

**STUDI EKSPLANATIF REKOMENDASI PENGHAPUSAN
ASEAN SINGLE AVIATION MARKET (ASEAN-SAM) OLEH
PEMERINTAH INDONESIA**

SKRIPSI

**Diajukan Kepada Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya untuk
Memenuhi Salah Satu Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Sosial
(S.Sos.) dalam Bidang Hubungan Internasional**



Oleh:

CLARIZA MIRANDA

NIM I72218037

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA
OKTOBER 2022**

PERYATAAN PERTANGGUNGJAWABAN PENULISAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Clariza Miranda
NIM : I72218037
Program Studi : Hubungan Internasional
Yang berjudul : Studi Eksplanatif Rekomendasi
Penghapusan *ASEAN Single Aviation Market*
(*ASEAN-SAM*) oleh Pemerintah Indonesia

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa:

- 1) Skripsi ini tidak pernah dikumpulkan pada lembaga pendidikan manapun untuk mendapatkan gelar akademik apapun
- 2) Skripsi ini adalah benar-benar hasil karya saya secara mandiri dan bukan merupakan plagiasi atas karya orang lain
- 3) Apabila skripsi ini dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan sebagai hasil plagiasi, saya bersedia menanggung segala konsekuensi hukum yang terjadi

Surabaya, 22 September 2022

Yang menyatakan



Clariza Miranda

NIM: I72218037

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Setelah melakukan bimbingan, arahan, dan koreksi terhadap penulisan skripsi yang ditulis oleh:

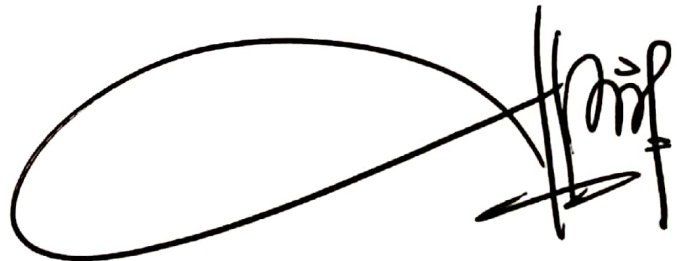
Nama : Clariza Miranda

NIM : I72218037

Program Studi : Hubungan Internasional

yang berjudul: “Studi Eksplanatif Rekomendasi Penghapusan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* Oleh Pemerintah Indonesia” saya berpendapat bahwa skripsi tersebut sudah diperbaiki dan dapat diujikan dalam rangka memperoleh gelar sarjana sosial dalam bidang Hubungan Internasional

Surabaya, 22 September 2022



M. Qobidl 'Ainul Arif, S.I.P., M.A.

NIP198408232015031002

PENGESAHAN

Skripsi oleh Clariza Miranda dengan judul: "Studi Eksplanatif Rekomendasi Penghapusan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* oleh Pemerintah Indonesia" telah dipertahankan dinyatakan lulus di depan Tim Penguji Skripsi pada tanggal 07 Oktober 2022

TIM PENGUJI SKRIPSI

Penguji I



Zaky/Ismael M.Si.
NIP 19821230201101007

Penguji II



M. Qobidl 'Ainul Arif, S.I.P., M.A.
NIP 198408232015031002

Penguji III



Mohammad Fathoni Hakim, M.Si.
NIP 198401052011011008

Penguji IV



Zudan Rosyidi, S.S, MA.
NIP. 198103232009121004

Surabaya, 07 Oktober 2022

Mengesahkan,

Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dekan



Dr. Abdul Chalik, M.Ag
NIP 19730627200031002

PERYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI



KEMENTERIAN AGAMA UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA PERPUSTAKAAN

Jl. Jend. A. Yani 117 Surabaya 60237 Telp. 031-8431972 Fax.031-8413300
E-Mail: perpus@uinsby.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademika UIN Sunan Ampel Surabaya, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Clariza Miranda
 NIM : I72218037
 Fakultas/Jurusan : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik/ Hubungan Internasional
 E-mail address : clarizameyrinda55@gmail.com

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif atas karya ilmiah :

Sekripsi Tesis Desertasi Lain-lain (.....)

yang berjudul :

STUDI EKSPANATIF REKOMENDASI PENGHAPUSAN ASEAN SINGLE AVIATION
 MARKET (ASEAN-SAM) OLEH PEMERINTAH INDONESIA

beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya berhak menyimpan, mengalih-media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain secara **fulltext** untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Surabaya, 22 September 2022

Penulis

Clariza Miranda

ABSTRACT

Clariza Miranda, 2022, *Explanatory Study of the Recommendations for the Deletion ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM) by the Indonesian government, Thesis on International Relations Study Program, Faculty of Social and Political Sciences, State Islamic University of Sunan Ampel, Surabaya*

Keywords: ASEAN-SAM, aviation industry, Indonesian government, Covid-19

This thesis aims to determine the factors that the Indonesia Government in 2020 proposes to deleting the ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM). ASEAN-SAM is an aviation liberalization policy in the ASEAN region which has the aim of creating ASEAN economic integration. The method used in this research is qualitative explanatory with Marijke Breuning theory of Foreign Policy with the international system and state as the level analysis. The proposal for the deleting of ASEAN-SAM by the Indonesian government as a form of protectionism for the air, market protecting local airlines and the Covid-19 pandemi. Thus, these factors are the background for the Indonesian government to purpose the deleting of ASEAN-SAM.

ABSTRAK

Clariza Miranda, 2022, *Studi Eksplanatif Rekomendasi Penghapusan ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM) Oleh Pemerintah Indonesia, Skripsi Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya*

Kata Kunci: ASEAN-SAM, industri penerbangan, Pemerintah Indonesia, Covid-

19

Skripsi ini bertujuan untuk mengetahui faktor- faktor Pemerintah Indonesia pada tahun 2020 mengusulkan penghapusan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)*. ASEAN-SAM merupakan kebijakan liberalisasi penerbangan di kawasan regional ASEAN yang memiliki tujuan menciptakan integrasi perekonomian ASEAN. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif eksplanatif dengan teori Kebijakan Luar Negeri Marijke Breuning dengan sistem internasional dan negara sebagai level analisis. Pengusulan penghapusan ASEAN-SAM yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia sebagai bentuk protectionism terhadap pasar udaranya, melindungi maskapai lokal dan pandemi Covid-19. Dengan demikian, faktor-faktor tersebut menjadi latar belakang pemerintah Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM.

DAFTAR ISI

PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	i
PENGESAHAN	ii
PERYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	iii
MOTTO	iv
PERSEMBAHAN	v
PERYATAAN PERTANGGUNGJAWABAN PENULISAN SKRIPSI.....	vi
ABSTRAK	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR DIAGRAM.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian.....	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	8
E. Penelitian Terdahulu	9
F. Argumentasi Utama	22
G. Sistematika Pembahasan	23
BAB II KERANGKA BERFIKIR	25
A. Konsep Kebijakan Luar Negeri.....	25
B. Konsep <i>ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)</i>	30
C. Konsep Sabotase (<i>Cabotage</i>) dalam Industri Aviasi	38
D. Teori Kebijakan Luar Negeri Marijke Breuning.....	48
BAB III METODE PENELITIAN.....	58
A. Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	58
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	59
C. Subyek Penelitian.....	59
D. Teknik Pengumpulan Data.....	60
E. Teknik Analisa Data.....	61
F. Teknik Validasi Data.....	65
BAB IV PEMBAHASAN.....	68
A. Kebijakan Liberalisasi Penerbangan <i>ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)</i>	68

B. Faktor- Faktor Pengusulan Penghapusan <i>ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)</i> oleh Pemerintah Indonesia	78
a. Analisis Tingkat Sistem Internasional: Kondisi Industri Penerbangan di Masa Pandemi Covid-19.....	78
b. Analisis Tingkat Negara: Faktor Proteksi Indonesia terhadap Maskapai Domestik.....	84
c. Analisis dan Kalkulasi Pemerintah Indonesia Terkait Strategi Mempercepat Pemulihan Ekonomi Nasional Melalui Sektor Pariwisata Pasca Pandemi	99
BAB V PENUTUP.....	114
A. Kesimpulan	114
B. Saran.....	115
DAFTAR PUSTAKA	117
LAMPIRAN.....	122



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

DAFTAR DIAGRAM

Diagram I: Market Share Domestik 2020 Maskapai Penerbangan Nasional.....96

Diagram II: Market Share Internasional 2020 Maskapai Penerbangan Nasional.....97



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

DAFTAR TABEL

Tabel I: Usulan Komitmen Untuk Menerapkan Kebijakan Open Sky (2008).....	76
Table II: Kedatangan Pesawat, Penumpang, Barang, Bagasi dan Pos/Paket Untuk Penerbangan Luar Negeri Tahun 2016- 2020.	110
Tabel III: Jumlah Penumpang Pesawat di Bandara Udara (Orang) Tahun 2020	111
Tabel IV: Jumlah Kunjungan Wisatawan Macanegara Ke Indonesia Menurut Kebangsaan (Orang) Tahun 2019- 2020.....	112



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penerbangan sebagai aktivitas transportasi yang dilakukan melalui jalur udara dan dapat ditemukan setiap bagian negara. Kemajuan aktivitas penerbangan membuktikan bahwa industri penerbangan merupakan aspek yang penting yang dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi, investasi serta meningkatkan jumlah wisatawan. Aktivitas penerbangan juga harus memiliki standar atau kelayakan yang baik yang sesuai dengan ketentuan internasional pada setiap maskapai di berbagai negara. Selama beberapa kurun waktu banyak dari berbagai negara melakukan kerja sama mengenai ruang udara. Kerja sama ruang udara atau *open sky agreement* merupakan salah satu bentuk dari liberalisasi dalam bidang industri penerbangan. Kerja sama langit terbuka atau *open sky* dapat dilakukan secara bilateral ataupun multilateral. Fungsi dari kerja sama ini adalah untuk kemudahan akses ke berbagai tujuan destinasi. Keuntungan kerja sama tersebut dinilai sangat bermanfaat bagi perekonomian serta kemudahan lainnya yang ditawarkan kepada masyarakat internasional.

Pelaksanaan kerja sama langit terbuka harus dilakukan perbaikan baik sebelum atau selama adanya pelaksanaan kerja sama tersebut. Perbaikan harus dilakukan guna mendukung adanya kerja sama tersebut. Perbaikan dilakukan dengan fasilitas bandara sebagai tempat pemberhentian pesawat, segi kesiapan maskapai, suku cadang serta manufaktur lainnya yang harus disediakan. Perbaikan

dilakukan guna mempersiapkan kerja sama langit terbuka dengan negara dapat menilai kesiapan tersebut untuk melanjutkan kerja sama.

Kegiatan liberalisasi penerbangan telah diratifikasi melalui pasal 5 dan 6 Konvensi Chicago 1944. Kandungan pasal tersebut mengatur secara jelas terhadap kedua pasal tersebut diantaranya, (1) hak kebebasan melintasi ruang udara, definisi langit terbuka terdapat lima unsur mengenai kedaulatan di ruang udara wilayah negara. Hak- hak kedaulatan atas wilayah negaranya diatur sebagai batas wilayah dan penuh secara eksklusif untuk tetap menjaga keutuhan wilayah udara suatu negara, (2) penerbangan internasional, muncul disebabkan terdapat kesepakatan hak dalam melintasi antar negara dengan melalui perjanjian yang dilaksanakan kerja sama multilateral atau bilateral. Definisi perjalanan udara internasional tercipta setelah munculnya manfaat dari perjalanan udara internasional. Disisi lain sebagai kepentingan ekonomi suatu negara, juga terdapat manfaat lainnya sehingga dapat membantu suatu negara dengan lebih cepat.²

Kerja sama langit terbuka yang telah menarik perhatian dari pemerintah dari berbagai negara regional Asia Tenggara yaitu *Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)*.³ Kerja sama ini guna meningkatkan stabilitas keamanan, perekonomian di setiap negara di kawasan ASEAN serta mempermudah dalam

² Siti Merida Hutagalung, Ruth Hanna Simatupang, Sinta Herindrasti, "Kebijakan "Open Sky" Terhadap Pertumbuhan Industri Penerbangan Kajian Perspektif Hukum Dan Kerja sama Internasional: Indonesia, Malaysia Dan Vietnam," *Journal of International Relations Study Program Faculty of Social and Political Sciences (Univeristas Kristen Indonesia), Jurnal Asia Pasific Studies*, Volume 2 Number 1/ January- June 2018 pp. 71- 85, <https://doi.org/10.33541/japs.v2i1.670>

³ "Tentang ASEAN," Sekretariat ASEAN, diakses pada tanggal 26 September 2021 pukul 16.00 WIB, <http://setnas-asean.id/tentang-asean>

menunjang kegiatan perdagangan melalui organisasi kawasan regional yang telah mereka bangun yaitu melalui ASEAN. Kerja sama ini akan dilakukan oleh ASEAN melalui salah satu program dari Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA).

ASEAN sebagai suatu komunitas harmoni dengan stabilitas, kemakmuran, perdamaian dan berwawasan ke luar dengan saling berbagi hubungan dengan kemitraannya yang merupakan visi ASEAN 2020. Visi tersebut dilanjutkan pada *Bali Concord II* tahun 2003 melalui pembentukan komunitas ASEAN (*ASEAN Community*). *Bali Concord II* menghasilkan tiga pilar utama dalam *ASEAN Community*, yaitu *ASEAN Political Community*, *ASEAN Socio Cultural Community* dan *ASEAN Economic Community*.⁴ Peran AEC sebagai salah satu program kerja sama ASEAN mengenai peningkatan perekonomian negara di kawasan regional. Program yang telah disepakati bersama untuk mempermudah arus perdagangan atau distribusi barang dan jasa dalam kawasan ASEAN.

Salah satu program dari AEC yaitu *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* merupakan salah satu program liberalisasi pasar penerbangan untuk meningkatkan hubungan yang kuat serta mempermudah menjalin hubungan antarnegara ASEAN. Program tersebut dapat menciptakan peluang dalam meningkatkan perekonomian setiap negara di ASEAN melalui sektor industri penerbangan yang akan mulai diterapkan mulai tahun 2015. Indonesia merupakan salah satu negara anggota ASEAN telah menerapkan program kebijakan tersebut pada awal tahun 2015 dalam berpartisipasi dengan membangun tujuan utama yaitu

⁴ Aldy Akbar Maulana, Hasan Sidik, Deasy Silvy Sari "Pelaksanaan *ASEAN Single Aviation Market* dalam Industri Penerbangan di Indonesia," *Padjajaran Journal of International Relations (PADJIR)*, doi: 10.24198/padjir.v3i2.34352

integrasi perekonomian kawasan regional. Indonesia dengan seluruh negara anggota ASEAN telah menerapkannya dengan kebijakan yang berbeda di setiap negara di ASEAN untuk adaptasi yang dilakukan.

Implementasi kebijakan ASEAN-SAM di Indonesia dengan keunggulan yang dimilikinya yang dinilai sebagai pasar udara yang potensial menyebabkan Indonesia melindungi pasar udaranya. Indonesia melakukan sikap *protectionism* terutama pada pasar udara domestik. Sikap ini tercermin dengan Indonesia menerapkan *cabotage* dan pemilihan terhadap kelima bandara internasional yang memiliki wewenang dalam melaksanakan kebijakan ASEAN-SAM.

Pelaksanaan kebijakan ASEAN-SAM dengan lingkungan internasional yang bersifat dinamis sehingga pada tahun 2019 terdapat wabah *Corona Virus* yang berawal di Wuhan, China yang telah berdampak berbagai aspek kegiatan manusia. Wabah tersebut menyebabkan seluruh dunia mengalami guncangan dan harus cepat beradaptasi dengan kebiasaan baru untuk dapat beraktivitas dan dapat berdampak pada industri penerbangan. Pandemi Covid-19 yang memiliki pengaruh besar pada industri penerbangan dalam bidang perjalanan dan pariwisata. Sektor perjalanan dan pariwisata juga dipandang sebagai jalur penularan yang signifikan, yang membantu penyebaran berbagai penyakit di seluruh dunia melalui mobilitas orang yang terinfeksi. Meskipun sektor penerbangan adalah salah satu sektor ekonomi yang paling parah terkena dampak Covid-19, sektor ini juga memainkan peran sentral dalam penyebaran penyakit di masa awal pandemi.⁵ Maskapai penerbangan

⁵ Kaitano Dube, Godwell Nhamo dan David Chikodzi, "Covid-19 pandemi and prospect for recovery of the global aviation industry," *Journal of Air Transport Management* 92 (2021) 102022, doi: 10.1016/j.jairtraman.2021.102022

Asia adalah yang pertama menerima pukulan pada Januari karena sudah ada kegelisahan tentang pandemi setelah China mengumumkan wabah penyakit itu pada akhir 2019.⁶ Covid-19 memberikan tantangan bagi banyak sektor yang menyebabkan seluruh sektor negara harus dapat lebih baik untuk menghadapi dampak Covid-19 dengan berbagai upaya yang dilakukan terutama bahwa pandemi menunjukkan bahwa berdampak sektor transportasi udara dan sektor pariwisata yang pada dasarnya menyumbang untuk perkembangan negara.

