

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kebijakan *Asean Open Sky*, atau biasa disingkat sebagai AOSP, merupakan kebijakan mengenai liberalisasi wilayah udara di kawasan Asia Tenggara. Kebijakan ini diinisiasikan oleh ASEAN, *Association of Southeast Asia Nations*, sebagai upaya membentuk liberalisasi wilayah udara regional demi mewujudkan kerjasama multilateral dan integrasi ekonomi kawasan. Secara umum, AOSP adalah kebijakan untuk meliberalisasikan wilayah udara demi menghubungkan negara-negara anggota ASEAN sebagai bentuk integrasi ekonomi bersama. Kebijakan ini mengacu pada dunia penerbangan sipil sebagai langkah untuk mengkomersialisasikan wilayah udara untuk mempermudah akses-akses penerbangan yang disertai segenap regulasi teratur, sehingga akan tercipta fasilitas yang layak digunakan secara internasional oleh maskapai lokal maupun asing (Lilly *et al.*, 2021; Mujiono, 2015). Hasil dari kebijakan ini diharapkan mampu menggaet akses pariwisata, mempermudah akses logistik, serta menciptakan hubungan antar negara melalui pembukaan rute-rute internasional.

Kebijakan liberalisasi udara menciptakan pemain pasar penerbangan negara anggota ASEAN untuk bersaing secara internasional, serta memungkinkan negara ketiga melayani rute penerbangan di antara dua negara sebagai keleluasaan maskapai menciptakan rute-rutenya (Iqbal, 2018). Liberalisasi pasar tersebut memudahkan investasi-investasi yang dilakukan oleh maskapai asing. Salah satu implementasi investasi maskapai asing di Indonesia ialah kebijakan Pemerintah Indonesia untuk membantu maskapai asing menginvestasikan modalnya pada pasar penerbangan Indonesia dengan membuka rute domestik. Kebijakan tersebut diharapkan mampu merubah struktur pasar domestik yang tidak hanya dikuasai dua aktor, sehingga pada implementasinya maskapai mampu memberikan dampak positif bagi masyarakat Indonesia dan pasar yang lebih kompetitif (Indirwan *et al.*, 2019). Lebih lanjut, dampak dari kebijakan AOSP diartikan sebagai keleluasaan bagi maskapai-maskapai di kawasan ASEAN dengan mudah menciptakan rute-rute

baru mereka sebagai integrasi kawasan ASEAN, termasuk akan membantu pengembangan perusahaan ke negara lain. Kebijakan tersebut mendorong integrasi kawasan ASEAN sebagaimana berjalannya Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Terlebih, AOSP yang berlandaskan dari *Chicago Convention* tahun 1944, menjelaskan perihal kebijakan dalam pengeloaan penggunaan ruang udara tidaklah secara implisit memperhatikan adanya ketentuan perjanjian secara bilateral. Yang dimaksud adalah salah satu cara mendapatkan hak akses komersial wilayah udara bersama negara lain sebagai bentuk integrasi ekonomi kawasan (Iqbal, 2018).

Akan tetapi, liberalisasi wilayah udara di Asia Tenggara pada pasar penerbangan tunggal tidaklah sepenuhnya dilaksanakan, sehingga dalam implementasinya diperlukan minimal tiga negara untuk meratifikasinya terlebih dahulu (Iqbal, 2018). Kebijakan AOSP mempengaruhi sejumlah negara-negara anggota ASEAN untuk melakukan liberalisasi udara guna mempermudah akses-akses logistik hingga komersil. Di Indonesia, kebijakan *Open Sky* dapat menjadi acuan bagi jalinan internasional Indonesia sebagai upaya menciptakan hubungan multilateral dengan negara lain melalui jalur udara. Dengan lima dari sembilan kebebasan yang ditawarkan oleh *Open Sky Policy* – berdasarkan tulisan Lilly (2020) mengenai sembilan poin kebebasan udara – Indonesia berpotensi mendapatkan nilai positif seperti penanaman modal asing dari maskapai luar serta memiliki prospek panjang sehingga Indonesia mampu bersaing di dunia internasional secara sehat tanpa adanya duopoli (Mujiono, 2015; Fajria, 2015). Berangkat dari kesepakatan awal dari pondasi utama AOSP, terdapat beberapa bagian seperti: (1) *Multilateral Agreement on Air Services* (MAAS) tahun 2009; (2) *ASEAN Multilateral Agreement of the Full Liberalization of Air Freight Services* atau MAFLAFS dan juga tahun 2009; (3) *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Services* atau MAFPLAS tahun 2010 (Sembiring dan Yoshida, 2020). Kebijakan ini dilaksanakan pada 30 Juni 2015 dengan mencakup deregulasi peraturan dan penghapusan kendali pemerintah pada penetapan harga tarif penerbangan (Weatherbee, 2015 dalam Iqbal, 2018). Berikut tabel status kesepakatan negara-negara anggota ASEAN menandatangani kebijakan AOSP:

