

BAB IV

PENUTUP

IV.1 Kesimpulan

Implementasi Kerjasama IMT-GT dalam Sektor Penerbangan periode 2012-2016 dapat dikatakan berhasil karena, sektor penerbangan yang menjadi pendukung program *multimodal transport* mampu meningkatkan jumlah pengunjung internasional masuk ke wilayah IMT-GT yang menjadi salah satu faktor untuk menaikkan GDP kawasan IMT-GT.

Hal tersebut dapat dibuktikan dari angka GDP per kapita meingkat menjadi US\$ 32.120 dari US\$ 13.844 pada tahun 2015 (lebih tinggi dari ASEAN yang tercatat sebesar US\$ 11.009); Perdagangan intra-IMT-GT naik menjadi 28 persen dari total perdagangan IMT dari 9.2 persen pada tahun 2015; Aliran masuk FDI meningkat menjadi US \$ 24 miliar dari US \$ 8 miliar pada tahun 2015; total aliran masuk perdagangan dan FDI juga meningkat dengan rata-rata tahunan sebesar 1.4 persen dan 4.5 persen dari tahun 2010-2015 ; Rata-rata kedatangan pengunjung internasional tahunan meningkat menjadi 109 juta orang dari 39 juta di tahun 2015; Jaringan luas kota hijau tercipta di sub-regional.

Walaupun pada IB 2012-2016 hubungan konektivitas laut lebih menjadi priotitas penting dibanding dengan hubungan udara. Akan tetapi, peran sektor penerbangan tetap berkontribusi dalam program *multimodal transport*. Keberhasilan lain dari program sektor penerbangan IMT-GT bisa dilihat dari implementasi program sektor jasa penerbangan periode IB 2012-2016 diantaranya: terdapat perubahan rute penerbangan; penambahan rute penerbangan; Prima Air maskapai dari Indonesia mengajukan proposal untuk menjadi *designated airlines*; serta pengaturan hak angkut ke 3, ke 4, dan ke 5.

Terlepas dari kendala *market* serta tantangan *traffic* hubungan udara yang dihadapi oleh ketiga negara ini, periode IB 2012-2016 mampu menambah sepuluh rute penerbangan di kawasan IMT-GT diantaranya :

(1) Penang – Hua Hin; (2) Penang – Krabi; (3) Penang – Surat Thani; (4) Subang – Bengkulu; (5) Subang –Jambi; (6) Subang – Pangkal Pinang; (7) Subang – Palembang; (8) Subang – Padang; (9) Melaka – Pekanbaru; (10) Penang-Banda Aceh, yang berperan untuk peningkatan konektivitas hubungan udara yang mendukung mobilitas orang, sekaligus membantu meningkatkan perekonomian di kawasan IMT-GT. Penjelasan dari kesimpulan diatas mengindikasikan bahwa tujuan utama IMT-GT sebagai lembaga kerjasama untuk memajukan wilayah kecil di antara ketiga negara berhasil terlaksanakan.



IV.2 Saran

Adapun saran-saran yang dapat penulis berikan dengan melihat kondisi yang dipaparkan diatas adalah :

- a. Perlunya untuk setiap negara anggota mendorong maskapai lokal agar menjadi *designated airlines* di kawasan. Karena tujuan kerjasama ini agar setiap negara dapat meningkatkan perekonomiannya, salah satu cara memanfaatkannya pada sektor penerbangan ialah dengan memanfaatkan maskapai lokal sebagai penyedia jasa penerbangan dibawah kerangka kerjasama IMT-GT. Hal ini merupakan bentuk optimalisasi negara anggota dalam sektor penerbangan.
- b. Agar tidak sering terjadi perubahan rute penerbangan, dibutuhkan adanya analisa lebih jauh untuk memikirkan efisiensi jarak serta menganalisa kebutuhan mayoritas penumpang agar kuota penumpang tidak terlampau sepi yang menyebabkan maskapai rugi dan hal tersebut mengurangi daya tarik maskapai lain untuk melayani jasa penerbangan di kawasan IMT-GT.
- c. Sebaiknya poin wilayah di Indonesia (Sumatera) perlu ditambah untuk mengoptimalkan hubungan udaranya, dikarenakan wilayah Indonesia yang lebih luas dibanding ketiga negara.
- d. Untuk IB diperiode mendatang diharapkan agar sektor penerbangan menjadi prioritas untuk lebih dikembangkan lagi perannya dalam mendukung program *multimodal transport*, karena pada IB 2012-2016 ini sektor transportasi laut lah yang menjadi prioritas utama.