Indonesia juga berperan aktif sebagai salah satu negara anggota ASEAN dengan memberikan usulan untuk memperbaiki pariwisata di kawasan ASEAN di masa pandemi. Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Kemeparekraf/ Baparekraf) sebagai perwakilan pemerintah Indonesia telah memberikan lima usulan sebagai komitmen kerja dalam tingkat regional sebagai upaya penanggulangan wabah Covid-19 pada sektor pariwisata. Rekomendasi tersebut didelegasikan pada 15, 21, 28 September dalam forum *The 52nd ASEAN NTOs Meeting and Related Meetings*. Rangkaian pertemuan tersebut menampakan komitmen negara- negara anggota ASEAN untuk penanggulangan dampak Covid-19 dan memberikan dukungan hubungan yang erat dalam aliansi kawasan. Hal tersebut diungkapkan Direktur Hubungan Antarlembaga Kemeparekraf/ Baparekraf, Candra Negara sebagai perwakilan Sekretaris Kementerian Pariwisata

⁶ Ibid., 3

dan Ekonomi Kreatif/ Sekretaris Utama Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Ni Wayan Giri Adnyani dalam keterangan persnya.⁷

Usulan tersebut dikemukakan karena dalam beberapa tahun terakhir industri penerbangan mengalami penurunan begitu pula berpengaruh dalam sektor pariwisata. Melalui data perusahaan penerbangan seperti *Garuda Group* mempunyai pegawai 15.623 orang di tahun 2020 dan terjadi pemangkasan sebanyak 5,12% dengan perbandingan 14.283 orang di tahun 2020. Pada tahun 2019 *Lion Group* memiliki jumlah pegawai 29.000 orang yang mengalami penurunan sebanyak 8,97% dengan perbandingan tahun 2020 yang memiliki 26.400 pegawai. Penumpang domestik dan internasional pada *Garuda Group* di bulan Mei 2020 memiliki total sebanyak 27.501 orang dan kemudian mengalami penurunan yang cukup besar yaitu 86,41% yang telah dibandingkan di bulan April 2020 memiliki jumlah 202.431 orang. Penurunan jumlah penumpang juga terjadi pada Mei 2020 dengan total penumpang 44.683 orang menurun 93,45% jika dibandingkan di bulan April 2020 dengan total penumpang sebesar 686.481 orang. Pasar penerbangan domestik dan internasional sebesar 2,81% dikuasai oleh *Xpress Air*, *Susi Air*, *Trans Nusa* dan *Avia* sedangkan 51,13% merupakan milik maskapai *Lion Group* dan 46,06% *Garuda Group*.⁸

⁷ “Indonesia Ajukan Lima Usulan Perkuat Pariwisata ASEAN Di Tengah Pandemi” Sekretariat ASEAN, diakses pada tanggal 08 November 2021 pukul 17.00 WIB, <https://setnas-asean.id/news/read/indonesia-ajukan-lima-usulan-perkuat-pariwisata-asean-di-tengah-pandemi>

⁸ Soehardi, Arian Siddha, Hardiyono, Tutik Siswanti, Nurfitri Eka Hardpamungkas, “Pengaruh Pandemi Covid-19 Terhadap Wisatawan Mancanegara Dan Nusantara Serta Karyawan Perusahaan Penerbangan Di Indonesia,” *Jurnal Ilmiah Manajemen Ubhara* (Universitas Bhayangkara Jakarta Raya, Universitas Jenderal Ahmad Yani, Universitas Hang Tuah, Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma, Universitas Indraprasta PGRI), doi: 10.31599/jmu.v2i2.769

Berdasarkan fenomena di atas, bahwa kebijakan pemerintah Indonesia dapat dianalisis melalui teori Marijke Breuning yaitu kebijakan luar negeri (*foreign policy*) dengan tingkat analisis negara. Peran Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/ Kemenparekraf yang memiliki peran dan keterkaitan dengan isu tersebut mengenai sektor pariwisata. Kebijakan tersebut merupakan keputusan pemerintah dengan para menterinya sebagai suatu komunitas atau kelompok individu yang memiliki wewenang untuk memutuskan tindakan dalam menghadapi suatu isu yaitu isu Covid-19. Keputusan pemerintah Indonesia melalui perwakilan Kemenparekraf serta telah disampaikan pada forum *52nd NTOs Meeting and Related Meetings*. Pengusulan kebijakan tersebut pemerintah Indonesia telah mempertimbangkan banyak hal serta dampaknya sehingga memberikan usulan tersebut. Kebijakan ini dinilai tepat untuk menghadapi isu saat ini dengan mengurangi persaingan pasar udara. Kondisi ekonomi negara-negara telah mengalami defisit dan upaya tersebut untuk mengembalikan atau memulihkan perekonomian setiap negara.

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, sehingga rumusan masalah yang digunakan penulis untuk penelitian adalah: “Mengapa pemerintah Indonesia pada tahun 2020 mengusulkan penghapusan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)*?”

C. Tujuan Penelitian

Penulis sekaligus peneliti dalam penelitian ini ingin mengetahui lebih dalam mengenai “Studi Eksplanatif Rekomendasi Penghapusan *ASEAN Single Aviation*

Market (ASEAN-SAM) oleh Pemerintah Indonesia” dan beberapa faktor yang mempengaruhi pemerintah Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM.

D. Manfaat Penelitian

Pada penelitian ini peneliti berharap dapat berkontribusi manfaat pada akademisi maupun bagi praktis:

Manfaat Akademis:

Manfaat akademis melalui penelitian ini adalah untuk memperkaya serta memperdalam pembahasan melalui keilmuan Hubungan Internasional dengan dinamika dunia terutama di kawasan ASEAN dengan lebih berfokus dalam “Studi Eksplanatif Rekomendasi Penghapusan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* oleh Pemerintah Indonesia”

Manfaat Praktis:

Manfaat praktis, peneliti memiliki harapan untuk manfaat praktis bagi penelitian ini dapat memberikan pengetahuan kepada akademisi di Indonesia maupun luar negeri dan pemerintah Indonesia dalam penelitian yaitu “Studi Eksplanatif Rekomendasi Penghapusan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* oleh Pemerintah Indonesia”. Selain itu, dapat memberikan pengetahuan mengenai faktor terhadap kebijakan pemerintah Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN- SAM di masa pandemi dalam mengembalikan sektor penerbangan dan pariwisata.

E. Penelitian Terdahulu

1. Aldy Akbar Maulana, Hasan Sidik, Deasy Silvy Sari, “Pelaksanaan *ASEAN Single Aviation Market* dalam Industri Penerbangan di Indonesia,” Universitas Padjajaran, *Padjajaran Journal of International Relations* (PADJIR) Vol.3 No.2, Agustus 2021

Pertumbuhan transportasi yang sangatlah pesat dengan dipengaruhi pertumbuhan teknologi yang semakin mendukung terutama dalam transportasi udara. Perkembangan transportasi udara yang semakin maju tersebut mempengaruhi pembentukan *ASEAN Single Aviation Market*. Perjanjian ASEAN-SAM 2015 yang telah dibentuk dalam mengikat kontribusi negara anggota ASEAN yang didalamnya terdapat beberapa perjanjian udara regional. Pembentukan ASEAN-SAM ini berguna untuk lebih memberikan kelancaran dalam aliran arus barang dan jasa dan mencapai tujuan ASEAN-SAM yaitu mengintegrasikan perekonomian regional.

Indonesia memiliki peran sebagai negara anggota ASEAN yang menerapkan kebijakan ASEAN-SAM. Indonesia merupakan negara anggota ASEAN yang menerapkan kebijakan ini memiliki sikap *proteksionisme* melalui prinsip *cabotage* untuk melindungi pasar udara Indonesia. Indonesia juga memiliki kekhawatiran lain yaitu adanya kerja sama ASEAN dan China untuk *open sky*. ASEAN dan China sebelumnya telah memiliki kerja sama *open sky* dan jika Indonesia membuka seluruh jalur penerbangannya, Indonesia akan menjadi pasar penerbangan yang potensial dan adanya tidak keseimbangan dalam kerja sama tersebut. Kekhawatiran tersebut muncul karena adanya ketidakseimbangan dimana China akan memiliki

destinasi yang luas ke wilayah ASEAN terutama di Indonesia, sedangkan persaingan kompetitif juga akan didapatkan oleh Indonesia dari negara-negara anggota ASEAN.

Berdasarkan penelitian tersebut, penelitian yang dilakukan penulis memiliki perbedaan fokus penelitian dengan peneliti. Fokus penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah menjelaskan peran rezim internasional dengan skema pendekatan *conventional structuralism* dalam organisasi internasional memiliki peran yang kuat untuk negara anggotanya. Penulis menggunakan metode penelitian kualitatif. Peneliti menggunakan metode penelitian adalah kualitatif eksplanatif dan fokus penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah memaparkan faktor-faktor yang mendorong pemerintah Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM.

2. AM Bardai, *“The Disruptive Enviroment of The ASEAN Aviation Industry in The Post ASEAN Single Aviation Market (ASAM): The Malaysian Perspective,” Malaysian Institute of Aviation Technology (MIAT), Universiti Kuala Lumpur, Global Research on Sustainable Transport & Logistics, 2019*

Kebijakan ASEAN-SAM merupakan sebuah kebijakan yang membawa tantangan bagi setiap negara. Tantangan tersebut muncul karena banyak maskapai berbiaya rendah yang muncul yang dimana akan meramaikan industri penerbangan saat ASEAN-SAM. Kemunculan tersebut membuat persaingan maskapai semakin kompetitif. ASEAN-SAM merupakan salah satu program AEC dengan menciptakan integrasi ekonomi di kawasan regional. ASEAN-SAM yang memiliki

ratifikasi protocol salah satunya adalah *Multilateral Agreements for The Full Liberation of Passengers Air Service* (MAFLPAS) 2010 oleh 10 negara anggota ASEAN.

Pasar udara domestik Malaysia yang memiliki FSNC (*full service national carrier*), LCC dan *Hybrid Carriers* mendukung adanya kebijakan ASEAN-SAM ini. Kebijakan tersebut memberikan keuntungan pada Malaysia dengan mengalami kenaikan di tahun 2016-2017 sebesar 13% untuk pasar udara domestik. Disisi lain, hal ini didukung dengan armada yang memadai seperti B737-800/900 dan A320 serta A210 dan E 195 yang berfokus pada penerbangan domestik sebagai maskapai LCC. Malaysia yang memiliki keunggulan dalam maskapai berbiaya rendah memberikan Malaysia keuntungan sehingga membuat Malaysia berfokus untuk meningkatkan maskapai LCC

Penelitian yang dilakukan oleh penulis memiliki perbedaan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Perbedaan terletak pada teori yang digunakan penulis yaitu menggunakan teori *Design Market to Index* (DM Index) sedangkan peneliti menggunakan teori kebijakan luar negeri Marijke Breuning dengan tingkat analisis negara dan internasional. Peneliti juga memiliki fokus penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pemerintah Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM.

3. Ruwantissa Aberyratne, "*ASEAN Single Aviation Market and Indonesia- Can It Keep Up With The Giants?*" *Global Aviation Consultancies Inc, Indonesia Law Review*, 2014

Kerjasama langit terbuka merupakan kerjasama yang sangat trend di dunia untuk saat ini dalam meningkatkan perekonomian negara. Kontribusi dari kerjasama *open sky* sangat berpengaruh pada pertumbuhan perekonomian negara melalui wisatawan serta mampu membuka lapangan pekerjaan bagi penduduk negara tersebut. Kebijakan Indonesia meratifikasi *ASEAN Single Aviation Market (ASAM)* sebagai pilihan yang tepat melalui kelebihan yang dimiliki Indonesia seperti bandara, populasi, akomodasi serta pulau atau tempat wisata yang menarik para wisatawan. Bahkan Indonesia memiliki peluang untuk menjadi negara dengan perekonomian tertinggi di dunia melalui lalu lintas penerbangan yang mengalami peningkatan.

Pelaksanaan kebijakan ASEAN-SAM yang dilakukan di Indonesia pada tahun 2015 menyebabkan banyak kekhawatiran mengenai kebijakan langit terbuka tersebut. Kekhawatiran muncul ketika pasar udara akan dikuasai oleh maskapai asing yang kuat dalam bersaing serta adanya perang harga antar maskapai. Kerjasama ini bagaikan pedang bermata dua ketika kelebihan yang dimiliki Indonesia dapat menjadi kelemahan untuk Indonesia.

Perbedaan antara penulis dan peneliti dalam penelitian ini dapat terlihat melalui titik fokus dalam melakukan penelitian. Penulis menjelaskan bahwa Indonesia memiliki peluang serta dampak yang cukup besar bagi Indonesia melalui kebijakan *ASEAN open sky* dalam segi perekonomian dan pariwisata. Peneliti memiliki fokus yang berbeda yaitu menguraikan faktor-faktor yang akan menjelaskan pemerintah Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM.

4. Haris Zuan, Darren Ellis, Romano Pagliari, “*Geopolitics and the ASEAN Single Aviation Market: Aspirations versus Realities,*” Cranfield University, United Kingdom, 10th International Conference on Air Transport- INAIR 2021, *Towards Aviation Revival, Transport Research Procedia* 59 (2021)

Pembentukan kerja sama langit terbuka merupakan kerja sama yang banyak terjadi baik secara bilateral maupun multilateral. Salah satu bentuk kerja sama langit terbuka regional seperti ASEAN adalah *The European single aviation market* (SAM). Kerja sama ini merupakan suatu bentuk *geopolitics* untuk mengintegrasikan ekonomi kawasan regional.

ASEAN-SAM merupakan sebuah bentuk kerja sama geopolitics yang dimana dengan mengimplementasikan bisnis industri penerbangan akan memberikan keuntungan negara anggota ASEAN dengan bisnis tersebut. Disisi lain, kebijakan ASEAN-SAM memberikan keraguan terhadap negara anggota ASEAN. Kekhawatiran ini dibuktikan dengan masing-masing negara anggota ASEAN masih melakukan *protectionism* terhadap pasar udaranya. Keraguan lainnya dibuktikan dengan masing- masing negara anggota ASEAN memiliki perbedaan dalam meratifikasi protokol ASEAN-SAM. Indonesia juga berusaha melindungi pasar udaranya dengan tidak meartifikasi pada protokol 3 dan 4 pada ASEAN *Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Service* (MAFLPAS). Indonesia dengan Laos juga menjadi negara paling akhir dalam meratifikasi ASEAN-SAM. Tindakan proteksi yang dilakukan negara-negara anggota ASEAN menyebabkan sulitnya mencapai tujuan untuk mengintegrasikan ekonomi regional.

Negara- negara anggota ASEAN memiliki banyak faktor untuk melakukan proteksi tersebut. Faktor- faktor yang mempengaruhi adalah adanya perbedaan dalam kondisi politik domestik, adanya perbedaan dalam meratifikasi kebijakan ASEAN-SAM di setiap negara anggota. Faktor lainnya perbedaan dalam kondisi geografis dan budaya yang berpengaruh pada ekonomi negara.

Pada jurnal ini memiliki perbedaan dengan peneliti. Pada teori penulis menggunakan teori *geopolitic* atau *aeropolitic* dan memiliki fokus penelitian negara- negara anggota ASEAN dalam kebijakan ASEAN-SAM. Untuk peneliti menggunakan teori kebijakan luar negeri Marijke Breuning dengan fokus penelitian mengetahui latar belakang pemerintah Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM.

