



# ASEAN Open Sky 2015

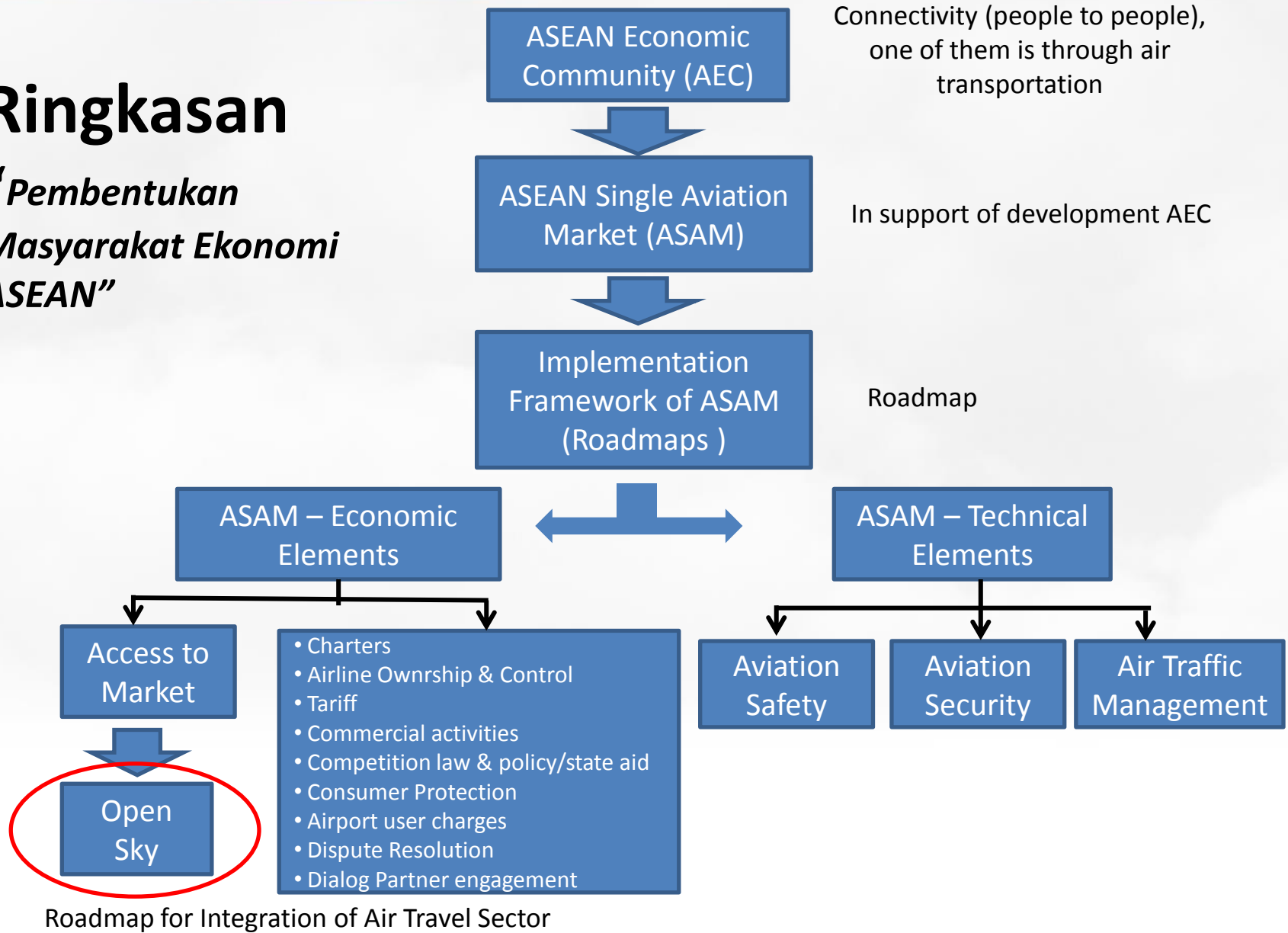
Sebuah Kesempatan sekaligus Ancaman Bagi Industri Penerbangan Indonesia

