

## BAB VI

### PENUTUP

Bab ini bertujuan memberikan gambaran keseluruhan penelitian yang telah penulis teliti dan tulis serta penulis lakukan mengenai implementasi ASAM oleh pemerintah Indonesia terhadap sektor penerbangan di Indonesia. Bab yang terakhir ini akan berisi kesimpulan penulis dan saran dari penulis bagi penulis berikutnya dan rekomendasi bagi regulator dan pemain dari ASAM.

#### 6.1 Kesimpulan

Asia Tenggara merupakan wilayah yang memiliki organisasi regional yang bernama ASEAN. Negara-negara di Asia Tenggara berhasil membuat integrasi regional dengan membentuk ASEAN untuk menaungi masalah dan kerja sama di Asia Tenggara. Salah satu hal yang berhasil dibentuk di dalam integrasi ekonomi ASEAN adalah di bidang ekonomi maka terciptalah *ASEAN Community Economy* (AEC) dan *ASEAN Free Trade Area* (AFTA). Kebijakan integrasi ekonomi di bawah AEC menyangkut liberalisasi meliputi banyak sektor, salah satu nya adalah liberalisasi ruang udara untuk penerbangan penumpang dan kargo.

Liberalisasi ruang udara di Asia Tenggara adalah upaya ASEAN untuk meningkatkan konektivitas dalam wilayah Asia Tenggara sesama anggota ASEAN. Peningkatan konektivitas ini ditujukan untuk mempercepat pembangunan di berbagai wilayah Asia Tenggara. Dengan hal tersebut, ASEAN membuat integrasi transportasi udara setelah adanya liberalisasi udara dengan pembentukan *Single Market* dengan nama *ASEAN Single Aviation Market* (ASAM).

Skema kebijakan ASAM memiliki tiga perjanjian multilateral jasa angkutan udara dengan protokol-protokol yang dimiliki yang perlu ditandatangani, disetujui dan diratifikasi oleh negara-negara anggota jika ingin melaksanakan kebijakan ini di negara masing-masing anggota. Tiga perjanjian tersebut adalah *Multilateral Agreement on Air Services* (MAAS), *Multilateral Agreement on the Full*

*Liberalisation of Freight Services (MAFLAFS) dan Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services (MAFLPAS).* MAAS dan MAFLPAS lebih fokus kepada regulasi jasa pelayanan penumpang, sedangkan MAFLAFS fokus di angkutan kargo. Protokol-protokol yang dilahirkan di tiga perjanjian ini yang dipakai menjadi panduan negara-negara anggota ASEAN dalam mengimplementasikan ASAM.

Implementasi ASAM di Indonesia sendiri setelah meratifikasi dari protokol kebijakan yang dibuat ASAM sudah membuahkan beberapa kebijakan yang ditulis oleh penulis. Yang pertama adalah kebijakan peningkatan rute maskapai Indonesia di kawasan Asia Tenggara. Kebijakan ini pemerintah Indonesia memperbolehkan maskapai Indonesia untuk membeli saham di negara anggota ASEAN lainnya. Yang kedua, adalah kebijakan peningkatan infrastruktur sektor penerbangan. Yang dimaksud oleh kebijakan ini adalah, pembangunan bandara yang berstandar internasional. Yang ketiga, pengaturan maskapai asing di Indonesia yang mana hal ini diatur oleh Peraturan Pemerintah (PP) No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia yang ditandatangani oleh Presiden Joko Widodo pada tahun 2018. Pemerintah Indonesia mengadakan *slot time* yang mana *slot time* membatasi frekuensi penerbangan maskapai asing perharinya. Yang keempat, kebijakan peningkatan kualitas navigasi udara, Indonesia sudah memperkuat kualitas navigasi udara melalui Air Nav yang merupakan perusahaan yang dinaungi oleh BUMN. Yang kelima adalah kebijakan peningkatan keamanan penerbangan. Konteks keamanan ini adalah bagaimana penumpang bisa menggunakan pesawat selamat sampai tujuan. Untuk memenuhi itu, Indonesia mengeluarkan kebijakan jika ingin melakukan praktek penerbangan komersial, harus lolos MRO terlebih dahulu.

Semua hal yang telah dilakukan oleh Indonesia tentu saja bukan tanpa hambatan. Ada beberapa hambatan yang dilalui oleh Indonesia. Yang pertama adalah kontrol ruang udara di Kepulauan Riau masih dikendalikan oleh Singapura yang mana Kepri adalah daerah kedaulatan Indonesia. Yang kedua, tidak adanya

lembaga resmi yang menaungi kebijakan ASAM menjadikan negara-negara anggota ASEAN yang mengimplementasikan kebijakan ini sesuai hanya dengan kepentingan masing-masing negaranya. Yang ketiga adalah kurangnya sertifikasi internasional dalam bidang MRO.

## **6.2 Saran**

### **6.2.1 Saran Praktis**

Saran praktis dari penulis untuk Pemerintah Indonesia yang pertama adalah beranian diri untuk mengambil inisiasi menjadi lembaga regulator yang resmi untuk menaungi kebijakan ASAM ini. Supaya pemerintah Indonesia tidak takut untuk kehilangan pasar maskapai dalam negeri di negeri sendiri. Namun, bisa memasarkan maskapai Indonesia di negara-negara anggota ASEAN. Yang kedua, penulis berharap untuk pemerintah mengevaluasi ulang kebijakan rute maskapai Indonesia dan kebijakan pembatasan maskapai asing di Indonesia. Karena masih banyak penerbangan di dalam negeri yang dilakukan oleh maskapai dalam negeri secara komersial menggunakan tarif yang cukup tinggi. Mungkin dengan diperbolehkannya maskapai asing melakukan *domestic flight* di Indonesia mungkin ada persaingan harga yang bisa membantu menurunkan harga tiket pesawat.

### **6.2.2 Saran Akademis**

Kajian mengenai ASEAN Single Aviation Market (ASAM) telah banyak dilakukan namun tetap relevan jika dikaji ulang hingga saat ini, mengingat sektor penerbangan adalah komponen penting bagi bangsa Indonesia sebagai negara kepulauan untuk meningkatkan konektivitas wilayah dan distribusi kesejahteraan bangsa. Pengkajian tentang ASAM masih bisa dikaji karena kerja sama di level ASEAN bagi Indonesia karena mengingat sejarah Indonesia dan kontribusi ASEAN untuk Indonesia dan sebaliknya. Kebijakan ASAM ini menarik untuk dikaji lebih lanjut di bidang ekonomi khususnya di bidang bisnis dan di bidang politik.