5. Isabelle Laplace, Nathalie Lenoir, Chantal roucolle, “*Economic Impacts Of The ASEAN Single Aviation Market: focus on Cambodia, Laos, Myanmar, The Philippines And Vietnam,*” *Ecole Nationale de l’aviation Civile (ENAC), University of Toulouse (France), 2019*

ASEAN *Single Aviation Market* telah dibentuk sejak tahun 2004. Kebijakan liberalisasi penerbangan yang akan dilaksanakan di tahun 2015 akan berdampak pada perekonomian negara anggota ASEAN. Peningkatan perekonomian ini memiliki keseimbangan dengan peningkatan penumpang transportasi udara.

Kebijakan ASEAN-SAM mampu berdampak positif bagi Filipina, Kamboja, Vietnam dan Indonesia. Dampak positif yang dirasakan melalui peningkatan jumlah wisatawan dan berdampak pada perekonomian atau GDP suatu negara.

Peningkatan kunjungan wisatawan pada keempat negara tersebut memberikan pengalaman untuk dapat meningkatkan keamanan *traffic* di wilayah udara. Lonjakan kenaikan wisatawan ke negara ASEAN mampu mempromosikan pariwisata yang menarik di ASEAN.

Kebijakan ini memberikan dua konsekuensi, yang pertama maskapai penerbangan di ASEAN dapat melakukan pendaratan dimanapun di wilayah ASEAN. Kedua, maskapai asing mampu langsung menuju bandara internasional yang memiliki kualitas terbaik di wilayah negara tersebut.

Dengan demikian, penelitian yang dilakukan oleh penulis dan peneliti memiliki perbedaan. Pertama, perbedaan terletak pada metode penelitian yang digunakan, penulis menggunakan metode ekonometrik guna melihat dampak GDP pada keempat negara tersebut. Peneliti menggunakan metode penelitian eksplanatif kualitatif dengan fokus penelitian mengetahui faktor- faktor pengusulan penghapusan ASEAN-SAM oleh pemerintah Indonesia.

6. Adi Kusumanigrum, “Prinsip *Cabotage* Dalam Industri Penerbangan Indonesia Di Era ASEAN *Single Aviation Market* 2015” Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2015

Kebijakan ASEAN-SAM merupakan kebijakan liberalisasi penerbangan regional ASEAN di tahun 2015. Kesepakatan tersebut merupakan kesepakatan terpenting dalam 11 sektor yang diprioritaskan di ASEAN. Salah satu prioritas tersebut adalah meliberalisasi penerbangan secara regional. ASEAN-SAM memiliki beberapa perjanjian kesepakatan untuk melaksanakan program tersebut.

Salah satu program tersebut adalah ASEAN *Multilateral Agreement on Air Services* (ASEAN MAAS). ASEAN MAAS memiliki protokol yang diantaranya akan mengintegrasikan tanpa batas wilayah udara dengan hak angkut penumpang. Kesepakatan tersebut telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia. Kesepakatan ini sangat memberikan keuntungan dengan potensi yang dimiliki oleh Indonesia yang sebagai negara kepulauan dan tingginya jumlah penduduk. Indonesia juga memiliki banyak bandara internasional sehingga tidak adanya keseimbangan dengan bandar udara internasional dengan negara di kawasan ASEAN.

Prinsip *cabotage* merupakan prinsip kedaulatan wilayah negara secara mutlak milik suatu negara. *Cabotage* sendiri sebagai bentuk manifestasi Indonesia untuk melindungi pasar udaranya dari maskapai asing. Prinsip *cabotage* telah diatur dalam undang-undang Republik Indonesia yang telah ditegaskan bahwa Indonesia memiliki hak secara eksklusif terhadap wilayah udaranya. Prinsip tersebut sebelumnya telah diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dan telah diakui oleh MAAS bahwa negara-negara yang telah meratifikasi Konvensi Chicago akan berlaku bagi mereka yang telah meratifikasi. Untuk mengatasi banyaknya maskapai asing di Indonesia membuat Indonesia menciptakan undang-undang penanaman modal asing. Undang-undang ini berfungsi untuk melindungi maskapai dalam negeri dari persaingan yang kompetitif.

Penelitian yang dilakukan oleh penulis berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Letak perbedaan tersebut pada fokus penelitian peneliti untuk mengetahui penyebab pemerintah Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM. Untuk penulis memiliki fokus penelitian prinsip *cabotage* sebagai

suatu hukum yang berlaku di Indonesia untuk melindungi dari persaingan pasar udara yang kompetitif pada berlakunya ratifikasi ASEAN-SAM.

7. Dodik Setiawan Nur Heriyanto dan Yaries Mahardika Putro “*Challenges and Opportunities in the Establishment of ASEAN Open Skies.*” *Lecturer Of the Department of International Law, the Faculty Of Law, Universitas Islam Indonesia, Padjajaran Journal of Law Volume 6 Number 3 Year 2019*

Kedaulatan merupakan batas mutlak suatu negara terhadap teritorialnya dan negara berhak untuk mengatur wilayah tersebut untuk kepentingannya. Teritorial tersebut berlaku untuk batas wilayah darat, laut maupun udara. Batas-batas tersebut telah diatur dalam hukum internasional salah satunya adalah kedaulatan udara dalam Konvensi Chicago 1944. Konvensi Chicago telah mengatur kedaulatan negara dan hak yang dapat melintasinya hingga kerja sama dalam *open sky*. Hal ini telah diatur serta negara-negara berpedoman pada Konvensi Chicago 1944 tersebut untuk melakukan kerjasama tersebut salah satunya ASEAN.

Terbentuknya Konvensi Chicago 1944 mengenai *open sky* memiliki peran sebagai pedoman dalam penyusunan *ASEAN Open Sky*. ASEAN-SAM memiliki perjanjian yang harus ditandatangani seperti MAAS, MAFLAS, dan MAFLPAS dalam mengatur kebijakan ruang udara terbuka kawasan regional. Mewujudkan integrasi ekonomi sebagai tujuan dari ASEAN-SAM di Asia Tenggara dengan menarik perhatian para wisatawan, mempermudah arus perdagangan serta meningkatkan jumlah investasi dan meningkatkan perekonomian *airlines*. Kebijakan ini menjadikan kedaulatan negara menjadi kabur dan pemerintah tidak

memiliki wewenang dalam mengatur untuk melindungi pasar udara mereka. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.

Implementasi kebijakan *ASEAN open sky* harus memperhatikan sesuatu yang yang menjadi tantangannya dalam segi fasilitas pelayanan transportasi udara. Perbaikan lainnya harus diperhatikan yaitu oleh beberapa maskapai *Low Cost Carrier (LCC)* yang ikut berperan dalam liberalisasi penerbangan ini untuk mampu bersaing dengan maskapai lainnya. Melalui penjelasan tersebut bahwa penelitian yang dilakukan oleh penulis memiliki perbedaan dengan peneliti dalam fokus penelitian dan metode penelitian. Penulis berfokus pada keuntungan serta tantangan yang akan didapatkan dalam pelaksanaan *ASEAN Open Sky* terutama oleh airlines dengan metode penelitian deskriptif kualitatif. Peneliti memiliki fokus penelitian yaitu mengapa pemerintah Indonesia pada tahun 2020 mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM dengan metode penelitian eksplanatif kualitatif.

8. Siti Merida Hutagalung, Ruth Hanna Simatupang, Sinta Herindrasti
 “Kebijakan *Open Sky* Terhadap Pertumbuhan Industri Penerbangan Kajian Perspektif Hukum dan Kerja sama Internasional: Indonesia, Malaysia Dan Vietnam.” Universitas Kristen Indonesia, *Jurnal Asia Pacific Studies*,
 Volume 2 Number 1/ *January-June* 2018

Kerja sama *open sky* merupakan bentuk kerja sama yang dilakukan negara-negara dalam bidang penerbangan yang dilakukan secara bilateral maupun multilateral. Kerja sama ini memiliki tujuan untuk menghilangkan hambatan-hambatan dalam penerbangan serta meningkatkan pariwisata dan perekonomian

suatu negara. Tujuan tersebut juga menjadi tujuan ASEAN dalam membentuk kebijakan *open sky*. Kebijakan *open sky* bukanlah sebagai sesuatu yang baru dalam dunia penerbangan sehingga menginspirasi negara anggota ASEAN.

Kebijakan ASEAN-SAM merupakan langkah yang tepat dalam mewujudkan integrasi ekonomi ASEAN. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan analisis deskriptif. Namun, bagi negara seperti Indonesia, Malaysia dan Vietnam kebijakan tersebut memiliki permasalahan sarana dan prasarana dalam melayani transportasi udara. Kebijakan mereka meratifikasi dan melakukan pada awal tahun 2015 adalah untuk memenuhi permintaan serta kemudahan dalam negara tersebut untuk mendirikan perusahaan aviasi. Kebijakan ini dinilai harus dipersiapkan sebaik mungkin baik sebelum, saat atau sesudah dalam menerapkan kebijakan di negara mereka. Tantangan yang harus dihadapi adalah mengenai *safety flight* serta *aviation security* yang sesuai dengan Konvensi Chicago 1944. Karena kejahatan lintas batas negara akan semakin buruk sehingga keamanan setiap Bandar udara di negara-negara kawasan ASEAN harus ditingkatkan. Berdasarkan jurnal tersebut terdapat perbedaan dengan penulis yang dimana jurnal tersebut memiliki fokus pada dampak ASEAN open sky yang diimplementasikan pada Malaysia, Vietnam dan Indonesia. Peneliti berfokus pada penyebab Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM.

9. Prayoga Permana, Herman W. Hoen dan Ronald L. Holzacker “*Political Economy of ASEAN Open Skies Policy: Business, Preferences, Competition and Commitment to Economic Integration.*” *International Political Economy, University of Groningen, Journal of Asian Economic Integration, 2020*

Kebijakan *open sky policy* merupakan suatu kebijakan bisnis negara-negara dalam bidang industri penerbangan. Kebijakan ini di adopsi juga oleh negara anggota ASEAN dan akan berlaku secara regional. Seluruh negara anggota ASEAN akan meratifikasi kebijakan *open sky policy* dan akan di implementasikan tahun 2015. Indonesia yang telah meratifikasi OSP yang dimana OSP ini memberikan keuntungan yang besar bagi Indonesia. Metode penelitian yang digunakan dalam artikel ini adalah kualitatif. Peran maskapai Garuda Indonesia sebagai *Full Service Carrier (FSC)* dan Lion Air sebagai *Largest Low Cost Carrier (LCC)* serta beberapa maskapai seperti *Indonesia AirAsia*, *Sriwijaya Air*. Kebijakan Indonesia tidak menggunakan seluruh bandara internasional tetapi Indonesia melakukan *protectionism* untuk melindungi pasar udara domestik yang potensial. Sikap Indonesia dalam melakukan *protectionism* melalui prinsip *cabotage* bagi maskapai asing. Prinsip *cabotage* tidak berlaku bagi maskapai nasional. Sikap *protectionism* dilakukan dengan menimalkan lalu lintas udara internasional tetapi memaksimalkan lalu lintas udara domestik. Kebijakan *protectionism* sebagai salah satu langkah untuk mengatur pasar udara domestik yang akan berdampak pada peningkatan perekonomian Indonesia. Sikap tersebut digunakan untuk melindungi bisnis perusahaan aviasi di Indonesia yang akan dapat dimanfaatkan sebaik mungkin dalam kebijakan *ASEAN Open Sky*.

Kebijakan ASEAN-SAM ini bahwa *power* negara sangat dibutuhkan terutama kerja sama dibidang aviasi. *Power* yang dibutuhkan untuk mampu bersaing adalah maskapai yang dapat berkontribusi dengan maskapai LCC maupun FSC dengan negara anggota ASEAN lainnya. Kebijakan ini juga memiliki keuntungan dalam

perdagangan, mempermudah lalu lintas udara di wilayah regional. Perbedaan artikel ini dengan penulis terletak pada fokus yang digunakan dalam artikel ini. Penulis berfokus pada kebijakan politik Indonesia dalam melindungi bisnis aviasi di Indonesia dalam implementasi *ASEAN Open Sky* dengan tiga maskapai Indonesia yang sebagai contoh yang berperan dalam kebijakan tersebut. Peneliti memiliki fokus mengenai penyebab pemerintah Indonesia pada tahun 2020 mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM.

10. Brilliant Budi Nurani, Pra Adi Soelistijono, Adhiningasih Prabhawati
 “Peluang dan Tantangan Indonesia Terhadap ASEAN *Multilateral Agreement on Air Service 2009 (ASEAN Open Sky Policy) (Indonesia’s Challenges and Opportunituties toward ASEAN Multilateral Agreement on Air Services 2009).*” Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Jember, 2012

Perkembangan pesat transportasi udara membawa dampak untuk melakukan kerja sama dalam liberalisasi penerbangan dilakukan secara penuh. Kerja sama ini memberikan ketertarikan bagi negara anggota ASEAN untuk melakukannya di kawasan regional. Kerja sama *open sky* akan menghadirkan peluang dan tantangan bagi Indonesia dalam menerapkan kebijakan tersebut. Kebijakan memiliki banyak peluang yang akan didapatkan Indonesia yaitu ekonomi dan secara tidak langsung melalui perkiraan dari penerapan *ASEAN Open Sky* dapat menyumbang PDB 7 triliun. Peningkatan PDB dengan membuka banyak lapangan pekerjaan, serta dengan kondisi geografis Indonesia sebagai jantung Asia Tenggara mampu mendapatkan ketertarikan. Impelementasi *ASEAN Open Sky* juga akan

menyebabkan banyak ketidakseimbangan dari segi armada, infrastruktur dan dukungan lainnya dalam transportasi udara. Metode yang digunakan oleh penulis adalah metode penelitian deskriptif kualitatif.

Indonesia memiliki tantangan yang harus diselesaikan untuk infrastruktur bandara serta mudahnya maskapai asing masuk ke Indonesia. Indonesia yang diketahui memiliki banyak titik bandara dinilai masih melebihi kapasitas bandara yaitu 20% serta dukungan SDM yang lain. Sekolah pilot merupakan SDM yang dibutuhkan di Indonesia hanya dapat meluluskan 250 pilot setiap tahunnya sehingga ini dapat menjadi masalah untuk penerapan *ASEAN Open Sky*. Kelulusan sekolah pilot yang di nilai masih kurang menyebabkan Indonesia mengambil pilot dari warga negara asing. Semakin tinggi peluang pasar domestik yang potensial akan dikuasai maskapai maupun warga negara asing.

Perbedaan terlihat dari penelitian yang dilakukan oleh penulis dan peneliti adalah yang menjadi fokus penelitian serta metode penelitian yang digunakan. Penulis berfokus pada tantangan dan keuntungan Indonesia dalam menerapkan kebijakan *ASEAN open sky* di negaranya dan penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Peneliti memiliki fokus untuk menguraikan faktor- faktor pemerintah Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM dan penulis menggunakan metode penelitian kualitatif eksplanatif.

F. Argumentasi Utama

Berlandaskan latar belakang dan penelitian terdahulu yang sudah disampaikan sebelumnya. Bahwa kebijakan tersebut merupakan salah satu langkah terbaik yang

dipilih pemerintahan Indonesia untuk dapat menaikkan kembali perekonomian yang sempat mengalami defisit karena faktor wabah Covid-19. Kebijakan ini diambil dalam memulihkan kembali aktivitas penerbangan dan mengembalikan seluruh sektor yang memiliki keterkaitan dengan aktivitas penerbangan terutama dalam sektor pariwisata yang dapat berpengaruh pada perekonomian Indonesia. Tujuan dari kebijakan ini meningkatkan atau mengembalikan sektor pariwisata yang sempat terhenti adanya pandemi. Sektor tersebut sangat diperlukan bagi Indonesia serta negara anggota ASEAN karena sektor pariwisata mampu mempromosikan serta menarik perhatian wisatawan ke Indonesia. Melalui kebijakan tersebut dapat mendukung pemulihan sektor pariwisata di masa pandemi dengan adaptasi yang dapat dilakukan.

G. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan merupakan rangkaian penyusunan skripsi dalam menjawab fokus penelitian yang sesuai dengan urutan penyusunan dalam penelitian ini. Sistematika pembahasan akan memberikan pembahasan dari Bab pertama hingga Bab kelima. Bab pertama sebagai bab awal dalam sebuah penelitian dengan susunan pendahuluan yang akan menjelaskan sebagian besar isi dalam penelitian ini dengan latar belakang, fokus penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, argumentasi utama dan sistematika pembahasan.