NEGARA	WAKTU PENGESAHAN
Singapura	14 Maret 2011
Thailand	2 September 2011
Vietnam	4 November 2011
Malaysia	24 Mei 2011
Myanmar	1 Juli 2011
Kamboja	30 Juli 2013
Brunei Darussalam	20 Februari 2013
Indonesia	7 April 2016
Laos	7 April 2016

Tabel 1.1. Daftar negara ASEAN meratifikasi AOSP (Sembiring dan Yoshida, 2020)

Data diatas diambil dari rentang waktu dimana negara-negara anggota ASEAN meratifikasi AOSP dimulai pada tahun 2011 hingga 2016. Permasalahan terjadi ketika terdapat penolakan oleh pemerintah Indonesia pada tahun 2010. Indonesia menolak disebabkan oleh beberapa poin-poin berikut: (1) liberalisasi penerbangan justru menguntungkan negara dengan keterbatasan geografis namun menjadi pusat transit, seperti contoh Singapura maupun Malaysia; (2) perjanjian hubungan udara pada masa kontemporer sudah cukup memberi dampak baik dari kapasitas angkut ataupun logistik; (3) Indonesia sendiri masih minim akan kondisi infrastruktur bandara internasional serta armada pesawat yang cukup umur (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2010). Penolakan tersebut mengindikasikan pada masa itu Indonesia belum siap untuk menghadapi kebijakan-kebijakan eksternal dan kondisi politik negara. Meski terdapat penolakan, nyatanya pada tahun 2016 Indonesia beserta negara-negara anggota ASEAN meratifikasi kebijakan tersebut (Sembiring dan Yoshida, 2020).

Berdasarkan penjelasan diatas, maka dalam penelitian ini penulis akan menganalisa motif-motif apa saja bagi negara Indonesia dalam mengambil keputusan untuk terlambat meratifikasi hingga sempat menolak keputusan untuk menandatangani AOSP bersama negara ASEAN lainnya.

1.2 Rumusan Masalah

Pemaparan pada latarbelakang masalah di atas memperlihatkan sikap Indonesia yang ragu-ragu (*hesitation*) sebelum akhirnya ikut meratifikasi AOSP pada tahun 2016. Pertanyannya, mengapa Indonesia mempunyai sikap demikian? Pertimbangan-pertimbangan apa yang menjadi sebab lambatnya Indonesia memutuskan untuk meratifikasi AOSP?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pertimbangan-pertimbangan apa saja yang menjadi sebab lambatnya Indonesia meratifikasi AOSP.

1.4 Tinjauan Pustaka

Pasar penerbangan di Indonesia mulai meningkat ketika izin pengoperasian penerbangan komersil pada tahun 1999 dikeluarkan. Bersamaan dengan itu juga, persaingan antar korporasi industri maskapai penerbangan mulai berlangsung (Santorizki, 2013). Lebih lanjut, di waktu yang bersamaan, Indonesia berada pada fase dimana terdapat dua “maskapai raja” yang menguasai penerbangan di Indonesia. Maskapai tersebut adalah Merpati Nusantara Airlines (MNA) dan Garuda Indonesia Airlines (GIA), yang seiring berjalannya waktu, pasar penerbangan di Indonesia bertransformasi menjadi sebuah pasar oligopoli pada rentang waktu 2003-2007, yang menyebabkan industri penerbangan di Indonesia semakin terhambat untuk berkembang dan memiliki keberagaman (Santorizki, 2013).

Lebih lanjut, dalam penjelasan Sembiring dan Yoshida (2020) terdapat satu kalimat yakni “*Survival of the Fittest*” yang bermakna siapapun pelaku yang mampu bertahan hidup dari terjadinya suatu evolusi menuntut setiap industri penerbangan berinovasi serta berkompeten pada pasar-pasar di Indonesia. Sembiring dan Yoshida menjelaskan bahwa dalam pasar, pelaku siapapun harus mampu beradaptasi pada kompetisi pasar. Artinya, awal mula dibukanya keran penerbangan di Indonesia –dikuasai oleh dua maskapai MNA dan GIA – menyebabkan oligopoli yang tidak terarah sehingga berpotensi menutup buku

perusahaan lainnya. Ini adalah contoh persaingan yang tidak sehat dalam sistem pasar. Seharusnya, Indonesia mampu menjadikan pasarnya untuk dapat bersaing dengan negara anggota ASEAN lainnya (Sembiring dan Yoshida, 2020). Argumen Sembiring dan Yoshida membantu penulis untuk memahami perihal pasar penerbangan Indonesia yang semestinya dapat terbuka pada maskapai asing.

