

Tantangan Industri Penerbangan Indonesia Menuju ASEAN Open Sky Policy

Dadang Ilham K. Mujiono

Dosen Ilmu Hubungan Internasional Universitas Mulawarman

Abstract:

The member state of Asean in general will face an Asean Economic Community (AEC) by 2015 which is have many of potential possibilities and challenges. One of priority sector of AEC called Asean Open Sky Policy (AOSP). AOSP has a main goal to crate full liberalization of air transport operation in every member state of Asean country. Furthermore after following several steps of this sector, every national flight carrier of Asean countries are able to operate which is dropping and receiving passenger in every domestic domain in all Asean countries. Moreover, Indonesia as one of member state is facing with a huge challenge that treaten Indonesia domestic's market and of course the readiness of national flight carrier and privates.

Keywords: ASEAN, AOSP, Air Transport

Abstrak:

Negara anggota Asean secara umum dalam menghadapi pemberlakuan Asean Economic Community (AEC) 2015 memiliki berbagai tantangan dan peluang yang sangat beragam. Salah satu sektor prioritas dalam AEC adalah Asean Open Sky Policy (AOSP) yakni kebijakan liberalisasi jasa transportasi udara. Kebijakan ini berorientasi pada keleluasaan seluruh maskapai nasional negara anggota Asean untuk dapat beroperasi (menurunkan dan menaikkan penumpang serta barang) di masing – masing negara anggota Asean. Di mana dengan pemberlakuan secara sempurna (Full Liberalization) dengan beberapa tahapan yang harus dilalui terlebih dahulu kedepan maskapai asing tersebut dapat beroperasi antar wilayah domestik negara anggota Asean. Artikel iini akan melihat serta mengelaborasi strategi Indonesia dalam menghadapi AOSP.

Kata Kunci : ASEAN, AOSP, Transportasi Udara

Kesuksesan Orville Wright dan Wilbur Wright bersaudara sebagai pencetus burung besi yang terbang pertama kalinya pada tahun 1903 patut menjadi apresiasi bagi dunia penerbangan baik di Indonesia maupun dunia internasional. Bagaimana tidak, dengan keberhasilan 2 bersaudara ini telah membuat tonggak sejarah di dalam industri aviasi yang bermula hanya dengan glider sederhana seorang manusia dapat terbang dan setelah melalui 1 abad lebih pada saat sekarang di mana sebuah pesawat udara dapat mengangkut hampir 800 penumpang dengan jarak tempuh 15.700 km (www.airbus.com, diakses 15 Desember 2014). Airbus A – 380 adalah pesawat komersil terbesar yang dimiliki umat manusia sekarang. Dengan kapasitas dan jarak tempuh

yang telah disebutkan sebelumnya telah membuka cakrawala dunia bahwa kemajuan teknologi aviasi yang dimotori oleh rasa keingintahuan dan perbaharuan umat manusia telah membuktikan bahwa semakin tahun akan selalu terjadi perubahan dalam kemajuan teknologi.

Berbicara mengenai kemajuan teknologi tersebut tentu tidak selamanya diikuti oleh hal-hal positif. Sering kali kemajuan teknologi tersebut disalahgunakan oleh oknum yang ingin mendapatkan keuntungan sesaat atau kelompok. Beberapa kejadian di dunia penerbangan yang telah membawa dampak buruk bagi peradaban umat manusia adalah dijatuhkannya Bom Atom di Nagasaki dan Hiroshima. Kemajuan teknologi penerbangan pada saat itu telah disalahgunakan oleh oknum untuk membumihanguskan kelompok/masyarakat tertentu. Kejadian buruk dalam dunia penerbangan lainnya adalah hilangnya pesawat MH 370 yang masih belum diketahui keberadaannya sampai saat ini sehingga muncul spekulasi apakah memang pesawat tersebut dibajak atau memang jatuh di perairan Australia (www.voaindonesia.com, diakses 15 Desember 2014)

Khusus untuk Indonesia, industri aviasi dalam hal ini penerbangan komersil di mulai awal tahun 1949 dan merupakan tonggak sejarah bagi penerbangan komersil di Indonesia sampai saat sekarang. Salah satu maskapai yang menjadi sejarah penting pada saat itu adalah Garuda Indonesia. Maskapai penerbangan milik pemerintah Indonesia ini pada awalnya bernama Indonesia Airways terbang dari Jogjakarta menuju Jakarta dengan pesawat yang bernama Seulawah atau gunung emas. Mengapa disebut sebagai gunung emas karena pesawat tersebut dibeli dengan harga 120.000 dolar malaya yang sama dengan 20kg emas. Maskapai penerbangan ini telah menjadi pendukung dari pemerintah Republik Indonesia dalam revolusi melawan Belanda (www.garuda-indonesia.com, diakses 15 Desember 2014).

Kemudian dekade 1940 sampai sekarang telah menjadi perkembangan signifikan dan ekspansi bagi Garuda Indonesia. Awalnya hanya memiliki 27 pesawat terbang dengan hanya memiliki 1 rute internasional dan sampai saat sekarang sudah memiliki hampir 200 pesawat terbang dengan 36 rute internasional (www.garuda-indonesia.com, diakses 15 Desember 2014). Kemajuan penerbangan di Indonesia tentu saja tidak hanya berada pada maskapai milik pemerintah tersebut namun juga menjadi ajang bagi masyarakat Indonesia untuk bersama-sama menciptakan industri penerbangan di Indonesia.