Bab kedua mengenai kerangka berfikir. Penulis akan memberikan penjelasan atau memaparkan mengenai kerangka teori sebagai dasar peneliti dalam melakukan penelitian. Bab kedua kerangka berfikir akan menjelaskan mengenai konsep kebijakan luar negeri, konsep *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-*

SAM), konsep sabotase (*cabotage*) dalam industri aviasi dan teori kebijakan luar negeri Marijke Breuning.

Selanjutnya, Pada Bab ketiga metode penelitian. Pada bab ketiga ini menjelaskan metode penelitian yang digunakan oleh peneliti. Peneliti akan menguraikan mengenai metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini beserta tahap- tahapnya yaitu jenis dan pendekatan penelitian, lokasi dan waktu penelitian, subyek penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisa data, dan teknik validasi data.

Pada bab bagian keempat pembahasan. Bab keempat pembahasan merupakan pembahasan untuk menjawab rumusan masalah yang diantaranya terbagi menjadi dua sub bab, yaitu pertama, kebijakan liberalisasi penerbangan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)*, kedua, faktor-faktor pengusulan penghapusan *ASEAN-SAM* oleh pemerintah Indonesia dan terbagi menjadi beberapa bagian sub bab yaitu, kondisi penerbangan di masa pandemic Covid-19 untuk analisis sistem internasional, faktor-faktor proteksi pemerintah Indonesia terhadap maskapai domestik dan analisis dan kalkulasi pemerintah indonesia terkait strategi mempercepat pemulihan ekonomi nasional melalui sektor pariwisata pasca pandemi

Pada bagian Bab kelima penutup sebagai bab terakhir dalam penelitian ini, akan diberikan hasil penelitian berupa kesimpulan serta saran- saran terhadap penelitian selanjutnya untuk lebih baik.

BAB II

KERANGKA BERFIKIR

A. Konsep Kebijakan Luar Negeri

Kebijakan luar negeri muncul bagi sebagian besar negara untuk memenuhi persyaratan kepentingan nasional secara paralel dengan tidak mengurangi aturan hubungan publik internasional yang mengatur antara negara dan memperoleh peran daripada yang disediakan oleh struktur internal. Juga dikenal sebagai negara perilaku terhadap lingkungan luar, terhadap negara- negara disekitarnya di luar internasional non-negara seperti organisasi internasional dan gerakan pembebasan atau tentang masalah tertentu.⁹ Hal tersebut mengakibatkan terbentuknya *'foreign policy'*. Tujuan untuk menentukan dan mengidentifikasi keputusan, strategi, dan akhir dari interaksi suatu negara terhadap negara lain. Sebuah negara tanpa politik luar negeri, diibaratkan sebuah kapal di laut dalam tanpa mengetahui arah. Oleh karena itu, politik luar negeri memimpin suatu negara dalam memenuhi kepentingan nasionalnya dan memperoleh tempat yang layak di antara masyarakat bangsa-bangsa.¹⁰

Istilah kebijakan luar negeri telah didefinisikan dalam berbagai cara oleh para sarjana, namun, mereka yakin bahwa hal itu berkaitan dengan perilaku suatu negara terhadap negara lain. Hermann misalnya, mendefinisikan kebijakan luar negeri

⁹ Ahmed Aref AL Kafarneh, "Decision-Making In Foreign Policy," *Journal Of Law, Policy And Globalization*, Al- Balqa Applied University, Ajloun University College, Vol.10,2013, <https://core.ac.uk/download/pdf/234649622.pdf>

¹⁰ B Ojang AS, "The Study of Foreign Policy In International Relations," (*Journal Of Political Sciences & Public Affairs*), Ege University, Izmir, Turkey, doi: 10.4172/2332-0761.1000337

sebagai “tindakan terarah yang terpisah yang dihasilkan dari keputusan tingkat politik individu atau kelompok individu.” Dengan ini, dapat dilihat bahwa Hermann mendefinisikan kebijakan luar negeri sebagai perilaku negara.¹¹

Kata-kata Pandelford dan Licoln, “kebijakan luar negeri suatu negara adalah totalitas berurusan dengan lingkungan eksternal. Kebijakan luar negeri adalah hasil keseluruhan dari proses dimana suatu negara menerjemahkan tujuan dan kepentingannya yang dipahami secara luas ke dalam tindakan khusus untuk mencapai tujuannya dan mempertahankan kepentingannya”. Dua fungsi kebijakan luar negeri dapat digali dari definisi Padelford dan Lincoln; pertama, kebijakan luar negeri adalah untuk mencapai tujuan yang dikandungnya dan kedua untuk menekan kepentingan nasionalnya.¹²

Dapat diketahui, bahwa kebijakan luar negeri berupa keputusan dan tindakan dari suatu negara untuk diluar batas negaranya. Definisi sebelumnya juga menjelaskan bahwa keputusan yang dilakukan oleh sebuah negara bertujuan untuk mencapai kepentingan nasional di lingkungan luar batas wilayah negara. Kepentingan nasional juga mendapatkan dukungan dari beberapa kelompok kepentingan nasional dan adanya faktor eksternal yang mempengaruhi sehingga negara berusaha mencapai kepentingan nasional dalam kebijakan luar negaranya. Namun, tingkat pengaruh antara determinan domestik dan internasional dari kebijakan luar negeri bervariasi dari negara bagian dan lingkungan politik dimana negara-negara tersebut berada. Dalam beberapa kasus, faktor internasional

¹¹ Ibid., 1

¹² Ibid., 2

memainkan peran utama, sedangkan dalam kasus lain, determinan domestik lebih penting. Lingkungan internasional memberikan pengaruh terhadap terbentuknya sebuah kebijakan luar negeri. Lingkungan internasional sebagai tempat interaksi negara- negara sehingga memungkinkan bahwa lingkungan internasional menjadi faktor penting dalam negara mengambil kebijakan luar negerinya. Faktor eksternal utama yang menentukan kebijakan luar negeri suatu negara tidak terbatas pada: sistem internasional atau struktur kekuasaan, hukum internasional, organisasi internasional, aliansi, dan kekuatan atau persenjataan militer.¹³ Berikut beberapa definisi faktor eksternal yang memiliki pengaruh pada kebijakan luar negeri yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini yaitu:

The international system or power structure adalah sistem negara modern telah ada sejak perjanjian Westphalia pada tahun 1648. Ini termasuk kekuatan besar, menengah dan kecil. Seperti disebutkan diatas, interaksi antara negara- negara ini terjadi di tingkat internasional dan karena itu memainkan peran penting dalam membentuk kebijakan luar negeri dari negara-negara yang berinteraksi. Pembentukan hubungan persahabatan dan kerja sama antar negara adalah tujuan dari kebijakan luar negeri yang sehat. Kebijakan luar negeri pada dasarnya dibentuk oleh kekuatan relatif seseorang dalam sistem internasional. Kerangka umum politik dunia memainkan peran yang menentukan dalam menentukan *foreign policy* suatu negara. Dengan demikian, *foreign policy* negara-negara berubah dengan pergeseran dalam struktur kekuatan internasional.¹⁴

¹³ Ibid., 2

¹⁴ Ibid., 3

Selanjutnya, *international organizations*, saat ini ada lebih dari 68.000 organisasi internasional (keduanya aktif dan tidak aktif) di dunia. Banyak organisasi internasional (IO) memainkan peran besar dalam sistem internasional saat ini. Organisasi- organisasi tersebut dianggap sebagai aktor aktif di bidang Hubungan Internasional, karena memfasilitasi interaksi antar negara di tingkat global. Oleh karena itu, kebijakan luar negeri suatu negara seringkali dipengaruhi oleh keanggotannya dalam organisasi internasional, regional dan sub-regional, karena mereka menyerahkan sebagian kedaulatannya kepada organisasi-organisasi tersebut.¹⁵

Faktor internal atau domestik juga memiliki peran penting dalam pengambilan keputusan kebijakan luar negeri. Negara-negara berbeda dalam ukuran, perkembangan sosial ekonomi dan rezim politik. Mereka juga berbeda dalam institusionalisasi politik dan struktur masyarakat, kemampuan militer dan ekonomi, dan budaya strategis mereka. Kesamaan yang sama, opini publik, konsepsi peran nasional, aturan pengambilan keputusan dan ciri-ciri kepribadian para pemimpin politik bervariasi dari satu negara bagian ke negara lainnya.¹⁶

Faktor ukuran wilayah negara, geografi, dan populasinya sangat besar mempengaruhi pelaksanaan politik luar negerinya. Letak geopolitik suatu negara merupakan salah satu faktor penentu kebijakan luar negeri suatu negara. Diktum Amer Rizwan, “itu penting dimana di dunia sebuah negara berada. Penting apakah negara itu memiliki perbatasan alami: yaitu apakah itu dilindungi oleh lautan,

¹⁵ Ibid., 3

¹⁶ Ibid., 5

pengunungan tinggi, atau makanan penutup. Itu penting siapa tetangga seseorang dan apakah suatu negara secara territorial besar, padat penduduk, makmur, dan diatur dengan baik.” Lokasi suatu negara memiliki dampak yang signifikan terhadap kebijakan luar negerinya.¹⁷ Keunggulan dalam segi wilayah, penduduk hingga kondisi geografis memberikan kekuatan bagi negara untuk merumuskan kebijakan luar negeri tersebut

Selanjutnya, tingkat perkembangan ekonomi suatu negara juga mempengaruhi politik luar negeri tersebut. Banyak negara industri maju memainkan peran dominan dalam politik dunia, dan merumuskan kebijakan untuk mempertahankan keunggulan tersebut dalam sistem. Sumber daya alam yang tersedia yang dimiliki suatu negara, mempengaruhi kebijakan luar negeri negara-negara tersebut. Namun, dengan sumber daya yang melimpah yang mereka miliki, terlepas dari ukurannya mereka memainkan peran penting dalam politik internasional.¹⁸

Adanya sistem politik, organisasi dan institut politik di suatu negara, juga sangat mempengaruhi politik luar negeri negara tersebut. Umumnya, dibawah bentuk pemerintahan otoriter atau totaliter, keputusan asing yang lebih mudah dan lebih cepat dimungkinkan karena kekuasaan pengambilan keputusan. Disisi lain, di negara dengan sistem demokrasi, implementasi kebijakan luar negeri cenderung sulit dan lambat dibandingkan dengan struktur otoriter. Partai politik sangat penting untuk pengaturan politik modern. Mereka memainkan peran penting dalam membentuk demokrasi perwakilan di suatu negara. Mereka memiliki suara yang

¹⁷ Ibid., 5

¹⁸ Ibid., 6

lebih besar dalam kebijakan luar negeri negara mereka dan biasanya menyuarakan kepentingan mereka secara langsung atau melalui kelompok kepentingan. Di bawah sistem multipartai dan pemerintahan koalisi, partai politik. Selain itu, karena meningkatnya keterkaitan dan pesatnya pertumbuhan globalisasi, kelompok penekan memiliki lebih banyak kepentingan dalam kebijakan luar negeri. Selanjutnya, opini publik dalam dictum Thrice, “sumber kebijakan luar negeri dalam negeri diakui secara luas dan mencakup kelompok kepentingan, opini publik massa, dan media cetak dan elektronik.”¹⁹ Pemerintahan dalam sistem demokrasi akan sangat mempertimbangkan opini publik, sistem demokrasi yang membuat semua masyarakat dapat ikut berpartisipasi serta menekan pemerintah dalam pengambilan kebijakan luar negeri.

B. Konsep ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)

ASEAN atau *Association of Southeast Asian Nations* merupakan sebuah organisasi regional atau dapat dikatakan sebagai *International Government Organization (IGO)*. ASEAN terdiri dari negara anggota di kawasan Asia Tenggara dengan beranggotakan 10 negara anggota yaitu Brunei Darussalam, Filipina, Indonesia, Kamboja, Laos, Malaysia, Myanmar, Singapura, Vietnam dan Thailand. Pembentukan ASEAN ditandai dengan adanya Deklarasi Bangkok tanggal 8 Agustus 1967 dan ditandai dengan adanya penandatanganan di Bangkok, Thailand.²⁰

¹⁹ Ibid., 6

²⁰ “Tentang ASEAN,” Sekretariat ASEAN, Diakses pada tanggal 30 September 2021, <http://setnas-asean.id/tentang-asean>

Selain itu, terdapat piagam ASEAN yang dibentuk sesuai dengan tujuan dan prinsip akan membawa ASEAN dalam targetnya menjadi suatu kawasan regional yang bebas dalam perdagangan, arus barang dan jasa, investasi, seseorang professional, para tenaga kerja, ahli serta para pelaku bisnis sehingga dapat berdampak positif bagi perkembangan dan pertumbuhan bagi negara-negara anggota ASEAN. Ambisi ASEAN yang menjadikan kawasan regional yang bebas dan akan memberikan perkembangan pada ASEAN telah dijelaskan pada Pasal 5 ayat (2) *ASEAN Charter* yang menyatakan:²¹

“Member States shall take all necessary measures, including the enactment of appropriate domestic legislation, to effectively implement the provisions of this Charter and to comply with all obligations of membership”

Kerja sama regional untuk mewujudkan yang terjalin di ASEAN melalui *Bali Concord II* pada KTT ke-9 ASEAN di Bali tahun 2003 yaitu, menyepakati pembentukan Masyarakat ASEAN (*ASEAN Community* para pemimpin ASEAN sepakat bahwa ASEAN harus melangkah maju menuju suatu Masyarakat ASEAN. Masyarakat ASEAN itu terdiri atas tiga pilar, yaitu pilar Masyarakat Politik-Keamanan ASEAN (*ASEAN Political-Security Community/APSC*). Pilar Masyarakat Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community/AEC*), dan Pilar Masyarakat Sosial Budaya ASEAN (*ASEAN Socio-Cultural Community/ASCC*).²²

²¹ Adi Kusumaningrum, “Pelaksanaan Pasal 5 (1) Charter of The Association of Southeast Asian Nation Bidang Jasa Angkuta Udara Di Indonesia,” Universitas Brawijaya Malang, <https://journal.trunojoyo.ac.id/rechtidee/article/download/414/386>.

²² Ibid., 40

Ketiga pilar Masyarakat ASEAN itu terikat secara erat dan saling memperkuat untuk mewujudkan perdamaian, kestabilan dan kesejahteraan bersama yang abadi.

Salah satu bidang kerja sama dalam bidang ekonomi yang memiliki tujuan untuk menjadikan kawasan ASEAN sebagai kawasan yang memiliki integrasi perekonomian yang kuat di kawasan sehingga mereka membuat perijinan pasar tunggal udara kawasan ASEAN pada transportasi udara atau *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* yang mulai berlaku pada tahun 2015. Kerja sama ini akan memberikan keuntungan bagi setiap perusahaan di maskapai di wilayah ASEAN. Kerja sama ini dapat memperlancar dan mewujudkan tujuan dalam menjadikan kawasan memiliki integritas ekonomi yang kuat di kawasan regional mereka.

ASEAN Single Aviation Market atau *ASEAN Open Sky*. Definisi liberalisasi udara adalah adanya perizinan secara legal yang terjadi pada penerbangan antarnegara dengan perjanjian yang didalamnya terdapat beberapa hak-hak kebebasan udara. Konsep ini juga berkaitan juga dengan kedaulatan sebuah wilayah udara negara, selain untuk memelihara serta mengembangkan transportasi udara maupun industri penerbangan di setiap wilayah udara di sebuah negara sehingga dengan semakin mempererat kerja sama banyak dari beberapa negara lainnya untuk mengembangkan atau tertarik dalam berkerja sama atau membentuk sebuah perjanjian langit terbuka. Dengan terciptanya konsep langit terbuka ini, akan membentuk sebuah pasar udara yang terbuka melalui penerbangan-penerbangan internasional. Terutama konsep tersebut dapat terlaksanakan dengan baik karena adanya perjanjian antarnegara yang berjalan sesuai dengan ketentuan, baik

perjanjian bilateral maupun multilateral. Konsep ini lahir setelah dirasakannya manfaat dari penerbangan internasional.²³ Konsep ini tidak hanya untuk memperat kerja sama antar negara dan mengembangkan industri penerbangan mereka. Konsep ini negara yang terlibat dalam perjanjian *open sky* harus mematuhi rezim yang telah mereka bentuk dalam sebuah perjanjian dengan beberapa regulasi penerbangan yang telah diratifikasi sebelumnya. Hal ini untuk memberikan kelancaran dalam distribusi barang dan jasa serta meningkatkan investasi dan berbagai sektor lainnya dalam bidang ekonomi.