Berdasarkan dua argumen sebelumnya, penulis dapat memahami perkembangan maskapai-maskapai di Indonesia yang memiliki potensi untuk berkembang pesat. Indonesia yang sejatinya memiliki kendali untuk mengatur jalannya pasar, sebaliknya tidak dapat mengendalikan pasar akibat dari dua pengaruh “maskapai raja” yang terlalu besar. Lebih lanjut, tidak kompetitifnya pasar penerbangan di Indonesia akibat dari kehadiran dua maskapai adidaya di Indonesia menciptakan banyak perusahaan maskapai lain yang kalah saing. Santorizki (2013) menjelaskan adanya unsur politis yang turut hadir dalam pasar penerbangan di Indonesia menyebabkan terciptanya motif tersendiri, bahwa Indonesia lebih fokus rekonstruksi diri ketimbang menanggapi isu hingga bertahap akan mengikuti kebijakan internasional.

Literatur ketiga menjelaskan mengenai kebijakan AOSP. Bahwasanya kebijakan tersebut menyebabkan kompetisi yang ketat antar perusahaan di Asia Tenggara, dan jelas menguntungkan maskapai-maskapai pihak ketiga dalam menyajikan rute-rute penerbangan di negara lain sesuai keinginan maskapai (Iqbal, 2018). AOSP ini menciptakan kemudahan bagi setiap maskapai asing untuk melebarkan sayapnya di negara-negara Asia Tenggara. Contohnya, dengan kemudahan AOSP maka maskapai dari Malaysia dapat menciptakan rute di Indonesia menuju Thailand. Jika AOSP disepakati bersama serta diimplementasikan, ini mendorong liberalisasi setiap perusahaan-perusahaan yang menyediakan jasa transportasi udara untuk melibatkan udara sebagai pilihan mereka dalam menentukan kapasitas penumpang atau logistik kargo, penetapan harga, maupun frekuensi penerbangan rute-rute pilihan, dan dari AOSP menyebabkan kompetisi ketat antar industri maskapai di negara-negara ASEAN (Sembiring dan Yoshida, 2020). Iqbal (2018) serta Sembiring dan Yoshida (2020) menjelaskan prospek AOSP bagi Indonesia dan ASEAN. Kedua akademisi tersebut menjelaskan sejatinya AOSP memiliki potensi

baik bagi Indonesia, yang mana AOSP mampu menjadikan Indonesia sebagai wadah investasi. Dengan penerbangan yang semakin padat, aktor-aktor non-Indonesia hadir, menciptakan dorongan ekonomi dan *Foreign Direct Investment* negara meningkat.

Literatur selanjutnya membahas mengapa keputusan Indonesia dalam meratifikasi AOSP terlihat cukup terlambat. Hal ini disebabkan oleh kepentingan nasional serta kapabilitas maskapai negaranya dituntut untuk memiliki prinsip *non-cabotage*, yakni maskapai domestik harus menjalani rute-rute domestik dan serta beberapa nilai di dalamnya untuk dinegosiasikan kembali termasuk persyaratan hak lalu lintas logistik (Permana *et al.*, 2020). Kebijakan AOSP mendorong Indonesia untuk siap akan tantangan rute-rute internasional yang akan dihadapi dengan segenap pertimbangan seperti aspek komersial ekonomi, sosio-kultural, maupun hubungan rute domestik (Permana *et al.*, 2020). Penulis meyakini bahwa kebijakan tersebut menciptakan aktor-aktor asing untuk membuka rute domestik di negara yang bukan asalnya. Indonesia juga dihadapkan oleh situasi keamanan.

Literatur terakhir berdasarkan argumen dari Mujiono (2015) menjelaskan bahwa AOSP memberikan ruang bagi setiap maskapai-maskapai di Asia Tenggara untuk membuka rute-rutenya di negara lain selain negara asalnya, yang mana AOSP didukung oleh beberapa maskapai berbiaya rendah atau *Low-Cost Carrier* (LCC) ketimbang *Full-Service Carrier* (FSCs) (Mujiono, 2015). Artinya, terdapat kelebihan tersendiri bagi maskapai LCC baru di Indonesia pada saat Indonesia meratifikasi kebijakan ini. Argumen dari Mujiono (2015) membantu penulis untuk meneliti prospek kedepan Indonesia jika meratifikasi kebijakan AOSP. Pun juga kebijakan tersebut mendukung untuk terciptanya maskapai-maskapai LCC baru di kawasan Asia Tenggara untuk dapat menjadi ‘jembatan’ antar negara ketika kebijakan ini diratifikasi oleh negara-negara anggota.