Terhitung sampai saat sekarang sudah terdapat 16 perusahaan penerbangan komersil berjadwal yang telah mengudara di langit Indonesia. Banyaknya jumlah maskapai penerbangan yang ada di Indonesia dikarenakan faktor mudahnya izin penerbangan dari pemerintah kepada perusahaan untuk membuka usahanya dalam bidang transportasi udara pada tahun 1999. Akibat

dari kebijakan tersebut secara tidak langsung telah menyebabkan peningkatan penumpang pesawat udara domestik dengan rata-rata sebesar 22% per tahun sejak tahun 2000.

Jika pada tahun 1996 sebelum krisis jumlah penumpang pesawat udara mencapai 13,5 juta orang maka pada tahun 2013 jumlah penumpang mencapai 58.875.571 orang, begitu pula dengan penerbangan internasional yang mencatat kenaikan tajam dengan total penumpang 9.306.915 orang (<http://hubud.dephub.go.id>, diakses 17 April 2014).

Tabel
Data Statistik Penumpang Domestik Moda Transportasi Udara tahun 2014






Domestik Valid s/d 28 Mei 2014					
Tahun		Datang	Berangkat	Transit	Lokal
2014	Pesawat	22.109	22.129		0
	Penumpang	1.128.193	1.369.408	221.423	
	Bagasi	13.166.434	11.473.509		
	Barang	7.997.923	14.352.661		
	Pos	61.839	97.878		
2013	Pesawat	561.411	555.044		0
	Penumpang	58.872.571	56.019.788	6.064.203	
	Bagasi	367.502.228	436.112.998		
	Barang	244.005.045	367.324.100		
	Pos	2.562.105	4.123.348		
2012	Pesawat	514.006	512.129		69.390
	Penumpang	60.620.926	56.761.230	7.208.119	
	Bagasi	466.049.410	472.848.370		
	Barang	325.408.150	392.914.375		
	Pos	7.452.897	8.549.841		




Sumber : Statistik Angkutan Udara tersedia di <http://hubud.dephub.go.id/?id/produksi/index/filter:category,2>, diakses pada tanggal 17 April 2014.

Tingginya angka penumpang moda transportasi udara di Indonesia dari tahun ke tahun juga disebabkan karena banyaknya maskapai berjadwal yang beroperasi. Hal ini tentu menjadi daya tarik sendiri bagi masyarakat ketika menggunakan transportasi udara dengan pilihan yang sesuai dengan kebutuhan dan tentunya kondisi keuangan.

Berikut akan disajikan daftar maskapai penerbangan berjadwal yang beroperasi di Indonesia sejak dibukannya izin pendirian perusahaan penerbangan oleh pemerintah Indonesia sejak tahun 1999.

Tabel
Daftar Maskapai Berjadwal di Indonesia

1	[121-001] PT GARUDA INDONESIA	<p>IATA / ICAO : GA / GIA</p> <p>Status : Niaga Berjadwal / Beroperasi</p> <p>Alamat : Jl. M1. Area Perkantoran Gedung Garuda City Center, Soekarno-Hatta Internasional Airport Cengkareng 19120-Indonesia P.O.Box 1004,</p> <p>Telp. / Fax. : 021-23519999, 021-5501819, 021-5501805 / 021-25601321</p> <p>Website : http://www.garuda-indonesia.com</p>	
2	[121-002] PT MERPATI NUSANTARA AIRLINES	<p>IATA / ICAO : MZ / MNA</p> <p>Status : Niaga Berjadwal / Beroperasi</p> <p>Alamat : Gedung Basarnas Lt 9-10 Jl. Angkasa, Blok B-15, Kav. 2 & 3, Kemayoran, Kel. Gunung Sahari Utara, Kec. Sawah Besar, Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta, 10720</p> <p>Telp. / Fax. : 021-6548888 / 021-6540620, 4246747</p> <p>Website : http://www.merpati.co.id</p>	
3	[121-005] PT MANDALA AIRLINES	<p>IATA / ICAO : RI / MDL</p> <p>Status : Niaga Berjadwal / Beroperasi</p> <p>Alamat : Wisma Soewarna Unit 1C - 1G, Komplek Bandara Soekarno-Hatta, DKI Jakarta</p> <p>Telp. / Fax. : 021-55912882 / 021-55912889</p> <p>Website : http://www.mandalaair.com</p>	
4	[121-007] PT METRO BATAVIA (AOC REVOKED 14 FEBRUARI 2013)	<p>IATA / ICAO : 7P / BTV</p> <p>Status : Niaga Berjadwal / Tidak Beroperasi</p> <p>Alamat : Jl. IR. H. JUANDA NO. 15, Kel. Gambir, Kec. Gambir, Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta, 10110</p> <p>Telp. / Fax. : 021-3864308 / 021-3864310</p> <p>Website : http://www.batavia-air.co.id</p>	
5	[121-009] PT INDONESIA AIRASIA	<p>IATA / ICAO : QZ / AWQ</p> <p>Status : Niaga Berjadwal / Beroperasi</p> <p>Alamat : Jl. PANGLIMA POLIM RAYA NO. 105B, Kel. Kramat Pela, Kec. Kebayoran Baru, Kota Jakarta Selatan, DKI Jakarta, 12130</p> <p>Telp. / Fax. : 021-7251972, 5594555 / 021-7251972, 55594466</p> <p>Website : http://www.airasia.com</p>	