Pada akhir abad ke 20 terdapat perubahan yang cukup signifikan dengan negara-negara yang mulai tertarik dalam perjanjian tersebut baik secara bilateral maupun multilateral dengan beberapa negara lainnya yang telah melakukan perjanjian langit terbuka (*open sky*). Amerikat Serikat telah mulai mengejar Perjanjian langit terbuka pada tahun 1979. Pada tahun 1982, Amerika Serikat telah menandatangani dua puluh tiga perjanjian layanan udara bilateral di seluruh dunia, terutama dengan negara-negara uag lebih kecil. Selanjutnya, pada 1990-an mereka juga telah melakukan perjanjian dengan negara-negara Eropa secara bilateral. Sebuah langkah besar diambil pada tahun 1993 ketika Belanda menandatangani perjanjian langit terbuka pertama dengan Amerika Serikat.²⁴ Perjanjian tersebut akan berdampak pada setiap masing- masing maskapai dari Amerika Serikat dan Belanda akan dapat menembus masing- masing pasar udara dengan tidak adanya batasan kapasitas

²³ Heike, "Tinjauan Hukum Internasional Mengenai ASEAN *Open Sky* Dan Dampaknya Bagi Indonesia," doi: 10.1016/j.trpro.2016.05.492

²⁴ Dodik Setiawan Nur Heriyanto dan Yaries Mahardika Putro, "Challenges and opportunities in the Establishment of ASEAN *Open Skies Policy*," padjajaran Journal of Law Volume 6 Number 3 Year 2019, <https://doi.org/10.22304/pjih.v6n3.a3>

hingga frekuensi dan rute penerbangan. Selain itu mereka dapat dengan bebas untuk menetapkan tingkatan tarif dalam setiap penerbangan yang akan dilakukan atau yang telah disepakati. Sehingga dampak dari kerja sama *open sky* di beberapa negara akan berkontribusi besar dalam perekonomian mereka.

Kebijakan *open sky* juga menarik perhatian bagi negara anggota ASEAN untuk melaksanakannya di kawasan regional. Kebijakan langit terbuka ASEAN (atau juga dikenal sebagai *ASEAN Single Aviation Market*) merupakan kebijakan yang memiliki tujuan untuk meningkatkan hubungan dalam tingkat regional dan domestik, menyatukan jaringan produksi, memperluas jaringan perdagangan regional dengan memiliki kedaulatan secara regional yang dimiliki oleh seluruh maskapai penerbangan regional kawasan ASEAN melalui liberalisasi layanan udara dibawah pasar transportasi udara tunggal dan terpadu.²⁵ Kebijakan pembukaan wilayah udara melalui *ASEAN Open Sky* sebagai bentuk liberalisasi dalam industri aviasi dengan kebebasan penerbangan sipil internasional, terutama dalam penerbangan komersial dengan meminimalkan peran pemerintah dalam aktivitas tersebut. Kebijakan ini ditunjukkan komitmen di masing- masing kepala negara anggota ASEAN pada tahun 2003 dalam *Bali Concord II*. Tujuan *ASEAN Open Sky* akan memberikan kemudahan akses dalam wilayah udara mereka, dan setelah pembukaan tersebut akan memberikan kebebasan terhadap pengaturan

²⁵ Adya Paramita Prabandari, "Indonesia's Air Sovereignty Issues In The Global Era," *Diponegoro University, Semarang, Diponegoro Law Review*, October 2019, Volume 04, Number 02, <https://doi.org/10.14710/dilrev.4.2.2019.181-193>

bandara, penerbangan di darat (*ground handling*) hingga kebebasan lalu lintas udara.²⁶

Kebijakan ini merupakan bentuk globalisasi di bidang perhubungan udara, dimana nantinya akan dibentuk sebuah badan pusat pengendalian ASEAN wilayah udara (*Air Traffic Flow Management/ATFM*) yang berlaku secara regional.²⁷ Pelaksanaan kebijakan ini memiliki banyak manfaat dengan saling membuka hubungan udara di kawasan regional dengan kesepakatan yang dimiliki

Menyadari bahwa jaringan transportasi udara yang memiliki tingkat integritas dengan baik serta berkelanjutan sangat dibutuhkan untuk membantu dalam meningkatkan laju pasar ASEAN yang telah terintegritas dan untuk memungkinkan ASEAN dalam menggunakan kondisi geografis yang memiliki persimpangan jalan Asia Timur Laut, Asia Selatan dan Oseania agar dapat menumbuhkan signifikansi strategis ASEAN untuk Asia, KTT ASEAN ke-13 mendukung gagasan pembentukan *ASAM (ASEAN Single Aviation Market)* tahun 2015 dalam mendukung Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Tujuan Pengembangan ASEAN-SAM akan mencakup langkah dan yang dibutuhkan untuk meningkatkan potensi keseluruhan sektor transportasi udara ASEAN sehubungan dengan kemerdekaan, kedaulatan, kesetaraan, integritas territorial, dan identitas nasional semua negara anggota ASEAN. ASEAN-SAM akan berkontribusi terhadap ASEAN yang lebih kompetitif dan tangguh, karena akan mendekatkan masyarakat dan memfasilitasi pergerakan barang, jasa, modal dan yang efisien, aman, terjamin.

²⁶ Ibid., 6

²⁷ Ibid., 189

MEA bertujuan untuk mewujudkan masyarakat yang sejahtera, terciptanya tinggi daya saing tinggi, ekonomis pasar terintegritasi dengan produksi ASEAN sebagai basis di tahun 2015. ASAM adalah salah satu pilar utama yang mendukung pembentukan MEA melalui memfasilitasi pergerakan orang dan barang yang aman dan terjamin di dalam dan diluar ASEAN.²⁸

Sejalan dengan tujuan yang ditetapkan untuk MEA, negara- negara anggota ASEAN bercita- cita untuk (1) Mengambil langkah- langkah yang diperlukan untuk menciptakan lingkungan yang efisien dan kompetitif pasar angkutan udara yang dicirikan oleh akses pasar yang terbuka, sehingga berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi, daya saing dan berbagi kemakmuran ASEAN, (2) Bergerak tegas menuju lingkungan operasi bisnis yang fleksible untuk industri transportasi udara ASEAN untuk mendorong pertumbuhannya dan memmanfisolitasinya respon yang tepat waktu terhadap tantangan dan peluang, (3) Merumuskan prinsip, pedoman, dan peraturan yang konsisten terkait dengan kegiatan di sektor transportasi udara ASEAN untuk mendorong persaingan yang sehat dan kesetaraan (4) Meningkatkan *safety flight*, keamanan penerbangan dan pengelolaan lalu *air traffic* melalui harmonisasi dan konvergensi standard dan prosedur secara regional, (5) Semakin memperkuat keterlibatan dengan mitra dialog dalam pengembangan sektor transportasi udara ASEAN, dengan tetap mempertahankan sentralitas ASEAN sebagai kekuatan pendorong utama.²⁹

²⁸ “*Implementation Framework of The ASEAN Single Aviation Market.*,” 2011, https://asean.org/wp-content/uploads/images/archive/documents/111219-17th%20ATM_Agenda%20Item%208%20ASAM%20Implementation%20Framework.pdf

²⁹ Ibid., 2

Liberalisasi penerbangan dinilai sebagai komponen yang sangat penting bagi integrasi ekonomi yang dapat dirasakan secara menyeluruh oleh partner yang tergabung di dalamnya. Oleh karena itu kerja sama langit terbuka dalam industri penerbangan akan dapat meningkatkan kemudahan dalam arus perdagangan (ekspor impor) dan investasi. Kebijakan dalam kerja sama langit terbuka atau *open sky* akan memiliki beberapa ketentuan didalamnya, yaitu (1) Kompetensi pasar bebas, terdapat pembebasan terhadap pembatasan- pembatasan yang berkaitan seperti jumlah kapasitas, jenis, frekuensi dan rute beroperasinya sebuah pesawat, (2) Harga menentukan kebutuhan pasar, perijinan langit terbuka memberikan kebebasan terhadap pengangkutan pada perusahaan penerbangan dengan pasar menentukan harga, (3) Berkompetensi dilakukan adil dan rata, dengan cakupan perijinan, misalnya, bahwa adanya izin terhadap perusahaan pengangkutan untuk mengoperasikan kantor pemasaran di negara lain dengan telah melakukan ratifikasi perijinan, (4) Kerja sama dalam bidang pemasaran, biasanya perusahaan pengangkutan diizinkan untuk ikut serta dalam kerja sama di bidang pemasaran dan perijinan sewa atas pesawat dari negara yang menjadi pihak dalam perjanjian tersebut, (5) penyelesaian atas perselisihan, perjanjian *Open Sky* mengikutsertakan prosedur- prosedur penyelesaian perselisihan maupun perbedaan yang mungkin akan terjadi selama perjanjian tersebut, (6) Liberal charter agreement, dalam perjanjian *Open Sky* memuat adanya ketentuan yang membebaskan pasar bebas, (7) Keselamatan dan keamanan, dalam hal ini pemerintah atas negara yang bersangkutan sepakat untuk lebih memperhatikan tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan, (8) Hak pilihan terhadap cargo, dalam perjanjian *Open*

Sky memuat bahwa pesawat negara anggota yang membawa muatan/ kargo diperbolehkan untuk mengoperasikan layanan muatan/kargo murni antar negara anggota lain dan negara ketiga tanpa harus berhenti di negara asal muatan/kargo.³⁰

Untuk beberapa negara dalam menerapkan kerja sama bidang penerbangan akan dapat memberikan keuntungan bagi masing- masing pihak yang terlibat dengan kesiapan yang cukup untuk dapat mengintegrasikan kerja sama tersebut. Kerja sama dalam *ASEAN Single Aviation Market* memberikan kesempatan bagi seluruh negara anggota ASEAN untuk berkompetisi dalam memanfaatkan industri penerbangan ASEAN. Kerja sama ini memberikan untuk peningkatan perekonomian melalui investasi, perdagangan, dan pariwisata hingga meningkatnya lapangan pekerjaan yang dibutuhkan. Dampak ini menjadikan negara anggota ASEAN memiliki kesempatan dalam mengembangkan maskapai serta kepariwisataan yang menjadi sektor utama mereka.

C. Konsep Sabotase (*Cabotage*) dalam Industri Aviasi

Perkembangan dunia yang semakin dewasa tersebut memiliki pengaruh pada aktivitas penerbangan. Perkembangan aktivitas penerbangan yang semakin maju sehingga menciptakan adanya kerja sama dalam ruang udara. Kerja sama ruang udara merupakan salah bentuk liberalisasi dalam sektor penerbangan. Kebijakan liberalisasi penerbangan adalah kebijakan dalam membuka kedaulatan udara negara yang terjalin dalam sebuah kerja sama dengan kesepakatan yang telah diratifikasi. Kerja sama tersebut dapat dilakukan dengan bilateral maupun

³⁰ Roby dan Saiman Pakphan, "Sikap *Indonesia National Air Carriers Association (INACA)* Dalam Kebijakan Liberalisasi Layanan Udara ASEAN *Open Sky 2015*," Universitas Riau, JOM FISIP Vol. 3 No.2- Oktober 2016, <https://media.neliti.com/media/publications/130318-ID-none.pdf>

multilateral. Kerja sama langit terbuka secara nasional telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 90 ayat (1) yang berbunyi:³¹

Pembukaan pasar angkutan udara menuju ruang udara tanpa batasan hak angkut udara (*open sky*) dari dan ke Indonesia untuk perusahaan angkutan udara niaga asing dilaksanakan secara bertahap berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral dan pelaksanaannya melalui mekanisme yang mengikat para pihak.

Lebih lanjut, kerja sama ruang udara terbuka lebih dijelaskan dalam Pasal 86 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang berbunyi:³²

Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional dan/ atau perusahaan angkutan udara niaga berjadwal asing untuk mengangkut penumpang dan kargo berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral.

Pasal tersebut lebih dipertegas kembali melalui Pasal 86 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang berbunyi:³³

³¹ “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan,” https://www.dpr.go.id/dokjidi/document/uu/UU_2009_1.pdf

³² Ibid., 36

³³ Ibid., 36

Perjanjian bilateral atau multilateral sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan (*fairness*) dan timbal balik (*recipority*).

Konsep *cabotage* merupakan salah satu konsep guna melindungi wilayah udaranya. Penerapan konsep tersebut sebagai langkah dapat menggunakan wilayah udara secara penuh dan mendapatkan manfaat dari ruang udara. Fungsi dari ini memberikan wewenang secara penuh kepada negara yang memiliki hak dalam ruang udaranya untuk mengatur serta mengizinkan transportasi udara yang melintasinya maupun melakukan pemberhentian. Kedaulatan ruang udara telah diatur dalam hukum internasional Konvensi Chicago Pasal 1 yang berbunyi:³⁴

The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory

Pada pasal ini dijelaskan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayahnya. Maksud dari kedaulatan yang lengkap dan eksklusif dalam pasal tersebut adalah setiap negara boleh mengatur wilayah negaranya sendiri, termasuk pula mengatur mengenai negara mana saja yang diberikan izin untuk melintas dan juga yang dilarang melintasi wilayah negaranya. Pasal 1 Konvensi ini menjelaskan pula bahwa setiap negara memiliki hak untuk menutup ruang udara di atas wilayahnya dari usaha komersial yang dilakukan negara asing, sehingga suatu negara dapat memonopoli

³⁴ *International Civil Aviation Organization, "Convention on International Civil Aviation," Ninth Edition, 2006, https://www.icao.int/publications/Documents/7300_9ed.pdf*

angkutan udara dari dan untuk wilayah negaranya sendiri.³⁵ Penegasan lainnya terdapat pada Konvensi Chicago pasal 2 yang berbunyi:³⁶

For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.

Cabotage dalam hukum udara juga dikenal sebagai “*the eight freedom*”, suatu hak yang dapat diperjanjikan atas kehendak negara-negara peserta, yaitu hak untuk mengangkut *traffic* dari satu tempat ke tempat lain di dalam wilayah satu negara.³⁷ Konsep *cabotage* telah diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dalam Pasal 7 yaitu:³⁸

Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail, and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each contracting States undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.

³⁵ R. Rizky Aulia, “Kendala Penerapan Prinsip Cabotage Dalam Rangka Terlaksananya *ASEAN Open Sky*,” Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret, Belli Ac Pacis. Vol.6 No.2, Desember 2020, <https://jurnal.uns.ac.id/belli/article/download/59982/34975>

³⁶ International Civil Aviation Organization, “Convention on International Civil Aviation,” Ninth Edition, 2006, 2

³⁷ Adi Kusumaningrum, “Prinsip *Cabotage* Dalam Industri Penerbangan Indonesia Di Era *ASIAN Single Aviation Market 2015*,” Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, Volume 6, Nomor 1, April 2012, <https://doi.org/10.21776/ub.arenahukum.2012.00501.1>

³⁸ International Civil Aviation Organization, “Convention on International Civil Aviation,” Ninth Edition, 2006, 5

Pasal tersebut ditetapkan bahwa setiap negara mempunyai hak untuk melakukan penolakan izin terhadap pesawat udara dari negara pihak lain untuk menaikkan penumpang, pos, dan kargo yang di angkut dengan memungut biaya atau sewa yang mengangkutnya ketempat lain di dalam wilayahnya. Setiap negara pihak berupaya untuk tidak mengikatkan diri pada suatu perjanjian yang secara khusus memberikan hak-hak khusus atas pertimbangan eksklusif pada negara lain atau perusahaan penerbangan negara lain, dan tidak memperoleh hak eksklusif dari negara lain.³⁹

Konsep *cabotage* sebagai konsep yang diterapkan di Indonesia dalam implementasi kebijakan ASEAN-SAM. Konsep *cabotage* dalam hukum udara berasal dari pengertian yang sama yang tumbuh dalam hukum laut. Konsep ini sebagai salah satu bentuk manifestasi kedaulatan negara di udara secara penuh dan utuh serta pemanfaatannya bagi sebesar-besar kepentingan rakyat, bangsa, dan negara.⁴⁰ Prinsip *cabotage* juga dijelaskan dalam *ASEAN Multilateral Agreement on Air Services* (ASEAN MAAS) dalam Pasal 2 ayat (3):⁴¹

Nothing in this agreement shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of another Contracting Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for

³⁹ Devi Fajria, Mexasai Indra, Ledy Diana, "Gagasan ASEAN *Open Skies* Di Indonesia Dan Kaitannya Dengan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia," Pekanbaru, Riau, JOM Fakultas Hukum Volume II No. II Oktober 2015, <https://media.neliti.com/media/publications/119187-ID-gagasan-asean-open-skies-di-indonesia-da.pdf>

⁴⁰ Adi Kusumaningrum, "Prinsip *Cabotage* Dalam Industri Penerbangan Indonesia Di Era *ASIAN Single Aviation Market* 2015," 6

⁴¹ *Ibid.*, 9

remuneration and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Penegasan prinsip *cabotage* telah dijelaskan dalam hukum internasional Konvensi Chicago 1944 dan perjanjian regional ASEAN dalam kerja sama langit terbuka. Prinsip *cabotage* sendiri sebagai prinsip melindungi kedaulatan udara suatu negara untuk dapat memberikan manfaat bagi negara itu sendiri. Kedaulatan atas wilayah udara telah dijelaskan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 5 bahwa:⁴²

Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara republik indonesia

Pada pasal tersebut mengandung makna bahwa sebagai negara berdaulat, Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif di wilayah udaranya sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil internasional.⁴³ *Cabotage* juga telah ditegaskan dalam undang-undang di Indonesia guna melindungi territorial wilayah udaranya dari persaingan yang kompetitif kebijakan ASEAN-SAM. Prinsip *cabotage* diatur dalam Pasal 84 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menetapkan bahwa:⁴⁴

⁴² “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan,” 10

⁴³ R. Rizky Aulia, “Kendala Penerapan Prinsip Cabotage Dalam Rangka Terlaksananya *ASEAN Open Sky*,” 77

⁴⁴ “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan,” 35

Angkutan udara niaga dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga.