Dari penjelasan diatas, penulis menarik kesimpulan sejatinya kebijakan AOSP oleh ASEAN memberikan prospek baik bagi liberalisasi wilayah udara di negara-negara anggota ASEAN, yakni mempermudah konektivitas antar negara serta salah satu produk dari Masyarakat Ekonomi ASEAN atau MEA. Liberalisasi wilayah udara di Indonesia tidak sepenuhnya diterima oleh Indonesia. Bagaimanapun, kebijakan

internasional kawasan, suatu anggota diperbolehkan untuk meratifikasinya secara bertahap. Indonesia melakukannya secara bertahap karena masih ada dorongan ekonomi yang kurang memumpuni, masih fokus pada rekonstruksi internal, serta adanya dorongan dari Indonesia sendiri yang belum mampu menghadapi salah satu produk MEA. Bahkan, oligopoli pasar penerbangan tersebut menjadi menghambat karena mampu menciptakan persaingan tidak sehat. Pun juga, Indonesia masih kurang menyetujui karena faktor keamanan, yang mana liberalisasi wilayah udaranya sama dengan mengkomersialisasikan wilayah kedaulatan negara. Oleh karena itu, penulis akan meninjau lebih dalam dimulai dari bagaimana perkembangan industri penerbangan di Indonesia sebelum adanya AOSP, lalu dengan beberapa kajian pustaka penulis mengkaji AOSP secara umum, menjelaskan bagaimana prospek dan motif Indonesia pada keterlambatannya meratifikasi AOSP, hingga pada saat Indonesia telah meratifikasinya.

1.5 Kerangka Pemikiran

1.5.1 Ekonomi Politik Internasional: *Competitive Advantage*

Ekonomi dan politik adalah aspek kenegaraan yang menjadi pondasi utama bagaimana sistem kenegaraan berjalan dalam menghadapi segala permasalahan dunia kontemporer ini. Ekonomi maupun politik merupakan salah satu aspek yang saling membutuhkan satu sama lain, terlebih pada dunia internasional yang menyebabkan negara dan pasar adalah subjek dominan dan berhubungan satu sama lain (Jackson dan Sorensen, 2005). Artinya, ekonomi politik internasional merupakan sistem ekonomi internasional yang mempengaruhi politik di dalamnya, sehingga fenomena ini dapat dilihat melalui kebijakan internasional hingga dampak dari kebijakan tersebut.

Lebih lanjut, Porter (1996) menjelaskan bahwa ekonomi dapat dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah, sehingga perkembangannya harus selalu dipantau melalui sistem pasar. Dalam hal ini, Porter menjelaskan *Competitive Advantage* merupakan salah satu strategi bisnis dari suatu perusahaan untuk dapat bersaing dalam pasar yang kompetitif (Porter, 1996). Strategi ini akan digunakan oleh berbagai perusahaan ketika dalam pasarnya terjadi kompetisi antar perusahaan yang sangat

ketat, sehingga cara demikian digunakan supaya perusahaan dapat hadir bagi kebutuhan konsumen dengan memiliki nilai lebih.

1.5.2 Kebijakan *Open Sky*

Open Sky Policy (OSP) merupakan salah satu kebijakan internasional yang diperuntukan bagi negara-negara yang memiliki pasar penerbangan tersendiri. Tentunya, kebijakan ini digunakan oleh berbagai negara sebagai strategi dalam menanggapi adanya kebijakan internasional yang menciptakan kompetisi antar negara. Lebih lanjut, kebijakan OSP mendukung adanya kemajuan teknologi akan transportasi udara untuk mengkoneksikan dari satu wilayah ke wilayah lainnya. Hal ini menjadi pertimbangan dunia internasional akan kebebasan berudara, sehingga diadakan pertemuan internasional pada tahun 1919 di Paris dan dilanjutkan kembali pada 1929 di Kuba (Warner, 1943 dalam Iqbal, 2018). Pada tanggal 1 November 1944 diadakan konvensi internasional yang diadakan di Chicago. Dan dari konvensi tersebut, terciptalah keputusan untuk mengatur segenap regulasi kebebasan aviasi sipil internasional, serta konvensi Chicago 1944 kerap disebut sebagai “*Magna Charta*” yang bermakna sumber hukum bagi masa depan dunia aviasi, dan diratifikasi sekitar 54 negara bertujuan untuk menciptakan persahabatan internasional (ICAO, t.t.; Iqbal, 2018). Dengan adanya kebebasan berudara secara internasional, masyarakat sipil yang menggunakan moda transportasi udara yang ingin menuju ke tempat wilayah lain dapat mudah melewati suatu wilayah udara karena penggunaannya akan tetap dilayani (Abeyratne, 2014).