6	[121-010] PT LION MENTARI AIRLINES	<p>IATA / ICAO : JT / LNI</p> <p>Status : Niaga Berjadwal / Beroperasi</p> <p>Alamat : LION AIR TOWER, Jl. GAJAH MADA NO. 7, Kel. Petojo Utara, Kec. Gambir, Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta, 10130</p> <p>Telp. / Fax. : 021-6326036, 021-6326038 / 021-6348732</p> <p>Website : http://www.lionair.co.id</p>	
7	[121-012] PT WINGS ABADI AIRLINES	<p>IATA / ICAO : IW / WOM</p> <p>Status : Niaga Berjadwal / Beroperasi</p> <p>Alamat : Jl. TELUKU CIK DITIRO NO. 77, Kel. Menteng, Kec. Menteng, Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta, 10310</p> <p>Telp. / Fax. : 021-6326036, 6326038 / 021-6348744</p> <p>Website : http://www.wingair.co.id</p>	
8	[121-035] PT SRIWIJAYA AIR	<p>IATA / ICAO : SJ / SJY</p> <p>Status : Niaga Berjadwal / Beroperasi</p> <p>Alamat : Jl. PANGERAN JAYAKARTA NO. 68, BLOK C 15-16, Kel. Mangga Dua Selatan, Kec. Sawah Besar, Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta, 10730</p> <p>Telp. / Fax. : 021-6396006 / 021-6127133</p> <p>Website : http://sriwijayaair-online.com</p>	
9	[121-037] PT KAL STAR AVIATION	<p>IATA / ICAO : KD / KLS</p> <p>Status : Niaga Berjadwal / Beroperasi</p> <p>Alamat : VILLA MELATI MAS, BLOK SR 1, NO. 14, BSD, Kel. Lengkong Wetan, Kec. Serpong, Kota Tangerang Selatan, Banten, 15322</p> <p>Telp. / Fax. : 021-53153456 / 021-5372263</p> <p>Website : http://www.kalstaronline.com</p>	
10	[121-038] PT TRAVEL EXPRESS AVIATION	<p>IATA / ICAO : XN / XAR</p> <p>Status : Niaga Berjadwal / Beroperasi</p> <p>Alamat : Jl. BENYAMIN SUEB, BLOK A, NO. 11/12, Kel. Kebon Kosong, Kec. Kemayoran, Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta, 10630</p> <p>Telp. / Fax. : 021-65865656 / 021-65887353</p> <p>Website : http://www.expressair.co.id</p>	

11	[121-046] PT CITILINK INDONESIA	
IATA / ICAO	: QG / CTV	
Status	: Niaga Berjadwal / Beroperasi	
Alamat	: SBU Citilink, Management Building 3d Floor, Soekarno-Hatta Int Airport, Cengkareng, Jakarta, 19120, Indonesia, DKI Jakarta	
Telp. / Fax.	: 021-6599049 / 021-6258151	
Website	: http://www.citilink.co.id	
12	[121-048] PT TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	
IATA / ICAO	: M8 / TNU	
Status	: Niaga Berjadwal / Beroperasi	
Alamat	: PALAPA 7, Oebobo - Kupang,	
Telp. / Fax.	: +62 (380) 822555 / +62 (380) 832573	
Website	: http://www.transnusa.co.id	
13	[121-050] PT BATIK AIR INDONESIA	
IATA / ICAO	: ID / BTK	
Status	: Niaga Berjadwal / Beroperasi	
Alamat	: Jl. AM Sangaji No.17P, Kel. Petojo Utara, Kec. Gambir, Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta, 10130	
Telp. / Fax.	: 021 3505555 / 021 3503680	
Website	: www.batikair.com	
14	[135-028] PT ASI PUDJIASTUTI AVIATION	
IATA / ICAO	: /	
Status	: Niaga Berjadwal / Beroperasi	
Alamat	: JL. MERDEKA 312, Kel. Pangandaran, Kec. Pangandaran, Kab. Ciamis, Jawa Barat, 46396	
Telp. / Fax.	: 0265-639120, 061-7852169 /	
Website	: http://www.susiair.com	
15	[135-029] PT AVIASTAR MANDIRI	
IATA / ICAO	: MV / VIT	
Status	: Niaga Berjadwal / Beroperasi	
Alamat	: PURI SENTRA NIAGA, JL. RAYA KALIMALANG, BLOK B, NO. 29, Kel. Cipinang Melayu, Kec. Makasar, Kota Jakarta Timur, DKI Jakarta, 13620	
Telp. / Fax.	: 021-8626789, 86603784 / 021-8626813	
Website	: http://aviastar.biz	
16	[135-044] PT SKY AVIATION	
IATA / ICAO	: SY / SSY	
Status	: Niaga Berjadwal / Beroperasi	
Alamat	: BANDARA HALIM PERDANAKUSUMA, GEDUNG TERMINAL, LANTAI 2, RUANG A-03, Kel. Halim Perdanakusuma, Kec. Makasar, Kota Jakarta Timur, DKI Jakarta, 13610	
Telp. / Fax.	: 021-80878854 / 021-80878743	
Website	: www.sky-aviation.co.id	

Sumber : Statistik Angkutan Udara tersedia di <http://hubud.dephub.go.id/?id/aoc/index/filter:tahun,0;bulan,0;code,0;category,1;remark,0>, diakses pada tanggal 17 April 2014.