Penegasan *cabotage* lainnya dalam Pasal 85 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan diantaranya:⁴⁵

- (1) Angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga berjadwal.
- (2) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara dapat melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal setelah mendapat persetujuan dari Menteri
- (3) Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal yang bersifat sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dilakukan atas inisiatif instansi Pemerintah dan/atau atas permintaan badan usaha angkutan udara niaga nasional.
- (4) Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak menyebabkan terganggunya pelayanan pada rute yang menjadi tanggung jawabnya dan pada rute yang masih dilayani oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal lainnya.

⁴⁵ Ibid., 36

Berdasarkan pasal di atas, angkutan udara niaga berjadwal hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga berjadwal. Badan usaha yang dimaksudkan dalam pasal ini adalah perusahaan penerbangan domestik yang berbentuk badan usaha baik BUMN, BUMD, dan BUMS berbentuk perseroan terbatas.⁴⁶

Seiring dengan era liberalisasi perdagangan termasuk perdagangan jasa penerbangan, keberadaan prinsip *cabotage* dalam tataran implementasinya dalam masyarakat internasional masih menimbulkan pro dan kontra. Artinya, praktik di beberapa negara menerima prinsip *cabotage*, sedangkan beberapa negara lain belum menerima prinsip *cabotage* dalam kaitannya dengan perdagangan jasa penerbangan di wilayahnya. Indonesia sendiri hingga saat ini secara yuridis belum menerima prinsip *cabotage*. Sehingga jasa penerbangan yang ada di dalam negeri masih dilakukan oleh perusahaan penerbangan nasional, walaupun perusahaan penerbangan nasional sering mengadakan *joint operation* dengan perusahaan penerbangan asing. Dengan adanya hal tersebut, maka akan ada kemungkinan bahwa Indonesia akan menerima prinsip *cabotage* dalam bidang penerbangan.⁴⁷

Indonesia dalam pengimplementasian kebijakan *ASEAN open sky*, tidak memberlakukan *cabotage* secara utuh meskipun *ASEAN open sky* sudah mulai diberlakukan, namun hanya memberlakukan setengah *cabotage* (*partial cabotage*). *Partial cabotage* yang dimaksudkan adalah perusahaan penerbangan asing melakukan *joint operation* dengan perusahaan penerbangan domestik menggunakan

⁴⁶ R. Rizky Aulia, "Kendala Penerapan Prinsip Cabotage Dalam Rangka Terlaksananya *ASEAN Open Sky*," 78

⁴⁷ *Ibid.*, 75

domestic outshare, yaitu suatu sistem di mana perusahaan asing harus berkolaborasi terlebih dahulu dengan perusahaan penerbangan domestik untuk melayani rute domestiknya. Sebagai contoh yaitu *Malaysia Airlines* mengadakan *joint promotion* dengan Garuda Indonesia dengan menggunakan sistem *domestic outshare*, maka walaupun *Malaysia Airlines* menjual tiket dari Kuala Lumpur sampai dengan Tanjung Pinang dan *Malaysia Airlines* mempunyai rute Kuala Lumpur-Jakarta-Pangkal Pinang namun dalam pengoperasian untuk rute Jakarta-Pangkal Pinang tetap Garuda Indonesia. Cara tersebut sebagai salah satu cara guna melindungi wilayah domestik sehingga pelayanan maskapai asing hanya untuk salah satu bandara internasional di wilayah Indonesia.⁴⁸

Cara lain yaitu adanya *code share*. *Code share* yaitu melakukan kerja sama dalam rute penerbangan dengan maskapai asing dan memiliki tujuan untuk melindungi pasar penerbangan domestik. *Code share* ini telah di implementasikan oleh Garuda Indonesia dan *Singapore Airlines*. *Code share agreement* adalah kerja sama antara dua maskapai penerbangan dimana antara kedua maskapai penerbangan ini saling berbagi penerbangan yang sama. Sebuah kursi dapat penumpang beli di satu maskapai penerbangan akan tetapi tetap sebenarnya dioperasikan oleh maskapai rekanan dengan nomor dan kode penerbangan yang berbeda. Istilah “*code*” ini mengacu pada sistem identifikasi yang digunakan dalam jadwal penerbangan, umumnya merupakan dua karakter kode pengenalan dari IATA dan nomor penerbangan.⁴⁹

⁴⁸ Ibid., 78

⁴⁹ Rezky Brilyan Tuhumury, Peni Susetyorini, H.M. Kabul Supriyadhie, “Implementasi ASEAN Open Sky Policy Dan Dampaknya Bagi Indonesia (Studi Kasus: Perjanjian Kerjasama

Codeshare yang merupakan *terminology* bisnis dimana ada penggunaan kode nomor penerbangan suatu maskapai untuk mengidentifikasi penerbangan sipil yang dioperasikan oleh maskapai lain pada tiket penumpang, sistem reservasi komputer, dan panduan-panduan maskapai dan papan informasi bandara. Kerja sama dengan bentuk *codeshare* memungkinkan maskapai untuk terbang melalui jalur-jalur yang sebelumnya tidak dimungkinkan dikarenakan adanya batasan-batasan yang timbul dari pasal 7 Konvensi Chicago 1944 maupun memungkinkan maskapai untuk menjalankan usaha pengangkutan udaranya dengan lebih efektif dan efisien.⁵⁰

Pada bidang kebandarudaraan Indonesia hanya memberikan lima bandara internasional dalam implementasi ASEAN-SAM. Indonesia sendiri membatasi akses maskapai ASEAN hanya ke lima bandara yang ditunjuk, tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.69/2013 tentang Kebandarudaraan. Kebijakan pembukaan bandara internasional yang masuk dalam perjanjian ASAM yaitu bandara Soekarno Hatta (Jakarta), Ir.H. Juanda (Surabaya), Kualanamu (Medan), I Gusti Ngurah Rai (Denpasar), dan Sultan Hasanuddin (Makassar).⁵¹ Alasan pemilihan lima bandara tersebut, karena dinilai sebagai bandara yang berada di daerah yang tingkat pertumbuhan ekonomi relatif tinggi. Wilayah tersebut dianggap terbesar dalam kuantitas penumpang dan kargo, baik dalam angkutan udara domestik maupun luar negeri, lalu memiliki cakupan rute dalam dan luar negeri

Antara Garuda Indonesia Dengan *Singapore Airlines*,” Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro, Volume 8, Nomor 4, Tahun 2019, <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/>

⁵⁰ Ibid., 2686

⁵¹ Aldy Akbar Maulana, Hasan Sidik, Deasy Silvy Sari “Pelaksanaan *ASEAN Single Aviation Market* dalam Industri Penerbangan di Indonesia,” 158

terbanyak, termasuk dilengkapi dengan fasilitas keamanan dan penerbangan terlengkap. Penetapan kelima bandara tersebut akan membagi pintu masuk ke Indonesia lewat jalur barat, tengah dan timur.⁵²

D. Teori Kebijakan Luar Negeri Marijke Breuning

Melalui penelitian ini, peneliti akan mengaplikasikan teori untuk membantu peneliti dalam melakukan analisis mengenai Kebijakan Luar Negeri (*Foreign Policy*). Kebijakan luar negeri merupakan suatu tindakan yang diberikan negara atas suatu fenomena global atau tindakan yang diberikan untuk merespon suatu isu atau kejadian di negara mereka. Kebijakan luar negeri ini dinilai sebagai tindakan yang diambil dan menjadikan pilihan atau keputusan yang terbaik bagi negara mereka.

Untuk memahami tindakan atau kebijakan luar negeri mereka terdapat beberapa syarat dari konsep kebijakan luar negeri, yaitu, *Rationality* merupakan tuntutan bahwa cara atau pilihan- pilihan kebijakan secara logis terhubung dengan tujuan atau tujuan pemimpin. Dengan kata lain, rasionalitas hanya menuntut pengambil keputusan memiliki beberapa tujuan dalam pikirannya dan membuat pilihan yang dirancang untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Selanjutnya, *Good decision*: sebuah keputusan kebijakan luar negeri dinilai baik atau buruk di

⁵² Rezky Brilyan Tuhumury, Peni Susetyorini, H.M. Kabul Supriyadhie, "Implementasi ASEAN Open Sky Policy Dan Dampaknya Bagi Indonesia (Studi Kasus: Perjanjian Kerjasama Antara Garuda Indonesia Dengan Singapore Airlines," 2683

belakang. Evaluasi semacam itu sering didasarkan pada pengetahuan bahwa keputusan itu mengarah pada hasil yang diinginkan atau membawa bencana.⁵³

Kebijakan luar negeri diambil dengan mempertimbangkan tujuan mereka. Para pengambil keputusan kebijakan memiliki tujuan sebagai fokus mereka untuk dapat mencapai tujuan tersebut serta para pengambil keputusan kebijakan memiliki sebab dalam mengambil keputusan kebijakan tersebut. Bahkan, seorang pengambil kebijakan memiliki banyak pilihan dalam memberikan respon dalam suatu isu di negara mereka. Kebijakan luar negeri dapat dikatakan rasional ketika memiliki sudut pandang yang sama dengan pemimpin atau seorang pengambil keputusan kebijakan luar negeri sehingga kebijakan tersebut dapat dikatakan sebagai *good decision* pada situasi saat itu

Kebijakan luar negeri dapat diartikan sebagai totalitas kebijakan terhadap suatu negara dan interaksi dengan lingkungan di luar batasnya. Definisi ini cukup luas dan mencakup berbagai domain masalah atau area masalah, yang didefinisikan sebagai serangkaian masalah yang saling terkait dalam pembuatan kebijakan yang bagaimanapun, lebih terikat secara longgar dengan rangkaian masalah lain yang saling terkait.⁵⁴

Analisis *foreign policy* menjelaskan hal yang berbeda yang artinya tidak selalu menjelaskan hal yang sama. Sejauh ini, deskriptor "*choice*", "*decision*", dan "*behavior*" telah digunakan secara bergantian sehubungan dengan kebijakan luar

⁵³ Marijke Breuning, "*Foreign Policy Analysis A Comparative Introduction*," (Palgrave Macmillan, 2007).

⁵⁴ *Ibid.*, 5

negeri, yaitu; *Decision*, mengacu pada opsi yang dipilih, yaitu pilihan. Mungkin juga bermanfaat untuk mempelajari lebih lanjut tentang kepribadiannya untuk mendapatkan wawasan tentang dasar yang menjadi motivasi dan persepsi internasional sebagai lingkungannya dibalik tindakannya. Karena pengambilan *decision of foreign policy* sering kali menjadi tugas bukan hanya satu orang tetapi kelompok individu. *Behavior*, perilaku kebijakan luar negeri adalah tindakan keluar dari keputusan. Perilaku kebijakan luar negeri sering dapat digambarkan dengan cukup lugas: terdiri dari tindakan yang diambil untuk mempengaruhi perilaku aktor eksternal atau mengamankan keuntungan bagi negara itu sendiri. Untuk mencari tahu mengapa menyatakan melakukan perilaku kebijakan luar negeri tertentu, namun, seringkali perlu untuk menggalu proses pengambilan keputusan; seperti yang kita lihat, hasil dari tindakan tidak hanya tergantung pada keputusan yang diambil oleh para pemimpin satu negara, tetapi juga bagaimana aktor lain di lingkungan internasional bereaksi terhadap tindakan tersebut.⁵⁵

Outcomes, adalah abstraksi lebih lanjut. Pengambil keputusan hampir selalu memiliki pilihan. Bahkan negara yang sangat kuat sering tidak menggunakan semua sumber daya yang mereka miliki, dan oleh karena itu, mengetahui apa yang mampu dilakukan suatu negara hanyalah salah satu bahan dalam memprediksi hasilnya dari sebuah konflik. Oleh karena itu, hasil mengharuskan kita memahami keputusan dan perilaku kebijakan luar negeri tidak hanya satu negara tetapi dua atau lebih negara dalam interaksi.⁵⁶

⁵⁵ Ibid., 7

⁵⁶ Ibid., 8

Melalui bukunya Marijke Breuning juga menggunakan *three level of analysis* yang akan menjadi titik fokus yang berbeda dalam menunjukkan *foreign policy* yang mereka buat diantaranya adalah, pertama, tingkat analisis individu berfokus pada para pemimpin dan pengambil keputusan dalam upaya menjelaskan politik luar negeri. Ini mengasumsikan bahwa individu membentuk perjalanan sejarah, karena pilihan dan keputusan merekalah yang mendorong jalannya acara. Analisis individu mungkin berfokus pada persepsi mereka bagaimana mereka memahami dunia mereka dan peristiwa yang terjadi didalamnya. Fokus pertama mengarah pada studi tentang ciri-ciri kepribadian, keyakinan, dan nilai sebagai faktor yang menjelaskan keputusan kebijakan luar negeri. Ini menekankan kualitas abadi dari pembuat keputusan individu. Wawasan tentang kepribadian, karakter, keyakinan, dan nilai-nilai individu meningkatkan kemampuan kita untuk mengukur apa yang memotivasi pembuat keputusan itu. Fokus kedua mengarah pada studi tentang persepsi dan bagaimana persepsi ini memengaruhi pengambilan keputusan kebijakan luar negeri. Persepsi individu, atau proses di mana seseorang memahami peristiwa dan situasi di dunianya, khusus untuk situasi atau peristiwa itu. Penelitian pada tingkat analisis individu sering menggunakan konsep yang dipinjam dari psikologi, seperti pemingkanaan di definisikan sebagai kecenderungan orang untuk menilai resiko dalam hal bagaimana situasi disajikan kepada mereka.⁵⁷

Kedua, tingkat analisis negara berfokus pada faktor- faktor internal negara seperti itu yang memaksa negara untuk terlibat dalam perilaku kebijakan luar negeri tertentu. Analisis tersebut mencakup kerangka kelembagaan negara (seperti

⁵⁷ Ibid., 11-12

hubungan antara cabang eksekutif dan legislatif pemerintah, organisasi birokrasi, pemerintah atau apakah negara adalah demokrasi), konstituen domestik (seperti kelompok kepentingan, etnis, atau opini publik), kondisi ekonomi, dan juga sejarah dan budaya nasional suatu negara. Untuk tingkat analisis negara, penekannya pada faktor internal yang mempengaruhi perilaku sebuah negara itu dipandang global.⁵⁸

Ketiga, tingkat analisis sistem berfokus pada perbandingan (dan interaksi) antara keadaan. Tingkat *system analysis* ini mengajukan pertanyaan mengenai kapasitas relatif negara. Definisi dari sistem internasional merupakan seperangkat interaksi terhadap kekuatan relatif sebuah negara, seperti kekayaan dan kekuasaan, yang dapat berperan dalam memberikan kemungkinan pengaruh kepada mereka untuk berhasil di pentas dunia. Atribut relatif ini dapat diubah di seluruh waktu ketika ekonomi suatu negara menghasilkan lebih banyak kekayaan atau karena mencapai kapasitas teknologi atau militer.⁵⁹

Selain itu, dalam satu negara keputusan kebijakan luar negeri dapat dibuat oleh *decision unit* yang berbeda pada waktu yang berbeda atau mengenai berbagai jenis masalah. *Decision unit* didefinisikan sebagai orang atau kelompok yang berada dalam posisi tidak hanya untuk mencegah entitas lain dalam pemerintahan secara eksplisit mengubah keputusan tersebut.⁶⁰ Satu negara dengan seorang pemimpin negara tidak selalu mengambil kebijakan luar negeri, tetapi organisasi atau sekelompok orang dalam suatu birokrasi memiliki peran sebagai penasihat atau *advisory system* dalam memberikan informasi dan perspektif serta berperan dalam

⁵⁸ Ibid., 12

⁵⁹ Ibid., 13

⁶⁰ Ibid., 86

pengambilan kebijakan luar negeri serta dapat mengimplementasikan kebijakan mereka dalam suatu isu.