Radio Dalam Square, Blok 1 Kav. D Jl. Radio Dalam Raya No. 5. Kebayoran Baru Jakarta Selatan Indonesia  
Phone: (62-21) 29428652

Jakarta, Januari 2015

# Ringkasan

## “Pembentukan Masyarakat Ekonomi ASEAN”



# Market Access

- **Tujuan:**

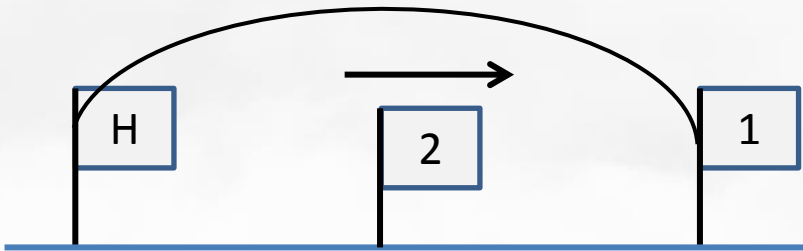
Meliberalisasikan lebih lanjut layanan penumpang udara ke setiap titik di ASEAN yang memiliki bandara Internasional

- **Ukuran Utama:**

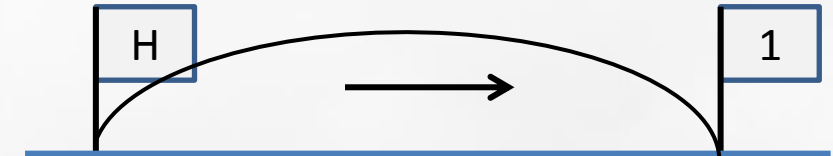
- Protokol 1 pada “*Unlimited 3rd & 4th Freedom Traffic Rights*” antara kota-kota ASEAN (yang memiliki Bandara Internasional)
- Protokol 2 pada “*Unlimited 5th Freedom Traffic Rights*” antara kota-kota ASEAN (yang memiliki Bandara Internasional)

*Catatan:* Untuk Indonesia adalah kota-kota Jakarta, Surabaya, Denpasar, Medan & Makasar

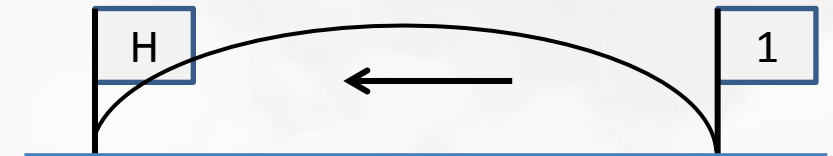
# Freedom of The Air Addressed In The ASEAN Open Sky 2015



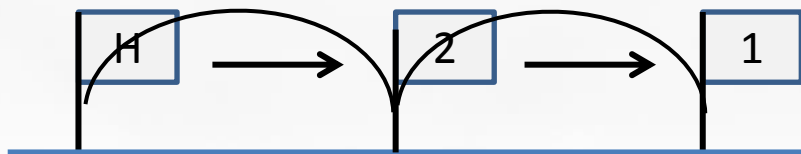
**Freedom No.1:** The Right To Overfly A Foreign Country



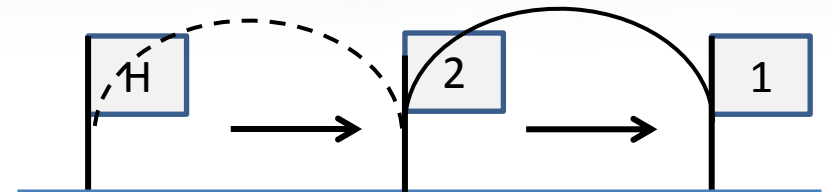
**Freedom No.3:** The Right To Carry Pax In A Foreign Country