Berangkat dari konvensi Chicago 1944, kebebasan wilayah udara sangatlah membantu negara-negara dalam menjelajah wilayah udara. OSP juga dikembangkan melalui konvensi di Helsinki pada tahun 1992. Departemen Luar Negeri Amerika Serikat (1992) menjelaskan sejatinya konvensi Helsinki 1992 menjadi pendekatan utama dalam aspek teritorial dan keterbukaan ruang udara dalam penggunaan transportasi udara tidak bersenjata, sensor dalam pesawat, serta kuota penerbangan dari setiap negara yang bersedia untuk menerima. Dalam hal ini, konvensi Helsinki 1992 tidak jauh dari apa yang telah dijelaskan dalam konvensi Chicago 1944. Namun, dalam konvensi Helsinki 1992 lebih mempertegas keberadaan untuk keterbebasan gerak di udara. Dengan demikian, dapat dijelaskan

sejatinya kebijakan *Open Sky* merupakan langkah liberalisasi wilayah udara untuk dapat mempengaruhi segenap ekonomi-politik wilayah negara. Oleh karena itulah melalui konvensi Chicago 1944 dan konvensi Helsinki 1994 mengindikasikan bahwa teritorial suatu negara dapat dijadikan lahan kompetisi, baik dilihat dari segi antar negara maupun antar maskapai.

1.5.3 Kebijakan *ASEAN Open Sky*

ASEAN menjadi organisasi regional yang meletakkan kerjasama dalam bidang ekonomi demi mewujudkan agenda fundamental dari negara anggotanya (Iqbal, 2018). Konsep yang diutarakan ASEAN tersebut menjadi pedoman dan menjadi suatu target bahwa kawasan Asia Tenggara memiliki keinginan untuk menuju integrasi ekonomi kawasan. ASEAN mengkonsepsikan berbagai kebijakan, yang salah satunya ialah kebijakan *ASEAN Open Sky Policy* sebagai liberalisasi wilayah udara. Kebijakan AOSP menuntut setiap negara anggota ASEAN untuk meliberalisasikan wilayah udaranya guna mempermudah akses bagi setiap perusahaan industri penerbangan mengembangkan sayapnya. Kebijakan AOSP menciptakan adanya kompetisi yang ketat bagi maskapai-maskapai di negara ASEAN dengan menciptakan rute-rute penerbangan secara bebas sebagai jaringan pelayanan maskapai (Iqbal, 2018). ASEAN membentuk kerjasama ekonomi bilateral sebagai agenda fundamental bagi negara-negara anggotanya untuk dapat dikelola, dikembangkan, serta diimplementasikan (Iqbal, 2018).

Kendati demikian, tidak sedikit negara-negara anggota ASEAN meratifikasinya dengan cepat. Adapun demikian, negara-negara yang lambat dalam meratifikasinya adalah Indonesia dan Kamboja (Sembiring dan Yoshida, 2020). Dari suatu kebijakan organisasi kawasan tentu negara akan mempertimbangkan kembali apakah kebijakan itu mampu memberikan dampak baik atau sebaliknya merugikan. Terlebih, kebijakan AOSP membantu negara-negara anggota ASEAN untuk mempermudah akses bandar udara supaya mampu menjadi aset yang berpotensi untuk menumbuhkan aspek ekonomi negara maupun kawasan di masa depan. Letak strategis wilayah negara anggota ASEAN menyebabkan adanya kompetisi sehat serta populasi yang juga menjadi salah satu faktor dalam pengembangan industri

penerbangan, terlebih di daerah kepulauan layaknya Indonesia dan Filipina (Forsynth *et al.*, 2004).