Selanjutnya, terdapat tiga pendekatan berbeda untuk mengatur *advisory system*, diantaranya adalah *Formalistic approach*, untuk mengorganisir eksekutif menekankan pada struktur hierarkis dengan rantai komando yang jelas. Ini tidak berarti bahwa jabatan eksekutif dari setiap pemimpin yang telah menggunakan jenis organisasi ini dapat digambarkan dengan bagan organisasi yang sama. Lebih tepatnya, itu berarti bahwa para pemimpin yang menggunakan jenis struktur organisasi ini berusaha untuk menciptakan proses pengambilan keputusan yang teratur. Masing-masing penasihat memberikan informasi kepada pemimpin tentang aspek-aspek masalah yang berada dalam bidang keahlian mereka dan dibawah yuridiksi departemen mereka. Para penasihat ini, pada gilirannya, memperoleh informasi dan nasihat dari individu-individu yang berkerja di departemen atau lembaga mereka. Beberapa pemimpin menginginkan setiap kepala departemen untuk memberi mereka nasihat, sementara pemimpin mensintesis informasi.⁶¹

Competitive approach, sistem ini ada sedikit kerja sama antara penasehat dalam jenis penasehat ini. Sebaliknya, semua sangat menyadari bahwa pemimpin dapat mengakses informasi dari berbagai sumber, termasuk bawahan kepala departemen, yang menciptakan suasana persaingan dan konflik. Semua penasehat bersaing untuk mendapatkan telinga pemimpin dan terburu-buru untuk menjadi yang pertama menyampaikan informasi baru, baik agar mereka dapat menyajikan

⁶¹ Ibid., 89

informasi dengan cara yang menggambarkan departemen mereka dengan baik atau agar mereka dapat memainkan peran penting dalam pemingkalian, atau representasi, masalah kebijakan. Akibatnya, penasihat cenderung menyajikan informasi yang parsial, tidak lengkap atau bias. Dengan demikian, pendekatan ini dapat menghasilkan solusi kreatif, karena ada pertemuan berbagai ide dan sudut pandang di pusat pemerintahan. Lebih jauh lagi, sistem ini juga sangat baik dalam menghasilkan solusi yang layak: ide-ide dimodifikasi dan ditempa sebagai hasil interaksi dengan ide-ide lain, serta kebutuhan untuk mempertahankan ide-ide dalam perdebatan dengan orang lain. Oleh karena itu, sistem persaingan, jika dikelola dengan menghasilkan solusi yang baik sekaligus kreatif, serta dapat diterima secara politik dan dapat dilaksanakan oleh.⁶²

Collegial approach, dalam pendekatan kolegial penekanannya adalah pada kerja tim daripada kompetisi. Tentu saja, perbedaan pendapat selalu bisa lepas kendali, dan penasihat bisa menjadi pesaing. Disisi lain, ada juga risiko bahwa tim mulai berpikir terlalu mirip dan terbuka pertukaran ide berubah menjadi terlalu banyak kesepakatan bersama. Kesulitan dalam membuat pendekatan kolegial bekerja adalah bahwa hal itu membutuhkan keseimbangan yang halus dari keragaman pendapat, menengahi perbedaan, dan membina semangat tim. Bukan semua pemimpin memiliki keterampilan untuk mengelola hubungan interpersonal antara penasihat mereka untuk berhasil mempertahankan sistem kolegial sepanjang waktu.⁶³

⁶² Ibid., 90

⁶³ Ibid., 90

Selanjutnya, terdapat sistem dalam struktural birokrasi pemerintahan yang dapat mempengaruhi pemikiran untuk implementasi kebijakan luar negeri dengan saling terhubungnya antara lembaga dan organisasi dalam suatu birokrasi sehingga adanya hubungan timbal balik dalam suatu birokrasi. Berikut beberapa bentuk agensi yang telah diklasifikasikan, yaitu *Insulated agency* adalah entitas otonom atau independen dalam birokrasi pemerintah, yang berarti memiliki sumber daya dan struktur organisasi sendiri. Agensi jenis ini memiliki staf mereka sendiri dan mengembangkan kriteria mereka sendiri untuk kemajuan dalam organisasi yang mereka kembangkan sendiri budaya organisasi. Selanjutnya, *Embedded agency*, disisi lain, mungkin memiliki mandat yang jelas, tetapi dibuat sebagai subunit dari entitas yang lebih besar. Sebagai bagian dari entitas yang lebih besar, ia akan memiliki struktur yang sangat ditentukan oleh organisasi tempat bagian ia berada, dan itu juga akan tergantung pada organisasi yang lebih besar untuk sumber daya. *Embedded agency* memiliki otonomi yang lebih kecil dan kurang mampu mengembangkan identitas organisasi mereka sendiri, kriteria untuk kemajuan atau fitur struktural unik lainnya.⁶⁴

Suatu kebijakan luar negeri tidak hanya berfokus pada suatu leader dari sebuah negara, melainkan kebijakan luar negeri memiliki penekanan terhadap persepsi dan prioritas sebuah organisasi yang memperkerjakan mereka dengan kepentingan dan ambisi mereka yang membentuk model politik dalam sebuah birokrasi. Berikut beberapa strategi yang dilakukan oleh pengambil keputusan kebijakan luar negeri, pertama, *Concurrence*, ketika persetujuan seperti itu muncul dengan cepat dan

⁶⁴ Ibid., 118

tanpa banyak perdebatan, proses keputusan lebih akurat dicirikan sebagai salah satu konkurensi. Dalam hal ini, opsi lain hampir tidak dibahas, atau tidak sama sekali. Sebaliknya, para pengambil keputusan dengan cepat menetapkan pilihan yang mereka anggap bersama sebagai solusi yang masuk akal.⁶⁵

Deadlock, di sisi lain dari mencapai kesepakatan terlalu mudah adalah kegagalan untuk mencapai kesepakatan sama sekali. *Persuasion*, kebuntuan dapat terjadi ketika beberapa anggota kelompok pengambil keputusan masing-masing memiliki pendapat yang kuat tentang tindakan yang harus dilakukan diambil dalam menanggapi masalah kebijakan luar negeri tertentu. *Bargaining*, pengambil keputusan sering menyelubungi pernyataan mereka tentang keputusan dalam hal: tawar-menawar, bahkan jika bukan itu yang terjadi. Oleh karena itu, jika analisis kebijakan luar negeri menerima karakterisasi keputusan pembuat keputusan sendiri proses pembuatan, kemungkinan mereka akan melebih-lebihkan sejauh mana tawar-menawar memainkan peran dalam pengambilan keputusan.⁶⁶

Melalui kebijakan pemerintah Indonesia dalam mengusulkan untuk penghapusan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)*. Indonesia mengusulkan kebijakan penghapusan ASEAN-SAM sebagai poin pertama dengan perwakilan Direktur Hubungan Antarlembaga Kemenparekraf pada pertemuan *52nd ASEAN National Tourism Organizations (NTOs) and Related Meetings* yang digelar secara *virtual* pada 15 September 2020 sebagai salah satu upaya untuk menghadapi dan menurunkan tingkat kasus Covid-19 di wilayah ASEAN dengan

⁶⁵ Ibid., 103

⁶⁶ Ibid., 104

memperketat mobilitas serta aktivitas perjalanan manusia serta untuk dapat memulihkan keadaan ekonomi yang terus mengalami penurunan selama Covid-19 masuk ke wilayah ASEAN tidak terkecuali Indonesia. Dengan kebijakan tersebut, dapat memperbaiki keadaan ekonomi dalam mengurangi persaingan pasar udara yang terkena dampak dari kasus Covid-19 tersebut.



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Menurut Creswell konsep dasar penelitian kualitatif merupakan penelitian untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang oleh sejumlah individu atau kelompok orang dianggap berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan. Lebih lanjut Creswell menjelaskan bahwa proses penelitian kualitatif ini melibatkan upaya-upaya penting, seperti mengajukan pertanyaan-pertanyaan dan prosedur-prosedur, mengumpulkan data yang spesifik dari para partisipan, menganalisis data secara induktif mulai dari tema-tema yang khusus ke tema-tema umum dan menafsirkan makna data.⁶⁷ Penelitian kualitatif bertujuan untuk mengetahui makna pada suatu fenomena dan tindakan atau respon seseorang terhadap suatu fenomena tersebut dengan dukungan data yang secara mendalam sehingga dapat menemukan makna pada suatu fenomena. Bahkan, pada penelitian kualitatif dapat mengetahui penyebab atau latar belakang terjadinya fenomena tersebut sehingga dibutuhkan penelitian secara mendalam. Pada penelitian menggunakan metode kualitatif dengan mendapatkan dukungan dari informasi serta data yang dapat mendukung penelitian dalam berbagai bentuk seperti jurnal, buku, berita serta informasi lainnya yang merupakan website resmi sehingga dapat digunakan guna memberikan data penelitian yang valid dan memiliki keterkaitan

⁶⁷ Adhi Kusumastuti dan Ahmad Mustamil Khoiron, "Metode Penelitian Kualitatif" (Lembaga Pendidikan Sukarno Pressindo Kota Semarang: Firatun Annisya dan Sukarno, 2019), <http://lib.unnes.ac.id/40372/>

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif eksplanatif. Penelitian dengan metode eksplanatif yaitu penelitian yang tujuan penelitian eksplanatif adalah untuk memberika penjelasan mengapa sesuatu terjadi atau menjawab pertanyaan “mengapa (*why*)”.⁶⁸ Penulis menggunakan metode tersebut dengan memiliki tujuan untuk memberikan hasil melalui penelitian ini dengan penjelasan secara lengkap dan detail untuk memberikan pemahaman terhadap topik yang dipilih oleh peneliti

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi dan waktu penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah tempat melakukan penelitian data berlokasi di Surabaya dengan melakukan pencarian data informasi melalui data sekunder yang telah didapatkan dengan melakukan akses pada website resmi yang memiliki keterkaitan dengan judul penelitian dilakukan. Waktu penelitian dimulai ketika judul penelitian telah diterima dan melakukan pencarian data untuk penelitian

C. Subyek Penelitian

Pada penelitian kualitatif, memiliki subjek penelitian yang menjadi sumber informasi atau dapat dikatakan subjek penelitian sebagai orang dalam untuk sebuah penelitian. Subjek penelitian juga diartikan sebagai seseorang yang memiliki informasi yang dibutuhkan serta mempunyai manfaat untuk memberikan keterangan atau menjawab pertanyaan wawancara mengenai situasi pada latar penelitian. Ciri- ciri untuk menentukan seseorang sebagai subjek penelitian terdapat beberapa kriteria berikut: (1) individu atau sekelompok individu sudah cukup lama

⁶⁸ “BAB III Metode Penelitian,” Universitas Kristen Satya Wacana, https://repository.uksw.edu/bitstream/123456789/14711/3/T1_352010016_BAB%20III.pdf

dan memiliki pengalaman yang memiliki kesesuaian dengan bidang pada penelitian ini; (2) mereka memiliki pengalaman yang terlibat langsung dan memiliki peran besar dalam kegiatan tersebut; (3) mereka memiliki banyak atau cukup waktu untuk melakukan kegiatan wawancara.⁶⁹ Pada penelitian ini, seseorang sebagai subjek penelitian yang dapat digunakan peneliti adalah seseorang yang berperan besar dalam isu ini dan merupakan salah satu bagian dari Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Kemenparekraf)

D. Teknik Pengumpulan Data

Pada penelitian teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam metode kualitatif yaitu teknik pengumpulan data dokumentasi. Dokumentasi berasal dari kata dokumen, yang berarti barang tertulis, metode dokumentasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menelusuri data historis. Dokumen tentang orang atau sekelompok orang, peristiwa, atau kejadian dalam situasi sosial yang sangat berguna dalam penelitian kualitatif.⁷⁰

Teknik atau studi dokumentasi adalah cara pengumpulan data melalui peninggalan arsip- arsip dan termasuk juga buku-buku tentang pendapat, teori, dalil-dalil atau hukum-hukum dan lain-lain berhubungan dengan masalah penelitian.⁷¹ Menurut Bungin ada dua jenis yaitu: dokumen pribadi dan dokumen

⁶⁹ Bakhrudin All Habsy, "Memahami Penelitian Kualitatif Dalam Bimbingan Dan Konseling: Studi Literature," Universitas Darul Ulum Jombang, Jurnal Konseling Andi Matappa Volume 1 Nomor 2 Agustus 2017, <https://media.neliti.com/media/publications/177169-ID-seni-memahami-penelitian-kuliatatif-dala.pdf>

⁷⁰ Iryana, Risky Kawasati, "Teknik Pengumpulan Data Metode Kualitatif," Ekonomi Syariah, Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri (STAIN), <https://osf.io/Cy9de/download/?format=pdf>

⁷¹ Ibid., 11

resmi. Dokumen pribadi adalah catatan seseorang secara tertulis tentang tindakan, pengalaman, dan kepercayaannya. Berupa buku harian, surat pribadi, dan otobiografi. Dokumen resmi terbagi dua: pertama intern; memo, pengumuman, instruksi, aturan lembaga untuk kalangan sendiri, laporan rapat, keputusan pemimpin, konvensi; kedua ekstern; majalah, bulletin, berita yang disiarkan ke mass media, pemberitahuan.⁷² Menurut E. Kosim jika diasumsikan dokumen itu merupakan sumber data tertulis, maka terbagi dalam dua kategori yaitu sumber resmi dan tak resmi. Sumber resmi merupakan dokumen yang dibuat/ dikeluarkan oleh lembaga/ perorangan atas nama lembaga. Ada dua bentuk yaitu sumber resmi formal dan sumber resmi informal. Sumber tidak resmi, merupakan dokumen yang dibuat/dikeluarkan oleh individu tidak atas nama lembaga.⁷³

E. Teknik Analisa Data

Altinay dan Paraskevas mengemukakan *“qualitative data analysis is the conceptual interpretation of the dataset as a whole, using specific analytic strategies to convert the raw data into a logical description and explanation of the phenomenon under study”*.⁷⁴ Pada penelitian ini peneliti berhadapan dengan informasi yang telah terkonsentrasi dan data diinterpretasikan dengan sesuai informasi dan data penelitian dikumpulkan dan dapat menyusun data tersebut sehingga dapat mudah untuk dipahami. Data penelitian disusun dengan baik untuk

⁷² Natalina Nilamsari, “Memahami Studi Dokumen Dalam Penelitian Kualitatif,” Fakultas Ilmu Komunikasi Universitas Prof Dr. Moestopo (Beragama), Wacana Volume XIII No.2, Juni 2014, <https://journal.moestopo.ac.id/index.php/wacana/article/viewFile/143/88>

⁷³ Ibid., 179

⁷⁴ Ilham Junaid, “Analisis Data Kualitatif Dalam Penelitian Pariwisata,” (Politeknik Pariwisata Makassar), <https://osf.io/npvqu/download>

dapat membantu peneliti memberikan jawaban dari rumusan masalah mengenai topik penelitian.