Berdasarkan data di atas terlihat terdapat 16 maskapai penerbangan niaga berjadwal. Dari 16 maskapai niaga berjadwal tersebut, Batavia Air, Merpati Nusantara Airlines dan Mandala Airlines memutuskan untuk tidak beroperasi sampai pada waktu yang tidak ditentukan. Banyak kalangan di media dan pihak internal maskapai ini sendiri mengatakan bahwa ketiga maskapai ini memang sedang mengalami permasalahan keuangan. Seiring dengan berjalannya waktu, karena semakin banyaknya maskapai penerbangan tentu membuat maskapai tersebut bersaing satu sama lainnya dalam hal mendapatkan *load factor* (tingkat isian penumpang). Salah satu strategi yang digunakan oleh maskapai tersebut yakni dengan menggunakan konsep *Low Cost Carrier* (LCC).

LCC sendiri sering dikenal dengan istilah “*no-frills, discount or budget*” dalam artian sebuah maskapai penerbangan yang secara umum menerapkan konsep harga tiket murah dalam sekali penerbangan yang dibebankan kepada penumpang. Namun dengan harga tiket yang murah tersebut penumpang akan dibebani dengan tambahan-tambahan biaya (*extra charge*) untuk tambahan pelayanan sebelum, di dalam, dan setelah di luar pesawat, seperti makanan, prioritas boarding dan penambahan bagasi.

Dengan konsep LCC yang ditawarkan tidak jarang masyarakat hanya dibebankan dengan membayar Rp. 300.000 untuk membayar 1 tiket penerbangan. Pada prinsipnya sebenarnya tidak menjadi masalah ketika sebuah maskapai penerbangan membebaskan masyarakat dengan nominal yang telah disebutkan di atas di dalam membayar tiket perjalanan. Namun yang menjadi persoalan ketika maskapai penerbangan hanya berorientasi pada *profit oriented* dan mengindahkan faktor keselamatan, maka itu akan menjadi masalah serius dalam keberlangsungan maskapai penerbangan.

Beberapa contoh maskapai penerbangan di Indonesia yang hanya berfokus pada *profit oriented* dan menerapkan LCC yang pada akhirnya maskapai tersebut dicabut izin usahanya oleh pemerintah Indonesia adalah Adam Air. Berbeda dengan maskapai Adam Air, Lion Air yang membeli pesawat-pesawat baru dengan jumlah yang sangat banyak dengan total pembelian sebesar 18,4 milyar euro (www.dw.de, diakses 19 Desember 2014) juga sering mengalami gangguan dalam penerbangan. Maskapai ini sering mengalami kejadian tergelincir atau mengalami gangguan mesin yang mengakibatkan keterlambatan dalam penerbangan. Kasus terakhir adalah ketika Lion Air tidak dapat menyentuh *runway* bandara Ngurah Rai Denpasar (Bali), dan menyebabkan jatuh di pinggir pantai bandara (www.bbc.co.uk, diakses 15 Desember 2014)

Berdasarkan beberapa masalah di atas, terlihat bahwa maskapai yang hanya menginginkan keuntungan dan tidak memperhatikan faktor keselamatan dan kenyamanan kepada pengguna jasa akan membawa dampak yang sangat negatif bagi masyarakat. Dengan kondisi yang dihadapi beberapa maskapai dalam negeri tersebut tentu menjadi pelajaran yang sangat berharga bagi Indonesia untuk ikut serta dan aktif mengkampanyekan “Zero Accident” dalam melakukan penerbangan. Apalagi pada akhir tahun 2015 Indonesia akan menghadapi masyarakat ekonomi ASEAN (MEA) atau ASEAN Economic Community (AEC).

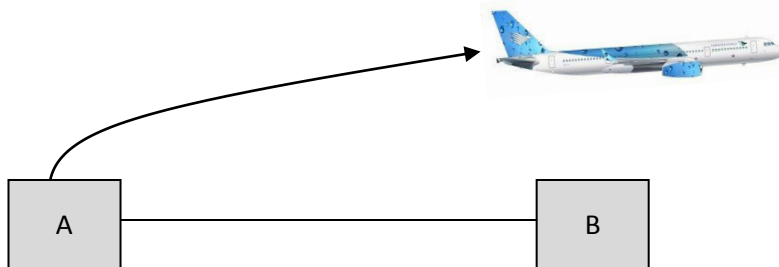
AEC sendiri sebagai salah satu pilar dari pada ASEAN Community (AC) memiliki 11 sektor prioritas dalam pemberlakuan liberalisasi. Dalam hal ini khusus yang membidangi sektor penerbangan adalah ASEAN Open Sky Policy (AOSP). AOSP merupakan sebuah kebijakan yang dibuat untuk meliberalisasikan penerbangan antara negara satu dengan negara lainnya yang masuk dalam proses integrasi bidang ekonomi khususnya yang masuk dalam komunitas ekonomi ASEAN.

Lebih lanjut mengenai AOSP, Indonesia dan negara lainnya telah sepakat akan melakukan liberalisasi pada tahun 2015, sehingga pada liberalisasi sempurna pada tahun 2015, semua negara anggota ASEAN akan melakukan liberalisasi penerbangan secara sempurna. Hal tersebut merupakan sebuah tanggung jawab dan konsekuensi setelah diratifikasinya perjanjian WTO/GATS

(www.wto.org, diakses 15 Desember 2014), berdasarkan UU No.7, tahun 1994 tentang Pengesahan *Agreement Establishing The World Trade* (Peretujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia), serta telah ditanda tangannya *Cebu Declaration on the Acceleration of the Establishment of an ASEAN Community by 2015* (www.aseansec.org, diakses 7 Desember 2014).