1.5.4 Industri Penerbangan Indonesia dan Kebijakan *ASEAN Open Sky*

Industri penerbangan menjadi salah satu alat prestis negara untuk menciptakan identitas nasionalnya, hal ini dikarenakan penerbangan adalah industri yang selalu berkaitan dengan negara lain sebagai tujuan destinasi (Hanlon, 2007). Awal mula dari terbukanya perizinan pengoperasian penerbangan komersil di Indonesia pada tahun 1999 menjadi dongkrak awal pasar penerbangan maskapai, terlebih pada tahun itu hanyalah Garuda Indonesia dan Merpati Nusantara adalah maskapai ternama (Santorizki, 2010). Lebih lanjut, Santorizki (2010) menjelaskan pasar penerbangan ini – yakni persaingan antar maskapai – tentunya menguntungkan bagi dua pihak yakni produsen maupun konsumen (Santorizki, 2010). Perkembangan pasar tersebut membawa struktur pasar domestik menjadi lebih unggul dan mendorong perkembangan ekonomi negara. Kehadiran sektor industri penerbangan menjadi salah satu tonggak penting perekonomian negara maupun regional. Industri penerbangan di Indonesia terbuka semenjak tahun 1999 akibat regulasi perizinan pengoperasian maskapai penerbangan baru (Santorizki, 2013). Persaingan semakin ketat, maskapai dengan jasa premium maupun LCC atau *Low Cost-Carrier* semakin marak – atau nama lain sebagai maskapai berbiaya rendah. Terlebih, kondisi geografis Indonesia mendorong terciptanya destinasi wisata yang menarik serta rute-rute perintis akibat kesusahan wilayah yang perlu dijangkau untuk mendapatkan logistik (Tangkilisan, 2015). Artinya, Indonesia memiliki permasalahan dari segi infrastruktur fasilitas penunjang moda transportasi udara yang kurang memadai namun memiliki pasar yang cenderung ramai.

Kendati demikian, Pasar penerbangan di Indonesia telah didominasi oleh dua maskapai besar pada pasar maskapai yakni Lion Air dan Garuda Indonesia. Kedua maskapai telah bersaing dalam pasar maskapai di Indonesia terlebih setelah terjadinya Citilink menjalin Kerja Sama Operasional (KSO) sehingga pasar maskapai di Indonesia justru mengarah pada oligopoli pasar (Tamara, 2019). Berangkat dari akar permasalahan tersebut, muncul berbagai maskapai dengan jasanya meramaikan pasar penerbangan di Indonesia. Dampak tingginya

permintaan pasar dari masyarakat Indonesia, semakin menjadikan peluang besar bagi setiap maskapai-maskapai di Indonesia untuk mengembangkan bisnisnya dalam pelayanan penumpang maupun kargo (Nurulita dan Wibisono, 2019). Semenjak terbukanya Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) – atau kerap dikatakan sebagai AEC – menciptakan kemudahan maskapai asing untuk berkembang di pasar Indonesia, salah satu kebijakannya adalah AOSP. Kebijakan AOSP mampu membantu Indonesia melalui ramainya segemen pasar penerbangannya. Terlihat bahwa pasar penerbangan Indonesia – terlebih dari kebijakan AOSP – akan menciptakan sistem pasar *Competitive Advantage*, yakni persaingan industri secara internasional melalui kehadiran maskapai baru.

1.6 Argumentasi

Keraguan Indonesia meratifikasi pada tahun awal diluncurkannya ASEAN *Open Sky Policy* (AOSP) karena melihat bahwa kebijakan ini pada prinsipnya ialah mengizinkan teritori negara sebagai lahan kompetisi internasional, sementara Indonesia sendiri masih mengalami ketidaksiapan infrastruktur secara riil maupun ekonomi, serta belum siapnya industri penerbangan Indonesia untuk bersaing. Dengan adanya pertimbangan tersebut, serta penataan infrastruktur yang baru menyebabkan Indonesia mampu merumuskan kembali keputusan untuk pada akhirnya meratifikasi kebijakan AOSP.

