

BAB V

PENUTUP

V.1 Kesimpulan

1. Berdasarkan praktek monopoli yang dilakukan dalam kegiatan usaha kargo oleh pengelola bandara dapat disimpulkan bahwa Praktek monopoli yang dilakukan adalah dalam bentuk penerapan tarif ganda yang di terapkan pengelola bandara terhadap konsumen atau penyedia jasa ekspedisi. Tarif ganda yang dimaksud adalah penerapan tarif jasa kargo oleh pengelola bandara dalam kegiatan pengiriman kargo udara. Namun penerapan tarif ini di anggap terlalu tinggi dan tanpa memperhatikan adanya kegiatan yang sudah tidak dilakukan oleh pengelola bandara dalam proses pengecekan. hal ini memberikan efek domino bagi perekonomian nasional karena harga-harga barang yang dikirim melalui kargo udara akan naik secara drastis.
2. Berdasarkan praktek monopoli dapat di kecualikan dari Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaa tidak sehat dapat disimpulkan bahwa di dalam undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebenarnya telah memuat prinsip antimonopoli dan pro-persaingan, namun pada prakteknya sektor kebandarudaraan di Indonesia masih menjadi domain pemerintah yang pengelolaannya didelegasikan kepada BUMN dan badan-badan pemerintah karena masih berlakunya undang-undang lama. Untuk memperbaiki regulasi tata kelola usaha kebandarudaraan yang masih bernuansa sentralistik-monopolistik, Indonesia dapat menggabungkan trend yang telah dan sedang berlangsung di sebagian besar negara di dunia yaitu privatisasi bandara dengan prinsip demokrasi ekonomi sesuai dengan prinsip hukum persaingan usaha Indonesia. Privatisasi Bandar udara merupakan langkah realistis menghadapi kondisi pasar kebandarudaraan Indonesia, dimana berdasarkan kasus-kasus pelanggaran hukum persaingan usaha yang diteliti menunjukkan bahwa semakin banyak pelaku usaha swasta yang mampu berkompetisi dalam penyediaan layanan di Bandar udara dan munculnya kebijakan-kebijakan baru yang ditujukan bagi operator bandara saat ini untuk semakin kreatif dan

mandiri mengembangkan usaha kebandarudaraannya. Dengan kata lain, perlu disusun suatu peraturan pelaksana mengenai pengelolaan sektor kebandarudaraan yang mengakomodir peran pelaku usaha non-pemerintah (swasta) dalam mengelola sektor kebandarudaraan sama halnya dengan pelaku usaha pemerintah agar keduanya dapat berkompetisi secara sehat dalam menyediakan layanan jasa kebandarudaraan yang baik bagi seluruh penggunanya.

V.2 Saran

1. Bagi pelaku usaha, baik yang diberikan *monopoly power* oleh negara maupun yang melakukan kegiatan usaha di bidang kebandarudaraan diharapkan memiliki iktikad baik untuk menjunjung tinggi etika bisnis dan menciptakan iklim persaingan sehat, sebab tidak ada gunanya jika peraturan yang dibuat sedemikian rupa tetapi pelaksanaannya masih melakukan penyimpangan-penyimpangan. Selain itu dibutuhkan kerjasama dan niat dari seluruh *stakeholder*, baik regulator maupun operator untuk meningkatkan pelayanan jasa kebandarudaraan dengan memperhatikan kepentingan umum dan kepentingan pembangunan ekonomi.
2. Bagi pelaku usaha lain di bidang kebandarudaraan, perlu adanya pesaing bagi PT AP selaku pengelola bandara agar terciptanya iklim usaha yang sehat dalam kegiatan usaha di bandara.