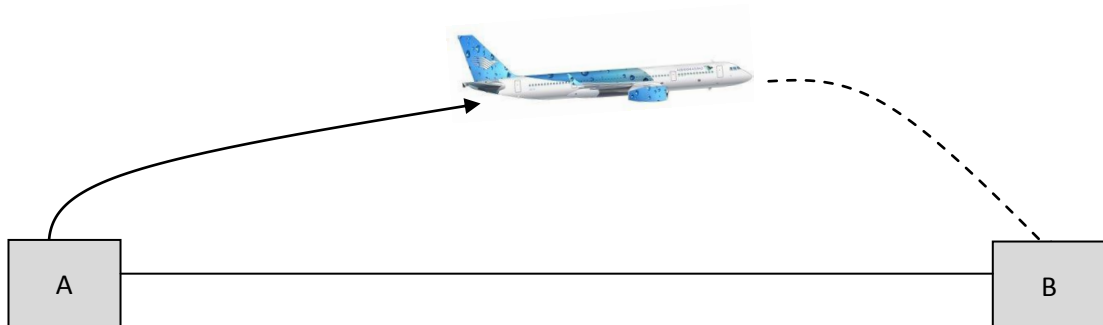
Untuk mengetahui lebih jelas mengenai AOSP, berikut akan disampaikan mengenai tahapan-tahapan menuju kebebasan di udara dalam pemberlakuan AOSP yang memiliki tujuan akhir *ASEAN Single Aviation Market* pada tahun 2015, yaitu sebagai berikut:

Gambar
Kebebasan di Udara (*Freedom of the Air*)
KEBEBASAN PERTAMA



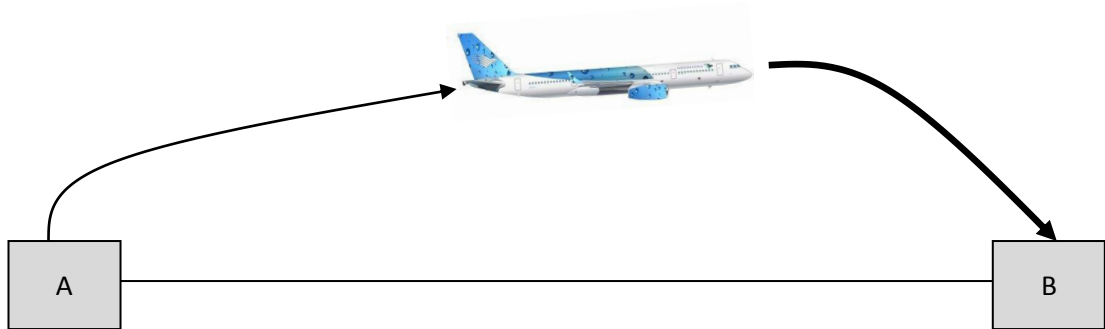
Pesawat milik perusahaan penerbangan negara asing diberi hak untuk melintasi wilayah suatu negara (*Over Flying Rights*)

Gambar
KEBEBASAN KEDUA



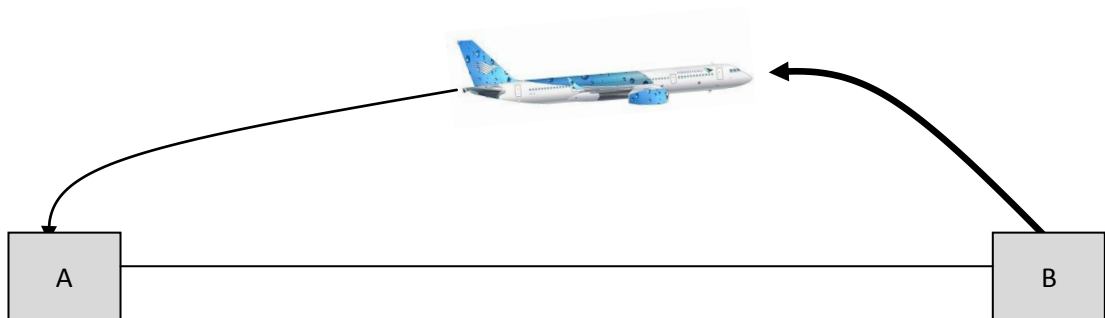
Pesawat milik perusahaan penerbangan negara asing diberi hak untuk mendarat bukan untuk tujuan komersial, tetapi untuk *Technical Landing* atau *Refuelling*.

**Gambar
KEBEBASAN KETIGA**



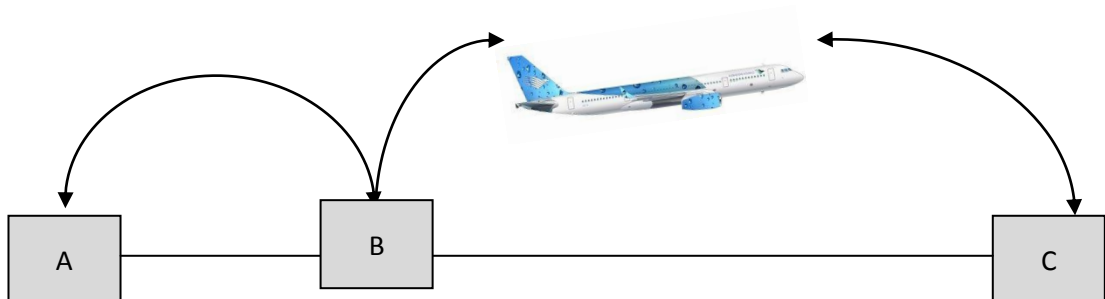
Pesawat milik perusahaan penerbangan negara asing diberi hak untuk menurunkan penumpang/barang di negara mitra dari negara asal pesawat.