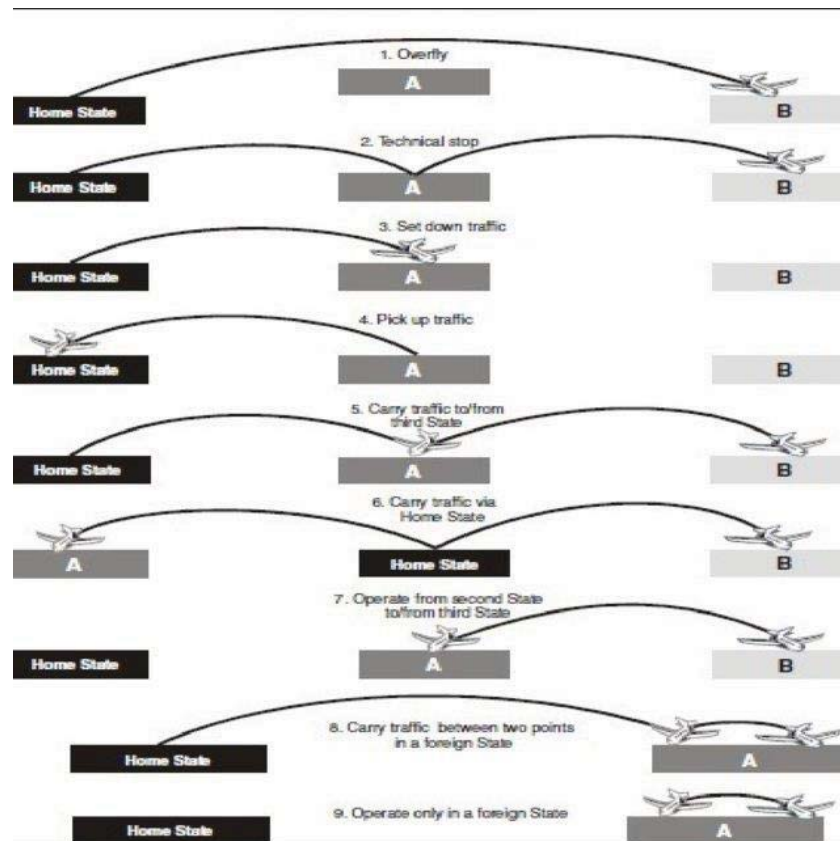
1.7 Metodologi Penelitian

1.7.1 Definisi dan Operasionalisasi Konsep

1.7.1.1 Definisi Kebijakan *Open Sky*

Berdasarkan *International Civil Aviation Organization*, atau ICAO, kebijakan *Open Sky* yang diterapkan Uni Eropa dan ASEAN memiliki sembilan poin kebebasan komersialisasi wilayah udara negara. Lilly *et al* (2021) menjelaskan sembilan poin berikut adalah: (1) hak yang berkaitan dengan pelayanan penerbangan internasional terjadwal atau tidak, diberikan antara satu negara dengan negara atau satu negara dengan negara lain untuk dapat izin melintasi wilayah tanpa mendarat; (2) hak yang berkaitan dengan pelayanan penerbangan internasional terjadwal atau tidak, diberikan antara satu negara dengan negara atau satu negara

dengan negara lain untuk mendarat tanpa menaikkan atau menurunkan muatan atau disebut sebagai *Technical Stop*; (3) hak yang berkaitan dengan pelayanan penerbangan internasional terjadwal atau tidak, diberikan antara satu negara dengan negara atau satu negara dengan negara lain untuk mendarat sebagai dengan menaikkan maupun menurunkan muatan; (4) hak yang berkaitan dengan pelayanan penerbangan internasional terjadwal atau tidak, diberikan antara satu negara dengan negara atau satu negara dengan negara lain untuk menuju kembali ke rute asal dengan menurunkan atau menaikkan muatan; (5) hak yang berkaitan dengan pelayanan penerbangan internasional terjadwal atau tidak, diberikan antara satu negara dengan negara atau satu negara dengan negara lain untuk transit; (6) hak yang berkaitan dengan pelayanan penerbangan internasional terjadwal atau tidak, diberikan antara satu negara dengan negara atau satu negara dengan negara lain mengenai lalu lintas yg bergerak antar dua negara , dalam kasus ini berbeda dengan lima poin pertama sebelumnya; (7) hak yang berkaitan dengan pelayanan penerbangan internasional terjadwal atau tidak, diberikan antara satu negara dengan negara atau satu negara dengan negara lain sebagai mengangkut lalu lintas antar wilayah negara pemberi dengan negara ketiga dengan tidak ada persyaratan sehingga layanan tidak perlu terhubung; (8) hak yang berkaitan dengan pelayanan penerbangan internasional terjadwal atau tidak, diberikan antara satu negara dengan negara atau satu negara dengan negara lain untuk mengangkut lalu lintas antar dua titik wilayah negara asal dan berakhir di pihak asing, poin ini disebut "*Consecutive Cabotage*"; (9) hak yang berkaitan dengan pelayanan penerbangan internasional terjadwal atau tidak, diberikan antara satu negara dengan negara atau satu negara dengan negara lain pada layanan penuh bagi negara pemberi, atau disebut "*stand alone cabotage*".

