara berkelas dunia.

Presiden Joko Widodo menginstruksikan kepada para menteri kabinet kerja untuk memberikan kemudahan bagi investor yang ingin menanamkan dananya di

Indonesia termasuk industri penerbangan. Presiden Jokowi juga memberikan sinyal akan adanya revisi Daftar Negatif Investasi (DNI) yang tertuang pada Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2016 tentang Daftar Bidang Usaha Yang Tertutup dan Bidang Usaha yang Terbuka Dengan Persyaratan di Bidang Penanaman Modal. Hal tersebut juga dilakukan Presiden SBY di tahun 2014 kemudian dikaji dan akan dilaksanakan kembali oleh Presiden Jokowi. Untuk sektor perhubungan setidaknya ada bandar udara (bandara) yang mana asing diperbolehkan melakukan investasi namun batasan kepemilikannya masih dikuasai pemerintah (Kusuma, 2013).

Terkait dengan investasi asing untuk bandara – bandara di Indonesia, *Indonesian Air National Carriers Association* (INACA) mendukung rencana pemerintah untuk merevisi daftar negatif investasi (DNI) terkait dengan pengelolaan bandara oleh perusahaan asing, guna mempercepat pengembangan kapasitas bandara nasional. Selama ini pengelolaan bandara dikuasai oleh pemerintah dan BUMN sehingga tidak ada kompetisi yang baik dalam memberikan pelayanan terhadap pengguna jasa transportasi udara.

Munculnya investor bandara akan memberikan dampak adanya persaingan yang kompetitif untuk meningkatkan layanan bandara agar industri penerbangan mampu bersaing secara global (Gumiwang, 2017). Rencana pemerintah juga didukung oleh Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). Menurut kepala BPKM, di ASEAN Indonesia saat ini masih termasuk negara yang tertutup dengan adanya investasi asing. Menurutnya investasi asing justru akan membantu pembangunan infrastruktur (Adhi, 2017).

Langkah kebijakan dengan membuka investasi asing untuk pembangunan dan pengelolaan bandara internasional dilakukan dengan melakukan penawaran kepada Selandia Baru. Direktorat Jenderal Perhubungan

Udara Kementerian Perhubungan menawarkan pengoperasian Bandara Internasional Lombok dan Bandara Internasional Kualanamu ke pemerintah Selandia Baru (Zuraya, 2017).

Bandara Lombok ditawarkan karena lokasi cukup dekat dengan Selandia Baru dinilai potensial karena didukung dengan sektor pariwisata di mana banyak dilalui wisatawan. Bandara Kualanamu merupakan bandara komersial yang sudah membukukan keuntungan (Julita, 2017). Jika dikorelasikan dengan konsep *Competitiveness* sistem inovasi nasional Selandia Baru merupakan global knowledge bagi Indonesia. Indonesia terinspirasi dengan *smart airport* yang dikembangkan oleh Selandia Baru, oleh sebab itu pemerintah menawarkan pengelolaan bandara Lombok dan Kualanamu pada Pemerintah Selandia Baru (Dirjen Perhubungan Udara, 2017) .

Selain pengembangan smart airport, Pemerintah Indonesia juga membuka investasi terhadap pembangunan bandara *New Yogyakarta International Airport (NYIA)*. Pemerintah akan melibatkan swasta dan investor asing dalam pembangunan bandara NYIA. Pemerintah tidak akan menggunakan dana APBN untuk pembangunan bandara NYIA (Suharjono, 2017). Perusahaan asal India, *GVK Power & Infrastructure Limited*, tertarik untuk berinvestasi di Indonesia. GVK berminat investasi di proyek pembangunan Bandara Kulon Progo, di Yogyakarta. Menurut kepala BPKM, GVK adalah salah satu operator bandara terbaik di dunia. Terlihat pada bandara Mumbai, meskipun hanya dengan satu landasan pacu, namun bisa menampung banyak penerbangan (Jefriando, 2017).

Melibatkan swasta dan investor asing menjadi langkah kebijakan pemerintah untuk membangun bandara berkelas dunia. Memiliki bandara yang berkelas dunia akan menjadikan Indonesia semakin percaya diri untuk menghadapi persaingan Industri penerbangan dalam

perjanjian *ASEAN Open Sky*. Membuka investasi dengan melibatkan swasta dan asing bagi pemerintah bukan berarti melemahkan kedaulatan dan peran pemerintah, tentu saja hal tersebut diimbangi dengan regulasi dan undang – undang yang berlaku di Indonesia.