**Gambar
KEBEBASAN KEEMPAT**



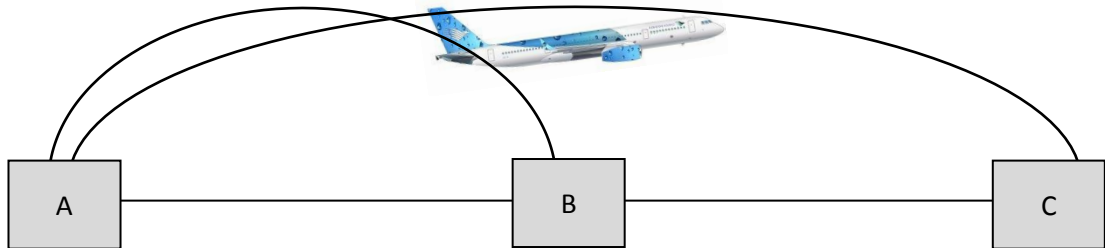
Pesawat milik perusahaan penerbangan negara Asing diberi hak untuk menaikkan penumpang/barang dari negara mitra ke negara asal pesawat.

**Gambar
KEBEBASAN KELIMA**



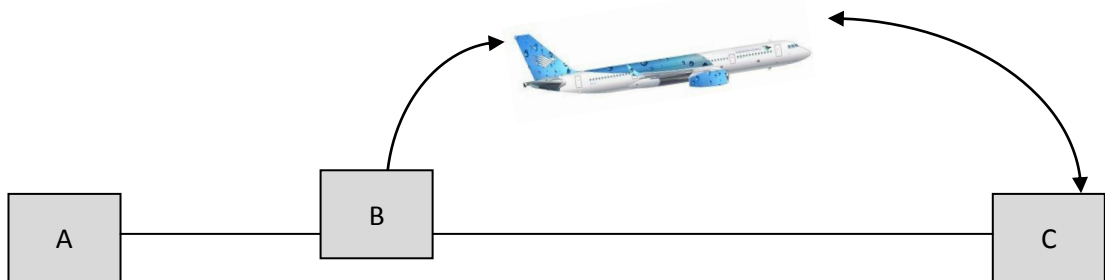
Pesawat milik perusahaan penerbangan negara asing diberi hak untuk menaikkan penumpang/barang dari negara mitra dan menurunkan ke negara ketiga dan sebaliknya.

**Gambar
KEBEBASAN KEENAM**



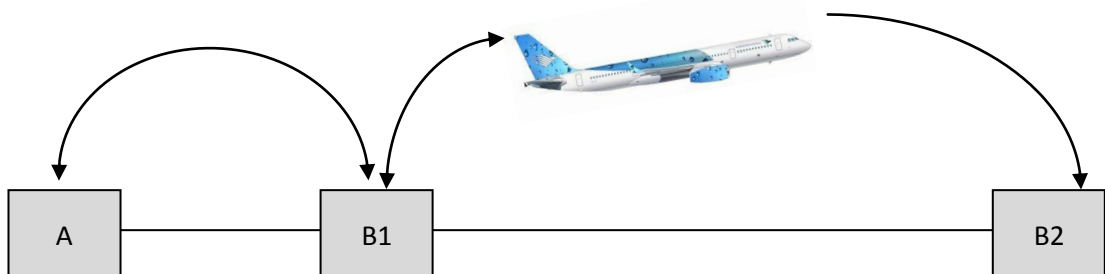
Pesawat milik perusahaan penerbangan negara asing diberi hak untuk menaikkan penumpang/barang dari negara mitra dan transit di negara asal pesawat untuk di turunkan di negara ketiga, dan sebaliknya.

**Gambar
KEBEBASAN KETUJUH (STAND ALONE FIFTH FREEDOM)**



Pesawat milik perusahaan penerbangan negara asing diberi hak untuk menaikkan penumpang/barang dari negara mitra untuk di turunkan di negara ketiga tanpa kembali ke negara asal pesawat.

**Gambar
KEBEBASAN KEDELAPAN (CABOTAGE)**



Pesawat milik perusahaan penerbangan negara asing diberi hak melakukan angkutan udara niaga domestik negara mitra dan kembali ke negara asal pesawat. (Kementerian Perhubungan RI)

Berdasarkan penjelasan pada data gambar di atas, dapat dianalisis bahwa dengan adanya kebijakan AOSP tentu akan terdapat prospek keuntungan jangka panjang dalam keikutsertaan Indonesia. Keuntungan dari pemberlakuan AOSP akan maksimal jika diikuti dari kesiapan seluruh pihak yang terkait di dalam negeri sebelum AOSP berlangsung. Kemudian setelah kondisi di dalam negeri mampu bersaing dan siap menjalankan kebijakan liberalisasi penerbangan tersebut, maka prospek yang dapat diambil, di antaranya keuntungan yang berlipat ganda dari pemberlakuan kebijakan tersebut karena kondisi geografis Indonesia yang sangat luas dan strategis di wilayah Asia Tenggara.

Keuntungan yang akan diperoleh dalam pemberlakuan AOSP tersebut tentu harus diikuti dengan kondisi maskapai dalam negeri yang sehat dalam arti luas. Sehat dalam arti luas tersebut memiliki makna bahwa perusahaan penerbangan di dalam menjalankan strategi bisnisnya semata-mata tidak hanya bermuara pada *profit oriented*, melainkan jasa. Karena sebenarnya esensi dari pada perusahaan penerbangan ini adalah memainkan peran jasa yang amat penting. Ketika perusahaan sudah mengedepankan jasa pelayanan yang prima atau *Exceclent Services* maka tidak dikhawatirkan lagi perusahaan tersebut akan *survive* dalam persaingan, baik domestik maupun internasional.