**Freedom No.4:** The Right To Carry Pax From A Foreign Country



**Freedom No.2:** The Right To Make A Maintenance &/Or Fuel Stop

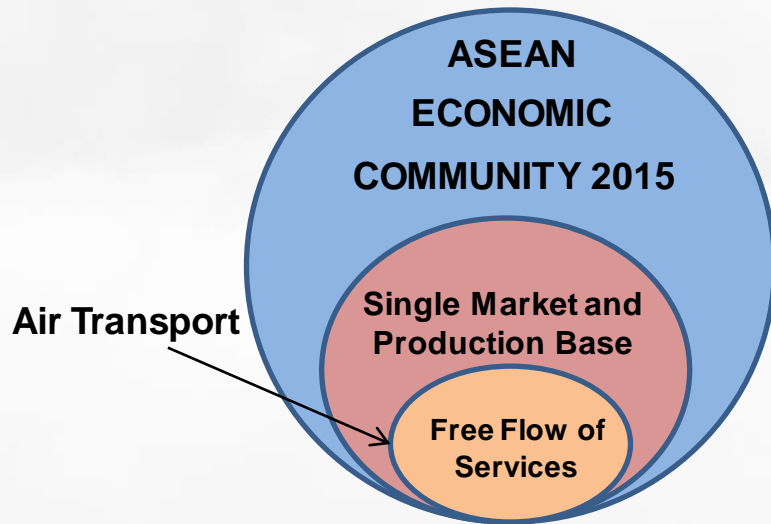


**Freedom No.5:** The Right To Carry Pax Between 2 Foreign Countries

H = Home Country    1 = Foreign Country 1  
2 = Foreign Country 2

# Issue Dalam Menghadapi “The ASEAN Open Sky 2015”

## Background Issue



Restricted Under  
Bilateral  
Agreement



Open Skies Under  
Multilateral  
Agreements



- Unlimited **3rd & 4th** freedom between any points within ASEAN by June 2010
- Unlimited **5th** freedom between any points within ASEAN by 2015
- No restrictions on pricing, frequency & type of airlines
- Relaxation on airlines' ownership & control



- Dampak pada Kedaulatan Udara Indonesia
- Dampak pada Kebijakan & Perundang-undangan
- Dampak pada Air Operator Indonesia
- Dampak pada Bandara Udara Indonesia
- Dampak pada technical elemen

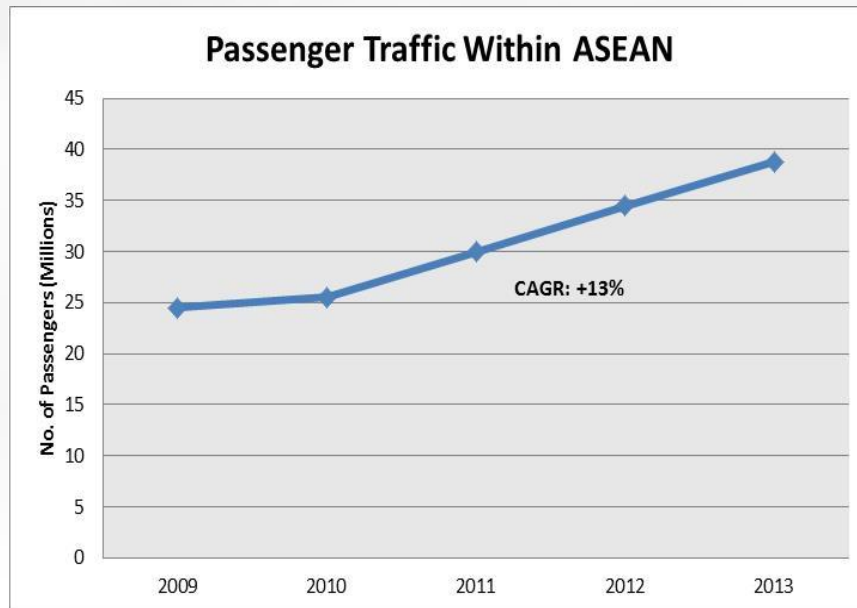
### Hasil Yang Diharapkan (as designed)

