

## **BAB V**

### **KESIMPULAN**

Fenomena *ASEAN Open Sky* menjadi fenomena yang tidak dapat dihindari oleh Pemerintah Indonesia. sebagai negara yang mendukung adanya iklim perdagangan bebas dunia, Indonesia harus mendukung adanya perjanjian *ASEAN Open Sky*. Kondisi Internal industri perbangan Indonesia sebelum diberlakukanya perjanjian *ASEAN Open Sky* di beberapa sektor utama industri penerbangan seperti kondisi kebijakan tata kelola industri penerbangan, kondisi infrastruktur (bandara dan pengatur lalu lintas udara), kondisi maskapai penerbangan. Tiga sektor tersebut memiliki kekuatan dan kelemahan masing – masing yang dianalisa penulis dengan menggunakan konsep SWOT di bagian internal.

Di sektor pertama terkait kebijakan tata kelola regulasi industri penerbangan Indonesia memiliki kelebihan berupa undang – undang no 1 tahun 2009 yang sangat menjanjikan untuk melindungi industri penerbangan. Industri penerbangan Indonesia masih konsisten menerapkan undang – undang tersebut. Regulator juga cukup aktif dengan membuat kebijakan regulasi melalui Peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri, Peraturan Menteri, Keputusan dan Peraturan Dirjen Perhubungan Udara.

Di sektor pertama ini Indonesia juga memiliki kelemahan berupa belum adanya kebijakan yang mampu memberikan insentif bagi industri penerbangan. Seperti keringanan harga avtur maupun komponen pesawat yang menjadi beban operasional terbesar. Kelemahan lain yaitu adanya regulasi yang masih kontra produktif dengan pelaku bisnis penerbangan komersial. Kelemahan yang cukup signifikan yaitu lemahnya pengawasan regulator terhadap pelaku bisnin penerbangan. Lemahnya pengawasan menjadi permasalahan yang sangat krusial

bagi Indonesia dalam menghadapi persaingan regional maupun global.

Kedua, Infrastruktur industri penerbangan juga memiliki kelebihan berupa banyaknya jumlah bandara di Indonesia. Banyaknya jumlah bandara menjadi kekuatan bagi maskapai asal Indonesia, karena sangat memungkinkan untuk mengembangkan perusahaan dengan membuka lebih banyak rute. Namun bandara juga memiliki kekurangan, banyak bandara yang masih tidak sesuai antara kapasitas dan jumlah penumpang. Selain itu berhubungan dengan keselamatan seperti kualitas *runway* dan *apron*.

Infrastruktur lain yaitu berhubungan dengan infrastruktur pengatur lalu lintas udara. Indonesia memiliki management pengatur lalu lintas udara yang semakin membaik dengan dibentuk nya lembaga Airnav. Adanya Airnav Indonesia ketersediaan dan pengaturan sistem lalu lintas udara Indonesia semakin membaik. Namun alat – alat pendukung sistem pengatur lalu lintas udara banyak yang membutuhkan peremajaan. Kekurangan ini harus segera ditangani oleh pemerintah untuk segera melakukan percepatan peremajaan alat pengatur lalu lintas.

Ketiga, Kondisi maskapai indonesia yang memiliki kekuatan dan potensi yang besar dalam menghadapi persaingan di *ASEAN Open Sky* adalah Garuda dan Lion Air. Dua maskapai tersebut memiliki rute penerbangan internasional yang cukup banyak dibandingkan maskapai Indonesia lain. Lion Air bahkan mampu mendirikan perusahaan maskapai di negara Thailand dan Malaysia. Namun keduanya memiliki kekurangan, Garuda mengalami kerugaian yang cukup besar di tahun 2014, Lion Air menjadi maskapai dengan tingkat keterlambatan yang cukup tinggi, sedangkan Indonesia Air Asia melakukan tindakan yang tidak disiplin hingga terjadi kecelakaan. Sedangkan maskapai asal Indonesia lain masih fokus terhadap rute domestik.

Sebagai rezim yang mengatur *ASEAN Single Aviation Market* yang merupakan implementasi dari langkah liberalisasi industri penerbangan, mulai dibahas secara intensif di KTT ASEAN Bali. *ASEAN Open Sky* memiliki tujuan dan alasan yang dilakukan berdasarkan prinsip – prinsip *ASEAN Open Sky* yang berimplikasi terhadap kawasan dalam hal ini negara – negara anggota ASEAN.

Peluang *ASEAN Open Sky* bagi Indonesia antara lain, kemudahan dalam melakukan ekspansi rute, kemudahan bagi perusahaan maskapai Indonesia untuk membuka cabang perusahaan di negara lain atau membuka kantor – kantor pemasaran. Selain itu Indonesia juga berpeluang untuk membangun industri perawatan pesawat. Pesawat asing dan domestik berpeluang melakukan perawatan di Indonesia.

Sedangkan ancaman *ASEAN Open Sky* bagi Industri penerbangan Indonesia yaitu, adanya produksi angkutan udara yang cukup pesat di ASEAN. jumlah maskapai, rute dan armada di ASEAN semakin meningkat dan cukup besar. Ancaman lain yaitu rute penerbangan Internasional Indonesia dikuasai oleh maskapai asing, Indonesia harus mengimbangi dengan melakukan ekspansi rute penerbangan. Ancaman selanjutnya yaitu, berkaitan dengan kedaulatan. Negara lain akan semakin mudah mengakses wilayah udara Indonesia. Jika tidak diawasi dengan baik maka akan ada peluang *black flight* di wilayah udara Indonesia.