Melihat perkembangan trend industri penerbangan di Indonesia, selain berbagai masalah yang sudah disampaikan di atas, juga terdapat prestasi-prestasi gemilang yang diperoleh oleh maskapai dalam negeri. Contohnya saja Garuda Indonesia yang pada tanggal 16 Desember 2014, secara resmi telah mendapat anugerah sebagai maskapai penerbangan berbintang 5 versi *Skytrax*, salah satu lembaga konsultan terpercaya yang bergerak di bidang analisis penerbangan, bandara, dan penilaian maskapai penerbangan yang berbasis di *United Kingdom*.

Keberhasilan Garuda Indonesia memperoleh predikat bintang 5 merupakan prestasi yang sangat prestisius mengingat tidak banyak maskapai di dunia yang berhasil memperoleh prestasi tersebut. Terhitung menurut *Skytrax* hanya terdapat 7 maskapai. Di antaranya *ANA All Nipon Airways* (Jepang), *Asiana Airlines* (Korea Selatan), *Cathay Pacific Airways* (Hongkong), *Garuda Indonesia* (Indonesia), *Hainan Airlines* (China), *Qatar Airways* (Qatar) dan *Singapore Airlines* (Singapura) (www.airlinequality.com, diakses 16 Desember 2014)

Kemudian untuk mensukseskan Indonesia agar dapat berperan aktif di dalam pemberlakuan AOSP tersebut tentu selain harus diikuti dengan kesiapan maskapai dalam negeri yang sudah disinggung sebelumnya, operator penerbangan dalam hal ini harus bergerak secara pro aktif dalam mengikuti kemajuan teknologi dan keinginan konsumen berdasarkan pada konsep pasar.

Pada saat sekarang masyarakat di Asia Tenggara khususnya di Indonesia telah terjadi trend positif di dalam peningkatan jumlah masyarakat kelas menengah ke atas. Terbukti dari data BPS jumlah masyarakat menengah ke atas semakin tahun semakin meningkat. Dari jumlah penduduk Indonesia sekitar 255 juta terdapat hampir 50 juta (www.bps.go.id, diakses 17 Desember 2014). Meningkatnya masyarakat kelas menengah ini tentu memiliki keuntungan tersendiri bagi para pemberi jasa pelayanan. Salah satunya adalah maskapai penerbangan. Masyarakat dengan penghasilan yang lebih dari cukup yang masuk dalam kategori kelompok menengah ke atas tentu akan memilih jasa pelayanan premium dengan harga yang tentunya tidak murah.

Dengan dipilihnya jasa pelayanan premium tersebut tentu menjadi daya tarik tersendiri bagi penyedia jasa dalam hal ini penerbangan. Oleh karena itu tidak heran maskapai sekelas Garuda Indonesia saja tingkat *load factor* selalu berada di atas 75% (www.garuda-indonesia.com, diakses 18 Desember 2014). Hal ini menunjukkan bahwa sudah semakin banyak masyarakat Indonesia yang memilih jasa pelayanan premium dari pada jasa pelayanan yang tidak maksimal. Sekalipun harus menambah kocek yang besar, hal itu dipastikan bukan merupakan sebuah permasalahan bagi pengguna jasa tersebut.

Sesuai dengan kutipan mantan CEO Garuda Indonesia Emirsyah Sattar yang mengatakan *“jika berusaha di dalam bisnis jasa, maka seharusnya perusahaan tersebut tidak berorientasi pada profit, namun harus berorientasi pada service. Karena jika kita memberikan pelayanan prima (exceclent service) maka para pengguna jasa akan datang dan tetap membayar sekalipun harus merogoh kocek yang cukup dalam. Karena pada intinya bisnis jasa itu esesensinya adalah pelayanan prima”* Lebih lanjut di dalam pemberlakuan AOSP tersebut kelak akan terjadi persaingan yang sangat bebas antara maskapai – maskapai negara anggota ASEAN lebih-lebih jika asas *Cabotage* diberlakukan secara sempurna.

Dengan keleluasaan maskapai negara anggota ASEAN dalam melakukan angkutan udara di wilayah udara Indonesia tentu menjadi tantangan tersendiri bagi maskapai-maskapai dalam negeri Indonesia. Lihat saja maskapai sekelas *Singapore Airlines, Thai Airways, Malaysia Airlines* yang menjadi *leading sector* dalam jasa pelayanan penerbangan internasional tentu akan membawa dampak yang buruk bagi keberlangsungan maskapai dalam negeri Indonesia. Hal ini dapat dilihat kembali pada pernyataan sebelumnya yakni jumlah kelompok masyarakat menengah ke atas Indonesia yang semakin tahun semakin meningkat, tentu dipastikan dan tidak diragukan bahwa masyarakat kelompok menengah tersebut akan dengan lebih memilih menggunakan jasa pelayanan maskapai asing dibandingkan dengan maskapai dalam negeri.

Kecenderungannya tentu masyarakat tersebut pasti akan memilih *service* yang maksimal sekalipun membayar dengan harga yang lebih mahal, dibandingkan

membayar murah namun tidak mendapatkan pelayanan prima dan tidak mendapat jaminan keselamatan selama penerbangan berlangsung.