- Konektivitas yang lebih baik
- Biaya penerbangan yang lebih rendah
- Layanan lebih baik
- Kompetisi lebih kuat
- Traffic lebih padat
- Pasar lebih besar

# Issue Dalam Menghadapi “*The ASEAN Open Sky 2015*”

## *Kesempatan – Prediksi Permintaan (Statistic)*

### 1. Penumpang Transportasi Udara ASEAN (s/d 2013)



Sumber: Air Transportation Infrastructure Readiness Towards ASEAN Open Skies Seminar

### ASEAN International (Visitor Arrival)

No	Member States	2012	2013	Growth (%)
1	Brunei Darussalam	213.026	224.904	5,18
2	Cambodia	3.584.307	4.210.165	17,46
3	Indonesia	8.044.462	8.802.129	9,42
4	LAO PDR	3.330.089	3.795.045	13,96
5	Malaysia	25.032.708	25.715.460	2,7
6	Myanmar	1.058.995	2.044.307	93,04
7	Philippines	3.830.723	4.681.307	9,56
8	Singapore	14.500.000	15.619.485	7,4
9	Thailand	22.353.903	26.546.725	18,76
10	Viet Nam	6.847.678	7.572.352	10,58
	<b>TOTAL</b>	<b>88.795.891</b>	<b>99.211.879</b>	<b>11,73</b>

Sumber: Air Transportation Infrastructure Readiness Towards ASEAN Open Skies Seminar

# Issue Dalam Menghadapi “*The ASEAN Open Sky 2015*”

## *Kesempatan (Statistic)*

### 2. Estimasi Pertumbuhan Transportasi Udara Indonesia akibat Open Sky (s/d 2025)

Country/City	Air Transportation Components	2010	2025	AAGR
Indonesia	Domestic Passengers (mn)	87	255	7.5%
Indonesia	International Passengers (mn)	19	67	8.9%
Indonesia	Domestic Aircraft Movements (000)	781	1,848	5.9%
Indonesia	International Aircraft Movements (000)	127	390	7.8%
Indonesia	Domestic Air Cargo (tons 000)	480	2,070	10.2%
Indonesia	International Air Cargo (tons 000)	286	1,380	11.1%
Jakarta	Domestic Passengers (mn)	32	107	8.4%
Jakarta	International Passengers (mn)	10	37	9.5%
Jakarta	Domestic Aircraft Movements (000)	247	679	7.0%
Jakarta	International Aircraft Movements (000)	62	202	8.2%

Sumber: Indonesia Infrastructure Initiative

# Issue Dalam Menghadapi “*The ASEAN Open Sky 2015*”

## *Dampak pada Kedaulatan Udara Indonesia*

1. Kesiapan Air Traffic Controller (ATC) Indonesia  
Jika dinilai tidak sesuai standard ICAO, maka wewenang *traffic control* diatas wilayah NKRI akan diserahkan kepada Negara lain yang sudah lebih siap.
2. Lalu lintas udara di atas wilayah NKRI yang akan bertambah padat, ditambah dengan teknologi yang terbatas, para petugas ATC akan kesulitan untuk mengontrol wilayah udara Indonesia dari **Black Flight** .

## *Dampak pada Kebijakan & Perundang-undangan*

1. Undang-undang Penerbangan 1/2009  
Review untuk memastikan konsistensi dengan ASEAN Multilateral Agreement, review relaxasi pada *airlines' ownership & control*, , review aturan & prosedur yang mempengaruhi kemampuan untuk berkompetisi
2. Undang-undang Persaingan Usaha 1999  
Perlu mengembangkan kasus-kasus dalam Industri Penerbangan



