

Penyelamatan (Hanya) Garuda Indonesia atau Seluruh



RIDHA ADITYA NUGRAHA

Air and Space Law Studies,
Universitas Prasetiya Mulya

”

Pemerintah berutang budi kepada maskapai swasta dalam menciptakan konektivitas di Indonesia tengah dan timur, termasuk penerbangan perintis.

Pandemi korona (Covid-19) telah memukul industri penerbangan global. Penutupan perbatasan negara secara bergantian melanjutkan ketidakpastian waktu kembalinya penerbangan internasional. Alhasil mayoritas maskapai menggantungkan napas pada penerbangan domestik maupun regional. Indonesia salah satunya.

Sebelum pandemi terjadi, pasar penerbangan domestik Indonesia jauh dominan ketimbang internasional. Sekitar 97 juta berbanding 31 juta penumpang pada 2017 dan dominasi penerbangan domestik berlanjut. Inilah modal utama pemulihan dunia penerbangan nasional yang seyogianya dapat dimaksimalkan.

Saat ini berita nasional dihangatkan dengan utang selangit Garuda Indonesia. Publik khawatir situasi tersebut berujung pada kebangkrutan maskapai nasional pembawa bendera (*flag carrier*) yang tersisa. Merpati Nusantara telah mati suri dan belum beroperasi kembali sejak 2014.

Kementerian BUMN tengah mengkaji empat opsi penyelamatan maskapai pelat merah. *Pertama*, melalui pemberian pinjaman atau suntikan ekuitas. Opsi ini memiliki potensi meninggalkan Garuda Indonesia dengan warisan utang semakin besar pada masa datang. *Kedua*, melalui jalur perlindungan kepailitan guna memuluskan rencana

restrukturisasi.

Dua opsi terakhir adalah mendirikan maskapai nasional baru di tengah proses restrukturisasi Garuda Indonesia dan likuidasi maskapai pelat merah. Dua opsi terakhir berarti menggantungkan konektivitas domestik kepada maskapai swasta selama beberapa waktu.

Berbicara perihal ketenagakerjaan, Garuda Indonesia sejauh ini berupaya menghindari pemutusan hubungan kerja (PHK). Namun opsi pensiun dini telah dibahas. Gambaran dari pihak swasta, Sriwijaya Air menawarkan paket pengunduran diri sukarela pada 25 Mei lalu. Sebelumnya maskapai ini telah merumahkan sejumlah pegawai pada September 2020.

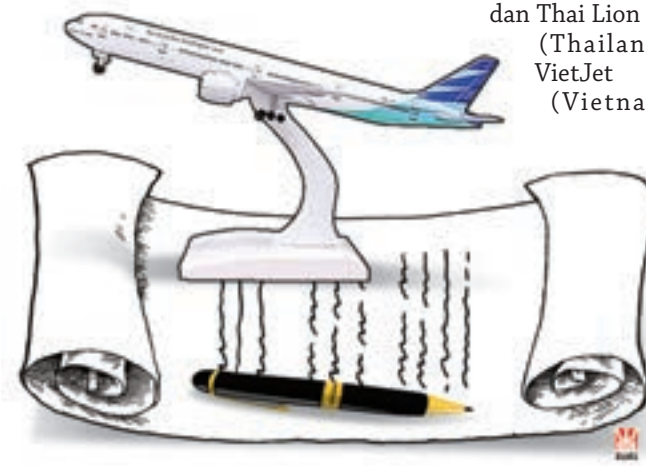
Nyatanya pandemi tidak membedakan pelat merah maupun swasta, semua terkena imbas dan kini dalam kondisi kritis. Sayangnya tidak terdapat pemberitaan mengenai upaya penyelamatan maskapai swasta. Indonesia bukan hanya Pulau Jawa dengan konektivitas serbakomplet. Pemerintah berutang budi kepada maskapai swasta dalam menciptakan konektivitas di Indonesia tengah dan timur, termasuk penerbangan perintis. Penyelamatan Garuda Indonesia semata adalah diskriminatif dan bukan solusi, bahkan berpotensi menciptakan permasalahan lebih kompleks ke depan.

Salah satu opsi alternatif yang belum dibahas ialah pelonggaran batasan investasi asing dengan persyaratan khusus. Butuh modal dan risiko

tinggi untuk masuk ke dalam industri sarat prestise ini. Richard Branson pemilik maskapai Virgin Atlantic terkenal dengan ucapan, “*If you want to be a millionaire, start with a billion dollars and launch a new airline.*”

Isu investasi asing memang sangat sensitif, tetapi juga perlu realistis jika suntikan modal tidak diberikan baik kepada Garuda Indonesia maupun maskapai swasta tepat waktu. Jangan sampai keselamatan penerbangan dikorbankan akibat utak-atik alokasi dana pemeliharaan pesawat.