Gambar 1.1 Sembilan poin *Open Sky* (ICAO, 2004)

1.7.1.2 Teori Competitive Advantage

Terciptanya strategi *Competitive Advantage*, sebagaimana dicetuskan oleh Michael Porter tahun 1985, sebagai upaya mengungguli pasar secara kompetitif, karena menanggap pasar sebagai sumber daya yang istimewa dan memiliki manfaat serta dapat dikembangkan kembali (Anning-Dorson, 2018). Lebih lanjut, Anning-Dorson (2018) juga menjelaskan strategi ini adalah cara terbaik bagi setiap perusahaan menciptakan investasi dengan mengalokasikan sumber daya superior secara kompetitif, yang mana akan memberikan hasil bagi pemilik pasar maupun perusahaan yang menginvestasikan modalnya akan menciptakan pasar baru (Anning-Dorson, 2018). *Competitive Advantage* dapat menjelaskan bahwa seharusnya negara, sebagai pelaku penggerak pasar dan bisnis di negaranya, harus mampu menciptakan kebijakan yang berpengaruh pada barang berkualitas supaya

dapat dijual kembali dengan harga tinggi dalam pasar. Penulis berargumen output dalam suatu kebijakan liberalisasi wilayah udara adalah menciptakan *competitive advantage* dalam persaingan antar bisnis. Dalam penelitian ini, penulis akan menjelaskan motif Indonesia memilih terlambat pada kebijakan liberalisasi wilayah udara sebagaimana dikemukakan oleh ASEAN melalui teori *competitive advantage*.

1.7.1.3 Persaingan Industri dan Kaitannya dengan *ASEAN Open Sky Policy*

Industri maskapai di Indonesia menciptakan oligopoli. Yang mana oligopoli pasar berpotensi menciptakan kompetisi antar perusahaan yang tidak sehat. Dikarenakan ketidaksehatnya pasar penerbangan di Indonesia, maka kebijakan AOSP menciptakan hilangnya oligopoli pasar (Santorizki, 2013; Iqbal, 2018; Sembiring dan Yoshida, 2020). Kebijakan AOSP menghapus adanya persaingan pasar yang tidak sehat, dan justru menciptakan aktor baru dalam pasar yakni maskapai berbiaya rendah atau LCC (Abate dan Christidis, 2020). Sudah semestinya Indonesia menyudahi segenap permasalahan oligopoli yang terjadi di dalam pasarnya. AOSP juga mendorong persaingan industri secara sehat dengan memberikan leluasa bagi industri maskapai untuk menetapkan harga hingga menciptakan rute. Penulis akan mengkaji keterkaitan dari persaingan industri pada pasar penerbangan di Indonesia dengan kebijakan AOSP untuk memahami motif oligopoli yang mendorong adanya keterlambatan Indonesia meratifikasi kebijakan tersebut.

1.7.2 Tipe Penelitian

Penelitian ini bersifat eksplanatif; mengidentifikasi alasan di balik keraguan Indonesia di dalam merespons gagasan AOSP ketika pertamakali dicetuskan, dan menjelaskan kaitan antara alasan-alasan yang teridentifikasi itu dengan keputusan Indonesia untuk kemudian pada akhirnya meratifikasi AOSP pada tahun 2016.

1.7.3 Ruang Lingkup dan Jangkauan Penelitian

Jangkauan penelitian dalam penulisan pertama dimulai ketika Indonesia menolak kebijakan AOSP yang diwacanakan pada tahun 2010 untuk dilakukan pada tahun

2015. Kemudian berlanjut pada liberalisasi bagi wilayah udara Indonesia sebelum meratifikasi kebijakan AOSP. Hingga penelitian berhenti pada saat Indonesia terlambat meratifikasi kebijakan AOSP pada tahun 2016.

1.7.4 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ilmiah ini, teknik pengumpulan data yang dilakukan ialah menggunakan teknik studi literatur. Dengan jenis data Primer akan dilakukan penelitian melalui dokumen resmi dari pemerintahan, pernyataan resmi, serta pidato pemerintahan dan data sekunder diperoleh dari kajian literatur seperti buku, jurnal ilmiah, maupun situs resmi yang terverifikasi dengan sumber yang kredibel sebagai pembantu penelitian.

1.7.5 Teknik Analisis Data

Teknik penulisan data pada penelitian ilmiah ini menggunakan kualitatif. Dengan demikian, akan menciptakan hasil penelitian yang memiliki argumen terstruktur sesuai dengan data dan fakta melalui literatur terpercaya.

1.7.6 Sistematika Penulisan

Bab I pendahuluan. **Bab II** menjelaskan dimensi ekonomi politik internasional OSP dan AOSP. **Bab III** menjelaskan Indonesia dan prinsip OSP melalui *Competitive Advantage*. **Bab IV** dinamika domestik Indonesia sebelum memutuskan meratifikasi AOSP. **Bab V** kesimpulan.