Kekuatan dan kelemahan (Internal), ancaman dan tantangan (eksternal) bagi Industri penerbangan Indonesia, yang telah dipaparkan di bab 2 dan 3 menghasilkan suatu strategi bagi pemerintah Indonesia untuk meningkatkan daya saing. Strategi tersebut penulis uraikan dengan menggunakan konsep daya saing yang dituangkan dalam suatu sistem berupa *National Innovation System (NIS)*. Sistem tersebut meliputi terbuka terhadap global knowledge sebagai cara untuk membuka

kerjasama dan pertukaran teknologi, meningkatkan kerjasama antar lembaga, membuat kebijakan yang mendorong pembentukan strategi daya saing.

Strategi pemerintah untuk meningkatkan daya saing dengan meningkatkan kekuatan (*strengths*) di lingkup internal, demi memperbaiki (*weaknesses*) yang dibantu konsep *Competitiveness* melalui *National innovation system* yaitu dengan melakukan kerjasama antar lembaga pemerintah. Kerjasama lembaga dilakukan oleh kementerian perhubungan dengan kementerian perindustrian. Kerjasama yang sangat signifikan adalah pembangunan MRO. Kerjasama dilakukan juga oleh Kemenhub dengan kementerian pariwisata, hal tersebut terkait rute – rute baru yang berpotensi mengundang wisatawan. Contohnya pembukaan bandara Silangit yang diiringi dengan meningkatkan kualitas tempat wisata danau toba.

Kementerian Perhubungan melakukan kerjasama dengan PT Angkasa Pura dengan menawarkan beberapa bandara domestik untuk dikelola. Hal tersebut demi meningkatkan kualitas bandara secara bertahap. Berkaitan dengan keselamatan kementerian perhubungan bekerjasama dan berkordinasi secara intensif dengan beberapa badan dan lembaga seperti Airnav Indonesia, BMKG, Institusi TNI AU, Badan Sar Nasional.

Strategi lain pemerintah demi meningkatkan kekuatan yait dengan membuat kebijakan yang mampu mendorong industri penerbangan sebagai langkah Inovasi. Pemerintah membuat paket kebijakan ekonomi yang mampu memberikan insentif langsung kepada industri penerbangan. Paket kebijakan VIII memberikan insentif dengan membebaskan bea cukai masuk komponen pesawat terbang. Sebelum itu pemerintah juga membuat paket kebijakan III yang berkaitan dengan penurunan harga avtur. Penurunan harga avtur dan pembebasan pajak komponen pesawat sangat membantu pelaku bisnis

penerbangan karena dua hal tersebut merupakan beban operasional yang cukup besar.

Melalui Peraturan Pemerintah No 36 Tahun 2016 pemerintah memberikan modal tambahan untuk maskapai milik pemerintah Garuda Indonesia. Penambahan modal dilakukan untuk meningkatkan daya saing Garuda dalam menghadapi *ASEAN Open Sky*. Pemerintah juga membuat kebijakan melalui keputusan menteri yang rata – rata berfokus pada penetapan Induk bandar udara dan penetapan beberapa bandara sebagai bandara Internasional.

Strategi lain dilakukan demi mendorong munculnya kesempatan (*Opportunity*) untuk menghadapi ancaman dari luar (*threats*) diwujudkan dengan melakukan kerjasama Internasional dengan membuka investasi asing pembangunan infrastruktur bandara. Indonesia melakukan penawaran pembangunan beberapa bandara terhadap investor asing. Bandara Kertajati di Majalengka dan bandara baru di Yogyakarta ditawarkan pembangunannya kepada investor asing di era pemerintahan SBY pada tahun 2013. Di era pemerintahan Presiden Jokowi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menawarkan pengoperasian Bandara Internasional Lombok dan Bandara Internasional Kualanamu ke pemerintah Selandia Baru.

Kerjasama internasional lain dilakukan di bidang keselamatan dan keamanan penerbangan. Kerjasama dilakukan dengan Australia, Pemerintah Australia akan memberikan dukungan kepada Indonesia berupa pelatihan dan *assesment* terkait keselamatan dan keamanan transportasi di sektor penerbangan. Pemerintah juga menjalin kerjasama dengan Amerika Serikat. kerjasama tersebut dalam hal peningkatan *capacity building* dalam sektor navigasi penerbangan.

Selain dengan negara Indonesia juga menggandeng perusahaan pabrik pesawat Boeing untuk kerjasama di bidang keselamatan. Kerjasama dengan

Boeing dalam bentuk, pelatihan di bidang penerbangan sipil di Indonesia yang diharapkan dapat memajukan SDM penerbangan sipil, navigasi penerbangan dan kelayakan udara. Selain itu Indonesia melakukan kerjasama dengan Perancis. Kerjasama meliputi penyediaan alat dan sistem pengawasan secara terus-menerus dari Pemerintah Perancis terhadap maskapai-maskapai di Indonesia

Pemerintah juga melakukan kerjasama internasional dengan melakukan ekspansi rute penerbangan ke negara di luar ASEAN. Agar maskapai Indonesia mampu bersaing dengan maskapai di ASEAN yang mampu menyediakan rute – rute ke luar Asia Tenggara. Pemerintah melakukan ekspansi ke New York, London dan sedang berupaya ke Perancis dan German. Selain ke Amerika dan Eropa, Ekspansi juga telah dilakukan ke beberapa negara di Timur Tengah dan Asia timur.