Oleh karena hal tersebut dan berdasarkan persoalan-persoalan yang telah disebutkan sebelumnya di akhir tahun 2014 ini diharapkan penyedia jasa penerbangan terutama yang berbasis pada LCC harus sesegera mungkin memperbaiki pelayanan agar masyarakat Indonesia tidak beralih dari produk dalam negeri ke dalam produk luar negeri. Hal yang harus diingat dan menjadi perhatian bersama, masyarakat Indonesia juga memiliki kecenderungan lebih suka menggunakan produk-produk luar negeri dari pada produk dalam negeri.

Kesimpulan

Berdasarkan uraian penjelasan di atas dapat ditarik benang merah bahwasannya kondisi penyedia jasa penerbangan di Indonesia memiliki 2 sisi yang berbeda. Pertama terdapat sisi kelemahan yang dapat membahayakan keberlangsungan maskapai dalam negeri. Dalam hal ini mereka yang hanya berorientasi pada profit yakni maskapai-maskapai yang menerapkan konsep LCC. Kedua adalah sisi kekuatan yang dapat memberikan keuntungan yang lebih baik. Dalam hal ini adalah maskapai yang bermuara pada pelayanan prima atau maskapai yang menerapkan konsep *Full Service*. Keuntungan yang lebih yang diperoleh bukan saja berasal dari pengguna jasa dalam negeri yang akan menggunakan jasa penerbangan *full service* tersebut, namun sudah dipastikan masyarakat asing juga akan tertarik menggunakan jasa penerbangan tersebut di dalam melakukan perjalanan udara.

Dari sini dapat dilihat sisi refleksinya bahwa dalam mensukseskan pemberlakuan AOSP, dibutuhkan semangat perubahan menuju perbaikan seperti yang selalu disampaikan oleh presiden terpilih Indonesia Joko Widodo yakni Revolusi Mental.

Jika seluruh penyedia jasa penerbangan dalam negeri Indonesia dapat mengubah arah kebijakan bisnis dari hanya sekedar *profit oriented* menuju *service exelent oriented* maka dipastikan pada saat pemberlakuan AOSP bukan hanya masyarakat Indonesia yang akan menggunakan jasa penerbangan dalam negeri, melainkan seluruh masyarakat ASEAN yang akan menggunakan jasa penerbangan Indonesia.

Oleh karena itu jika hal ini terjadi maka dampak positif yang akan diterima adalah pada masyarakat Indonesia itu sendiri dan yang tidak kalah pentingnya adalah perbaikan ekonomi Indonesia sesuai dengan cita – cita Indonesia yang tertuang dalam pembukaan UUD 1945 paragraf keempat alenia 4 yakni memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Daftar Pustaka

- Data Open Sky Policy, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Perhubungan Udara Kantor Pusat Jakarta.*
- Rudy, May T. 2005, *Administrasi dan Organisasi Internasional*, Bandung: PT. Reflika Aditama.
- Thomas L. Brewer. 1980. *American Foreign Policy: A Contemporary Introduction*. New Jersey Prentice – Hall: inc Englewood Cliffs.

Situs Internet

- Airbus, “Orders & Deliveries” tersedia di
<http://www.airbus.com/presscentre/corporate-information/orders-deliveries/> diakses pada tanggal 15 Desember 2014
- Airline Quality, “The World's 5-Star Airlines” tersedia di
<http://www.airlinequality.com/StarRanking/5star.htm>, diakses pada tanggal 16 Desember 2014.
- ASEAN Secretariat, “Asean Community” tersedia di
http://www.aseansec.org/about_ASEAN.html, diakses pada tanggal 7 Desember 2014.
- BBC, “Lion Air Jatuh di Perairan Bali” tersedia di
http://www.bbc.co.uk/indonesia/berita_indonesia/2013/04/130413_lion_air_jatuh, diakses pada tanggal 15 Desember 2014
- BPS, “Jumlah Penduduk Indonesia” tersedia di
www.bps.go.id/brs_file/naker_07nov11.pdf, diakses pada tanggal 17 Desember 2014.
- DW, “Lion Air Catat Rekor Pembelian Pesawat” tersedia di
di <http://www.dw.de/lion-air-catat-rekor-pembelian-pesawat/a-16681557>, diakses pada tanggal 19 Desember 2014
- Garuda Indonesia, “Investor Newsletter Investor Update PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.” Tersedia di
https://www.garuda-indonesia.com/iwov-resources/pdf/monthly-operating-statistic/Investor%20Update%20April_2012.pdf, diakses pada tanggal 18 Desember 2014.
- Garuda Indonesia, “Route Map” tersedia di
<https://www.garuda-indonesia.com/my/en/destination/route-map/index.page>, diakses pada tanggal 15 Desember 2014
- Garuda Indonesia, “The history of Indonesia's commercial aviation and Garuda Indonesia” tersedia di
<https://www.garuda-indonesia.com/my/en/investor-relations/about-garuda-indonesia/corporate-profile/history/index.page>, diakses pada tanggal 15 Desember 2014
- Kementerian Perhubungan, “Statistik Angkutan Udara” tersedia di
<http://hubud.dephub.go.id/?id/produksi/index/filter:category,2>, diakses pada tanggal 17 April 2014.

VOA, “Australia: MH370 Tidak Jatuh di Tempat Pencarian Selama” Ini tersedia di <http://www.voaindonesia.com/content/australia-mh370-tidak-jatuh-di-tempat-terdengar-bunyi-ping/1924908.html>, diakses pada tanggal 15 Desember 2014

WTO (World Trade Organization) GATS (General Agreement on Trade in Services) , tersedia di http://www.wto.org/..serv_e.htm, diakses pada tanggal 15 Desember 2014.