## **2. Kerjasama Internasional Peningkatan Standar Keselamatan Penerbangan**

Indonesian National Air Carriers Association (INACA) mendukung langkah yang dilakukan oleh Menteri Perhubungan dalam meningkatkan keselamatan penerbangan nasional. INACA mengapresiasi langkah Menteri perhubungan yang telah mengeluarkan berbagai regulasi mengenai keselamatan penerbangan. Melalui langkah pembenahan tersebut industri penerbangan Indonesia diharapkan bisa lebih cepat berkembang dan dipercaya oleh masyarakat internasional. Menurut INACA ketua bidang penerbangan tidak berjadwal, pemerintah seharusnya tidak hanya fokus kepada penerbangan berjadwal tetapi juga kepada penerbangan tidak berjadwal. Karena penerbangan carter juga merupakan bagian dari transportasi udara nasional.

Industri helikopter dan pesawat-pesawat jet yang digunakan untuk penerbangan carter telah mengalami perkembangan teknologi. Mereka menerapkan teknologi yang canggih. Kondisi ini memerlukan penyesuaian regulasi. sebagian besar daerah tujuan wisata di Indonesia berada di daerah-daerah terpencil, sehingga pesawat besar tidak bisa mendarat karena fasilitas bandara tidak mendukung. Dalam kondisi seperti ini, peran penerbangan carter sangat penting untuk mengantar para turis. Pada intinya pemerintah harus memperhatikan setiap sektor dalam hal keselamatan, yang menjadi bagian dari industri penerbangan (Dirjen Perhubungan Udara, 2017).

Standar keselamatan tingkat tinggi yang didukung oleh teknologi keselamatan harus dimiliki Indonesia. Contohnya yaitu, seluruh bandara yang berstatus internasional diwajibkan untuk memiliki peralatan deteksi teknologi *multi view* atau teknologi yang memiliki kemampuan sistem pendeteksi bahan peledak secara otomatis. Fasilitas keamanan penerbangan harus disesuaikan dengan kebutuhan operasional dan kemajuan teknologi dengan mempertimbangkan efektifitas peralatan, klasifikasi bandara dan tingkat ancaman dan gangguan.

Kebijakan pemberlakuan menggunakan teknologi *multi view* dan *automatic thread detection* diberlakukan karena negara lain sering kali menyalahkan pihak Indonesia karena ada barang-barang terlarang seperti shabu dan ganja terdeteksi di bandara negara lain. Padahal sebelumnya sudah melalui bandara Indonesia tapi lolos dari pemeriksaan *x-ray* (Dirjen Perhubungan Udara, 2017).

Penjelasan diatas merupakan satu contoh pentingnya teknologi keselamatan dan keamanan tingkat tinggi bagi industri penerbangan. Demi meningkatkan standar keselamatan dan *update* terhadap teknologi keselamatan, pemerintah berupaya melakukan kerjasama internasional dengan negara diluar ASEAN yang memiliki standar keselamatan lebih baik. Pemerintah Indonesia melakukan kerjasama dengan Australia, beberapa kerjasama yang akan dilakukan antara lain, pemerintah Australia akan memberikan dukungan kepada Indonesia berupa pelatihan dan *assesment* terkait keselamatan dan keamanan transportasi di sektor penerbangan (Kementrian Perhubungan, 2014).

Pemerintah Indonesia juga melakukan kerjasama dengan Amerika Serikat yang disampaikan dalam forum *Aviation Working Group*. Kerjasama tersebut dalam hal peningkatan *capacity building* dalam sektor navigasi penerbangan (Dirjen Perhubungan Udara, 2017).

Kerjasama Indonesia dan Amerika di bidang penerbangan sudah terjadi sejak tahun 2004, namun saat itu belum begitu intensif (Bureau of Economic and Business Affairs, 2017).

Indonesia juga melakukan kerjasama dibidang keselamatan penerbangan dengan perusahaan produsen pesawat Boeing asal Amerika Serikat. *Boeing Company* sepakat melakukan kerjasama dalam rangka memajukan dunia penerbangan nasional di bidang regulasi dan keselamatan penerbangan, pengembangan industri dan pertumbuhan industri aviasi. Salah satu bentuk kerjasama Indonesia dengan Boeing adalah upaya bersama untuk meningkatkan pelatihan di bidang penerbangan sipil di Indonesia yang diharapkan dapat memajukan SDM penerbangan sipil, navigasi penerbangan dan kelayakan udara (Dirjen Perhubungan Udara, 2013).

Kerjasama lain dilakukan antara Indonesia dan Perancis, Pemerintah Indonesia yang diwakili oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan melanjutkan kerja sama teknis di bidang transportasi udara dengan Pemerintah Perancis yang diwakili oleh *The Direction Générale de l'Aviation Civile of the French Republic (French DGAC)*. Kerja sama teknis ini meliputi penyediaan alat dan sistem pengawasan secara terus-menerus dari Pemerintah Perancis terhadap maskapai-maskapai di Indonesia terkait keselamatan penerbangan (Pratiwi, 2017).