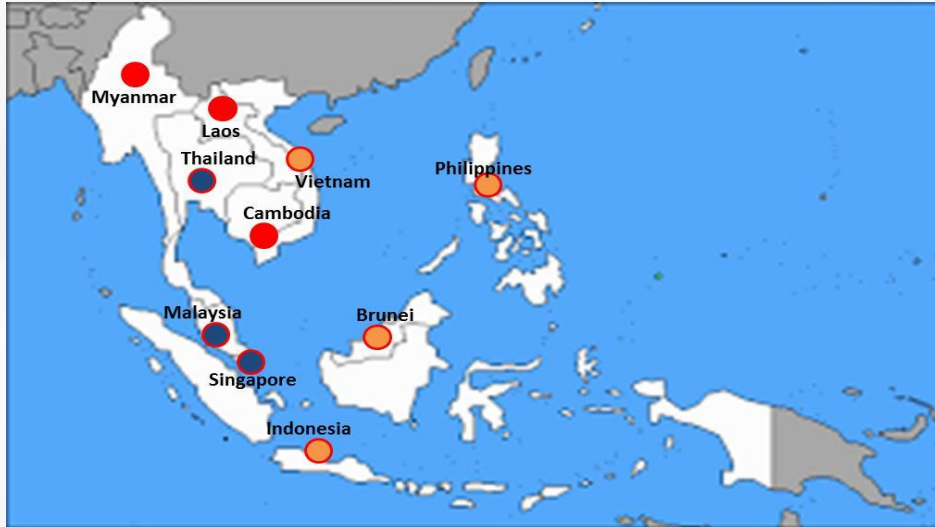
# Issue Dalam Menghadapi “*The ASEAN Open Sky 2015*”

## *Dampak pada Air Operator*

1. Harus mengangkat Indonesia Safety Level dari Cat. II ke Cat. I
2. Membuat kebijakan yang mendukung kemampuan bersaing Air Operator Indonesia (penurunan harga fuel, 0% tax import & tarif yang pro pasar)
3. Market domestic Indonesia sebenarnya adalah ASEAN Open Sky, pertumbuhan ekonomi dipercaya justru dapat diperoleh melalui pengembangan penerbangan domestik
4. Mengamankan pertumbuhan domestik dan menerapkan internasionalisasi secara bertahap
5. Air Operator tidak berjadwal (non-scheduled) umumnya tidak terpengaruh oleh persetujuan ASEAN Open Sky, terutama karena berada pada “niche” operations.

# Issue Dalam Menghadapi “The ASEAN Open Sky 2015”

## *Dampak pada Bandar Udara*



- 1. Indonesia** ●
  - Akses darat ke bandara masih kurang
  - Belum terpenuhinya pemenuhan terhadap Standard “Safety & security” Internasional
  - Perencanaan pemanfaatan lahan yang belum optimal
- 2. Singapore, Malaysia, Thailand** ●
- 3. Phillipines, Brunei, Vietnam** ●
  - Negara Arkipelago
  - Masih tergantung pada transportasi darat dan laut
- 4. Kamboja, Laos, Myanmar** ●
  - Masih dalam faase pengembangan ke “Market Based” system

# Issue Dalam Menghadapi “*The ASEAN Open Sky 2015*”

## *Dampak pada ASAM Technical Element*

### **1. Aviation Safety**

- Penyesuaian Safety Standard & Regulatory Capability dengan ICAO Standard
- Mengenal “Aviation Related Certification Agreement”, khusus untuk area utama yaitu; AOC, Aircraft Airworthiness (Approved Maintenance Organization) dan crew & engineer licensing
- Mengembangkan & menerapkan “Common Rules” frame work untuk ASEAN Aviation Safety Rule

### **2. Aviation Security**

- Penyesuaian “Aviation Security Measure” dengan ICAO Standard
- Mengidentifikasi area untuk Pembangunan Kemampuan (capacity building) negara-negara anggota ASEAN
- Melakukan harmonisasi untuk area-area seperti “Screening Tehnology (cairan, aerosol & gels)” dsb.

### **3. Air Traffic Management (ATM)**

- Melaksanakan “gap” analysis.
- Mengembangkan elemen-elemen kunci sebagai dasar kerja untuk menuju “Full Harmonization” dari ATM procedure
- Meningkatkan pelatihan-pelatihan untuk teknologi kunci dan inisiatif