Opsi sensitif ini memiliki dua muka, yakni ke dalam (in-



ternal) dan keluar (eksternal). Berbicara faktor internal, Indonesia bersama Brunei Darussalam, Malaysia, Myanmar, Singapura, Thailand, dan Vietnam membatasi paling banyak 49% kepemilikan (*ownership*) saham asing pada maskapai nasional. Salah satu tujuannya memastikan nasionalitas ba-

dan hukum maskapai.

Sebagai gambaran, Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan melarang keberlakuan asas *cabotage* di Indonesia. Hanya maskapai dengan nasionalitas Indonesia (pesawat registrasi PK) yang diizinkan melakukan penerbangan komersial berjadwal (*scheduled flight*) antarkota di Indonesia. Hal ini tidak lain untuk mengamankan pasar domestik hanya bagi maskapai nasional.

Metode mengakali isu kepemilikan (*ownership*) ialah dengan mendirikan cabang maskapai di negara-negara tujuan seperti Lion Group (Indonesia) dengan Malindo Air (Malaysia) dan Thai Lion Air (Thailand); VietJet Air (Vietnam)

dengan Thai VietJet Air (Thailand); dan yang terbesar AirAsia Group (Malaysia) tersebar di Indonesia, Thailand, dan Filipina. Namun total investasi yang diperlukan sangat besar. Selain modal minimal, investor asing dihadapkan dengan jumlah minimal kepemilikan pesawat serta nasib bukan sebagai pe-

megang saham pengendali.

Omnibus Law Indonesia memang telah menghapus jumlah minimal pengoperasian pesawat, dari total 10 pesawat, 5 milik sendiri dan 5 dikuasai (*leasing*), sebagai syarat pendirian maskapai komersial penerbangan berjadwal. Sebelumnya persyaratan di Indonesia merupakan yang tertinggi di ASEAN dengan perbandingan Singapura minimal 3 pesawat operasional, Thailand 2, dan Malaysia 1.

Kehadiran *Omnibus Law* Indonesia tidak serta-merta menjadikan jumlah maskapai nasional baru menjamur. Investor tengah dihadapkan dengan ketidakpastian bisnis maskapai penerbangan di tengah minimnya bantuan pemerintah atau melirik investasi di bandar yang terbukti lebih mampu bertahan.

Jika *status quo* nasionalitas Garuda Indonesia sebagai *flag carrier* patut dipertahankan dengan kepemilikan minimal 51% saham oleh subjek hukum Indonesia, jangan disentuh. Namun pikirkan juga kelangsungan hidup maskapai swasta melalui pelonggaran investasi asing secara khusus untuk waktu tertentu, setidaknya selama pandemi. Urgensi ini nyata mengingat maskapai swasta tidak memiliki hak istimewa layaknya Garuda Indonesia. Pegawai yang menggantungkan hidup di maskapai swasta juga perlu diselamatkan.

Berbicara faktor eksternal, kehadiran investasi asing di atas 50% pada maskapai swasta nasional menciptakan kondisi hilangnya hak sejumlah rute pe-

nerbangan internasional. Model bilateral hingga multilateral *air service agreement* umumnya mensyaratkan kontrol efektif. Perihal ini dibuktikan melalui kepemilikan saham investor secara mayoritas dan maskapai penerbangan dengan nasionalitas sama. Sebagai gambaran, merger Air France-KLM harus melalui struktur yang rumit perihal *ownership and control* dengan berujung masing-masing 50% saham dimiliki Belanda dan Prancis agar kedua maskapai tidak kehilangan hak rute penerbangan internasional.

Maka opsi sensitif di atas dengan target menjamin konektivitas nasional dapat diasumsikan tepat sasaran. Faktor eksternal akan mengunci kebermanfaatan investasi asing hanya untuk menghidupkan penerbangan domestik dengan imbalan hingga waktu tertentu. Pemerintah beserta seluruh pemangku kepentingan perlu memikirkan solusi alternatif sensitif ini dengan kepala dingin. Suatu *win-win solution*.

Ke depan, ketika penerbangan internasional mulai pulih, upaya bangkit juga akan ditentukan melalui hukum udara dalam memenangkan rute internasional. Jika berbicara memaksimalkan utilitas pesawat, ada *ASEAN Open Skies Protocol 4* yang belum diratifikasi Indonesia. Pelibatan akademisi dengan spesialisasi hukum udara yang mumpuni menjadi kunci guna memenangkan ekspansi maskapai nasional minimal pada tingkat regional. □