Direktur Jenderal Perhubungan Udara Republik Indonesia, serta wakil dari *The Direction Générale de l'Aviation Civile of the French Republic (French DGAC)*, menandatangani nota kesepahaman terkait keselamatan penerbangan. Secara detil, kerja sama teknis ini meliputi pendampingan dalam program keselamatan penerbangan Indonesia, pelatihan dan *personal licensing*, melanjutkan perkembangan program pengawasan secara terus menerus terhadap maskapai Indonesia. Serta audit dan

implementasi *Quality Management System* Ditjen Perhubungan Udara (Dirjen Perhubungan Udara, 2017).

Selain dengan Australia, Amerika dan Perancis, Pemerintah Indonesia melalui otoritas terkait melakukan berbagai diskusi dan bertukar pikiran dengan beberapa otoritas penerbangan dari negara lain seperti Mexico, Jepang, Korea Selatan dan beberapa negara lain . Hal tersebut dilakukan demi meningkatkan pengetahuan dan membuka peluang masuknya pertukaran teknologi agar sistem keamanan menjadi lebih baik. Contohnya dengan melakukan *workshop* atau pelatihan antara lembaga Airnav Indonesia dengan otoritas penerbangn Swedia terkait dengan pengembangan teknologi navigasi berupa remote aircraft. Kerjasama pengembangan digitalisasi navigasi penerbangan dengan Swedia diharapkan pemerintah dapat berkembang demi meningkatkan sistem keselamatan (Beritatrans.com, 2017).

### **3. Kerjasama Peningkatan Intensitas Rute Penerbangan**

Untuk menjadi industri penerbangan yang terkuat di ASEAN tidak cukup hanya dengan menguasai rute domestik dan regional. Hal tersebut karena adanya ancaman bahwa pasar penerbangan Internasional dari Indonesia menuju kawasan - kawasan Asia Tenggara maupun antar benua dapat dikuasai beberapa maskapai dari negara anggota ASEAN. Banyak penerbangan Internasional dari dan ke Indonesia yang sudah dikuasai maskapai Asing. Oleh karena itu agar menjadi maskapai yang kompetitif dalam menghadapi *ASEAN Open Sky*, pemerintah harus mewadahi dengan cara melakukan kerjasama penerbangan dalam rangka ekspansi rute penerbangan (Dirjen Perhubungan Udara, 2017) .

Upaya tersebut telah dilakukan oleh pemerintah Indonesia dengan Amerika Serikat. Pemerintah melalui Menteri Perhubungan melakukan diskusi terkait

kerjasama *Open Sky* antara Indonesia dan Amerika. Selama ini masyarakat yang ingin terbang ke Amerika harus menggunakan maskapai Asing. Kerjasama tersebut akan menggandeng maskapai asal Amerika untuk mengembangkan kerja sama *code share* di antara kedua maskapai tersebut (Dirjen Perhubungan Udara, 2017).

Selain upaya ekspansi rute ke Amerika, Pemerintah juga berupaya untuk melakukan ekspansi ke negara – negara di Eropa. Uni Eropa sendiri berharap semakin banyak maskapai-maskapai Indonesia yang mau mengikuti standar keselamatan penerbangan Uni Eropa mengingat besarnya manfaat ekonomi yang bisa didapatkan. Beberapa maskapai yang masih mendapatkan izin terbang dari Uni Eropa membuka rute penerbangan. Garuda Indonesia membuka rute Jakarta – London.

Pembukaan penerbangan langsung internasional itu dilakukan sebagai upaya ekspansi pasar internasional industri penerbangan Indonesia, khususnya tujuan Eropa setelah sebelumnya juga membuka penerbangan direct (Langsung) dari Jakarta - Amsterdam (Belanda). Sebelum hal tersebut terjadi masyarakat terbang menggunakan maskapai Singapore Airline, Malaysia Airline, Thai Airways, Vietnam dan beberapa maskapai asal Timur Tengah dan China (Indo Premier.com, 2016).

Pemerintah juga tengah berupaya membantu Garuda Indonesia untuk membuka rute penerbangan menuju German dan Perancis. Upaya tersebut dilakukan demi eksistensi dan menjadi yang terbaik dalam menghadapi persaingan *ASEAN Open Sky*. Garuda berharap dapat menjadi maskapai yang tidak hanya menerbangkan masyarakat Indonesia namun masyarakat ASEAN. Tidak hanya rute regional di kawasan ASEAN namun juga antar benua (Koran Sindo, 2015).

Pemerintah juga berupaya untuk semakin memperkuat rute di kawasan Timur Tengah. Saat ini Indonesia sudah memiliki pasar untuk tujuan Timur Tengah, namun hal tersebut harus ditingkatkan lagi.

Dibandingkan dengan rute ke Eropa, masyarakat Indonesia yang mayoritas Muslim cenderung terbang ke Timur Tengah. Rute Timur Tengah yang masih di dominasi oleh maskapai – maskapai kelas dunia seperti Qatar Airways, Etihad, Emirates, Southern China diharapkan maskapai Indonesia mampu bersaing, agar maskapai semakin kompetitif dibanding maskapai – maskapai di kawasan Asia Tenggara (Jati, 2015).