Pada penelitian ini, penelitian dengan menggunakan metode penelitian kualitatif akan menggunakan teknik analisa data berdasarkan Miles dan Huberman. Miles dan Huberman memiliki definisi terhadap data kualitatif yaitu sebagai penjelasan terhadap suatu fenomena yang terjadi yang dimana seseorang menjelaskan akibat dari fenomena tersebut dengan mempertahankan alur kronologis terjadinya peristiwa tersebut sehingga mendapatkan penjelasan yang beralasan dan kaya tentang proses manusia sehingga mendapatkan penjelasan yang bermanfaat dengan data kualitatif. Kemudian, juga data kualitatif yang baik lebih cenderung mengarah pada temuan kebetulan dan integrasi baru, mereka membantu peneliti dan menghasilkan atau merevisi kerangka konseptual.⁷⁵

Analisis dibagi menjadi tiga tahap aktivitas analisis (1) kondensasi data, (2) tampilan data, dan (3) penarikan kesimpulan/ verifikasi:

1. *Data condensation* atau reduksi data, mengacu pada proses pemilihan, pemfokusan, penyerdehanaan, abstraksi, dan/ atau transformasi data yang muncul dalam (tubuh) penuh catatan lapangan tertulis, wawancara transkrip, dokumen, dan bahan empiris lainnya. Saat pengumpulan data berlangsung, episode kondensasi data lebih lanjut terjadi: menulis ringkasan, mengkode, mengembangkan tema, menghasilkan kategori, dan menulis memo analitik. Data proses kondensasi/ transformasi berlanjut setelah kerja lapangan

⁷⁵ Matthew B. Miles, A. Michael Huberman, Johnny Saldaña, “*Qualitative Data Analysis A Methods Sourcebook Edition 3*” SAGE Publications

selesai, sampai laporan akhir lengkap. Kondensasi data bukanlah sesuatu yang terpisah dari analisis. Ini adalah bagian dari analisis. Keputusan peneliti potongan data mana yang akan dikodekan dan mana yang harus ditarik, label kategori mana yang paling baik merangkum sejumlah potongan, cerita yang berkembang untuk diceritakan adalah semua pilihan analitik. Pemadatan data adalah suatu bentuk analisis yang menajamkan, mengurutkan, memfokuskan, membuang, dan mengorganisasikan data sedemikian rupa suatu cara bahwa kesimpulan “final” dapat ditarik dan diverifikasi.⁷⁶

2. Tampilan data, aktivitas utama kedua dari analisis adalah sebuah tampilan data. Secara umum, tampilan adalah terorganisir, kumpulan informasi terkompresi yang memungkinkan penarikan kesimpulan dan tindakan. Melihat tampilan membantu kita memahami apa yang terjadi dan melakukan sesuatu baik menganalisis lebih lanjut atau mengambil tindakan berdasarkan pemahaman itu. Tampilan yang baik adalah jalan utama untuk analisis kualitatif yang kuat. Tampilan yang dibahas dan diilustrasikan dalam buku ini mencakup banyak jenis matriks, grafik, bagan, dan jaringan. Semua dirancang untuk mengumpulkan informasi yang terorganisir ke dalam bentuk yang ringkas dan dapat diakses dengan segera sehingga analisis dapat melihat apa yang terjadi dan menarik kesimpulan yang dapat dibenarkan atau melanjutkan ke langkah analisis berikutnya yang menurut tampilan mungkin berguna. Seperti halnya kondensasi data, pembuatan dan

⁷⁶ Ibid., 31

penggunaan tampilan tidak terpisah dari analisis, ini adalah bagian dari analisis. Merancang tampilan memutuskan baris dan kolom matriks untuk data kualitatif dan memutuskan data mana, dalam bentuk apa, yang harus dimasukkan ke dalam sel yang merupakan kegiatan analitik.⁷⁷

3. Penarikan kesimpulan dan verifikasi, aliran kegiatan analisis yang ketiga adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Dari awal pengumpulan data, analisis kualitatif menafsirkan apa yang dimaksud dengan mencatat pola, penjelasan, sebab-akibat aliran dan proposisi. Kesimpulan “final” mungkin tidak muncul sampai pengumpulan data selesai, tergantung pada ukuran korpus catatan lapangan; metode pengkodean, penyimpanan, dan pengambilan yang digunakan; kecanggihan peneliti; dan tenggat waktu yang diperlukan untuk dipenuhi. Kesimpulan juga diverifikasi saat analisis dilanjutkan. Arti data yang muncul dari data harus diuji keabsahannya, kekokohnya, kefirmabilitasnya yaitu, validitas mereka. Tiga aliran ini kondensasi data, tampilan data, dan kesimpulan menggambar/ verifikasi sebagai jalinan sebelum, selama, dan setelah pengumpulan data dalam bentuk paralel, untuk membentuk domain umum yang disebut “analisis”. Dalam pandangan ini, tiga jenis kegiatan analisis dan aktivitas pengumpulan data itu sendiri membentuk proses siklus yang interaktif. Dalam pandangan ini, analisis data kualitatif adalah perusahaan yang terus menerus dan berulang. Masalah data kondensasi, tampilan, dan penarikan/ verifikasi

⁷⁷ Ibid., 31-32

kesimpulan ikut bermain secara berurutan saat episode analisis saling mengikuti.⁷⁸

Pada penelitian ini, peneliti akan mengumpulkan atau memberikan data secara kualitatif serta data angka sebagai pendukung penelitian dilakukan dan dapat menjawab rumusan masalah dari studi eksplanatif rekomendasi penghapusan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* oleh pemerintah Indonesia.

F. Teknik Validasi Data

Validasi data atau keabsahan data pada suatu penelitian kualitatif sangat penting. Data- data yang valid atau terjamin bahwa data tersebut dapat dipercaya akan menguatkan penelitian kualitatif. Serta penelitian tersebut membantu penelitian dalam mengungkapkan fenomena yang sedang dilakukan penelitian. Sebagaimana dijelaskan Alwasilah bahwa terdapat tantangan dalam mewujudkan produksi ilmu pengetahuan dalam semua jenis penelitian yang pada akhirnya akan memiliki kesahian data, benar, valid dan beretika. Suatu tingkat validasi terdiri dari tiga hal diantaranya 1) deskriptif, 2) intepretasi, dan 3) teori dalam penelitian kualitatif yang dapat dirasakan dalam sebuah penelitian .⁷⁹

Berikut beberapa teknik validasi data dalam penelitian kualitatif:⁸⁰

1. Kredibilitas

⁷⁸ Ibid., 32

⁷⁹ Bachtiar S. Bachri, "Meyakinkan Validitas Data Melalui Triangulasi Pada Penelitian Kualitatif," Universitas Negeri Surabaya, <http://yusuf.staff.ub.ac.id/files/2012/11/meyakinkan-validitas-data-melalui-triangulasi-pada-penelitian-kualitatif.pdf>

⁸⁰ Yati Afyanti, "Validitas Dan Realibilitas Dalam Penelitian Kualitatif," Jurnal Keperawatan Indonesia, (2008), 137- 141, 12(2) doi: 10.7454/jki.v12i2.212

Teknik validasi data yang sering digunakan dalam penelitian kualitatif adalah kredibilitas. Uji kredibilitas penting dengan mempertanyakan kualitas dalam hasil penelitian kualitatif. Hasil suatu penelitian kualitatif dikategorikan memiliki kredibilitas yang tinggi terdapat pada kesuksesan dalam melakukan eksplorasi suatu masalah atau dapat mendeskripsikan suatu proses, setting, kelompok sosial atau pola interaksi yang majemuk atau kompleks.

2. Transferabilitas

Keberhasilan teknik validasi transferabilitas dapat dipercaya oleh pembaca bukan peneliti dalam hasil penelitian tersebut. Apabila seorang pembaca dapat mendapatkan pemahaman serta gambaran yang jelas terhadap suatu laporan penelitian tersebut (konteks dan fokus penelitian), maka penelitian tersebut memiliki hasil transferabilitas yang tinggi.

3. Dependabilitas

Istilah reliabilitas dalam penelitian kualitatif dikenal dengan istilah dependabilitas. Konsep reliabilitas ini juga sering menjadi pertimbangan lain dalam menilai keilmian suatu temuan penelitian kualitatif. Ukuran tingginya tingkat dependabilitas dalam penelitian kualitatif dapat ditemukan menggunakan analisis data yang terstruktur dengan berupaya menjelaskan hasil penelitian tersebut dengan baik sehingga peneliti lainnya mampu membuat kesimpulan dan perspektif yang sama dengan data mentah dan dokumen analisis penelitian yang sedang dilakukan. Pada konstruk dependabilitas, penelitian akan memperhitungkan suatu perubahan yang terjadi dalam fenomena yang diteliti, dengan adanya perubahan dalam desain

untuk menghasilkan pemahaman yang lebih mendalam terhadap setting yang diteliti.

4. Konfirmabilitas

Teknik validasi data dalam penelitian kualitatif objektivitas atau konfirmabilitas memiliki arti lebih sebagai suatu konsep intersubjektivitas atau konsep transparansi, yaitu kesanggupan seorang peneliti dalam melakukan pengungkapan secara terang-terangan atau secara terbuka mengenai elemen-elemen dan proses penelitiannya sehingga adanya kemungkina pihak lain atau peneliti lain akan melakukan penelitian tentang hasil- hasil penemuannya.

Teknik validasi data digunakan dalam penelitian untuk memberikan kepercayaan tentang keabsahan dan kesaihan data penelitian. Melalui penelitian ini, peneliti menggunakan teknik validasi data kredibilitas dengan menggunakan mendeskripsikan dalam menjawab fokus penelitian. Penelitian ini yang memiliki judul “Studi Eksplanatif Pengusulan Penghapusan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* oleh Pemerintah Indonesia” menggunakan teknik validasi data kredibilitas dengan mendeskripsikan proses suatu masalah yang terjadi.

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Kebijakan Liberalisasi Penerbangan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)*

Masyarakat ekonomi ASEAN atau MEA 2015 bertujuan meningkatkan kesejahteraan ASEAN yang memiliki karakteristik sebagai pasar dan basis produksi tunggal, kawasan ASEAN yang lebih dinamis dan berdaya saing, memiliki pembangunan yang setara, serta mempercepat keterpaduan ekonomi di kawasan ASEAN. Salah satu tujuan MEA dalam menintegrasikan ekonomi melalui liberalisasi udara atau liberalisasi penerbangan di kawasan ASEAN yaitu *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* atau yang dapat dikenal dengan *ASEAN Open Sky Policy*.

ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM) atau *ASEAN Open Sky* merupakan kebijakan yang dimana mengikuti dinamika globalisasi yang saat ini kerja sama dalam bidang penerbangan merupakan salah satu upaya berbagai negara di dunia untuk meningkatkan ekspansi rute internasional serta meningkatkan perekonomian negara melalui beberapa sektor yang dapat dijangkau oleh implementasi liberalisasi ruang udara. Sehingga ASEAN membentuk sebuah kebijakan liberalisasi penerbangan sebagai salah satu kebijakan yang dilaksanakan di kawasan Asia Tenggara sebagai bentuk dari liberalisasi penerbangan dalam pasar udara kawasan regional Asia Tenggara. Program ini merupakan program kebijakan yang akan dilakukan di setiap negara anggota ASEAN sebagai bentuk kontribusi dalam berkomitmen untuk mewujudkan integrasi perekonomian kawasan regional.

Selain itu, kebijakan tersebut sebagai upaya untuk menciptakan pasar tunggal penerbangan di wilayah ASEAN dengan memberikan kemudahan untuk warga negara ASEAN dalam penggunaan fasilitas transportasi udara dan mendapatkan biaya yang terjangkau

Program *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* ditegaskan dalam *ASEAN Framework Agreement for The Integration of Priority Sectors (AFAIPS)* yang juga telah disepakati pada KTT ASEAN ke-10 tanggal 29 November 2004 di Vientiane, Laos yang merupakan suatu kesepakatan kerangka kerja Negara-negara ASEAN untuk mengintegrasikan beberapa sektor yang diprioritaskan atau dianggap penting. Dan jasa angkutan udara merupakan salah satu dari 11 sektor-sektor prioritas yang ada. Sektor-sektor prioritas yang diintegrasikan adalah produk berbasis agro, angkutan udara, otomotif, e-ASEAN, elektronik, perikanan, kesehatan, kesehatan, produk berbasis karet, tekstil, dan pakaian, pariwisata, dan produk berbasis kayu.⁸¹

AFAIPS sebagai program yang akan mendasari *ASEAN- Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* yang telah disetujui atau diratifikasi oleh para kepala negara di kawasan ASEAN pada Konferensi Tingkat Tinggi ASEAN ke-10. Selain itu telah disepakati juga oleh pihak Indonesia dengan dibuktikan dalam Peraturan Presiden Nomor 25 Tahun 2009 tentang pengesahan *ASEAN Framework Agreement for The Integration of Priority Sectors*. Pada pasal 2 perjanjian tersebut mengatur tentang

⁸¹ Adi Kusumaningrum, "Pelaksanaan Pasal 5 (1) Charter Of The Association Of Southeast Asian Nation Bidang Jasa Angkutan Udara Di Indonesia," 40

sektor- sektor prioritas yang akan dilaksanakan liberalisasi yang salah satunya adalah sektor perjalanan udara (*air travel*).⁸²

ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM) sebagai konsep dalam wujud liberalisasi penerbangan yang telah direncanakan selama bertahun- tahun yang lalu dan sering ditegaskan dalam beberapa forum terutama dalam forum *ASEAN Transport Minister Meetings (ATMs)*. Pada tahun November 2004, berdasarkan diskusi sebelumnya, ATM ke- 10 di Phnom Penh, Kamboja, mengadopsi *Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and Liberalization 2005-2015*. Rencana ini menetapkan tindakan strategis tertentu untuk meliberalisasi lebih lanjut layanan udara dan untuk mempromosikan lingkungan yang memungkinkan untuk pasar transportasi udara tunggal dan terpadu di wilayah tersebut. Rencana aksi ini, bersama dengan dokumen yang menyertainya yang dikenal sebagai *Roadmap for Integration of Air Travel Sector (RIATS)* dan telah menetapkan pada tahun 2015 yang saat ini dapat dikenal sebagai rezim “langit terbuka” dalam wilayah Asia Tenggara. Berikut beberapa tujuan yang luas dalam pembentukan RIATS, yaitu:⁸³

1. Untuk layanan angkutan udara (kargo), liberalisasi yang signifikan pada tahun 2006, dan liberalisasi penuh pada tahun 2008
2. Untuk layanan penumpang terjadwal
 - a. Penerbangan kebebasan ketiga dan keempat tanpa batas untuk semua titik yang ditentukan dalam sub- kawasan ASEAN pada tahun 2005, dan

⁸² Ibid., 43

⁸³ Alan Khee dan Jin Tan, “Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges,” National University of Singapore (2013), ERIA- DP-2013-22 doi: 10.1355/9789814620628-061

untuk setidaknya dua titik yang ditunjuk di masing- masing negara antar sub- kawasan ASEAN pada tahun 2006

- b. Lalu lintas kebebasan kelima tanpa batas antara titik- titik yang ditentukan dalam sub- kawasan ASEAN pada tahun 2006 dan setidaknya dua titik yang ditunjuk masing- masing negara antar sub- kawasan ASEAN pada tahun 2008
- c. Penerbangan kebebasan ketiga dan keempat tanpa batas antara ibu kota pada tahun 2008
- d. Penerbangan kebebasan kelima tanpa batas ke ibu kota pada tahun 2010

International Air Services Transit Agreement 1994 (Persetujuan penerbangan lintas internasional atau Persetujuan Tentang Angkutan Udara Transit Internasional) yang telah diratifikasi pada 7 Desember 1944 di Chicago sebagai perjanjian internasional dengan mempertukarkan hak-hak penerbangan (*freedom of the air*) yang bersifat multilateral. Berikut lima hak kebebasan udara (*five freedom of the air*):⁸⁴

1. Hak terbang melewati wilayah negara peserta lain
2. Hak untuk mendarat tanpa hak lalu lintas
3. Hak untuk menaikkan dan menurunkan penumpang barang dan pos yang diangkut dari negara dimana pesawat udara tersebut memiliki kebangsaan

⁸⁴ Rezky Brilyan Tuhumury, Peni Susetyorini, H.M. Kabul Supriyadhie, "Implementasi ASEAN Open Sky Policy Dan Dampaknya Bagi Indonesia (Studi Kasus: Perjanjian Kerja sama Antara Garuda Indonesia dan Singapore Airlines)," *Diponegoro Law Journal*, Volume 8, Nomor 4, Tahun 2019, <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/>

4. Hak untuk menaikkan penumpang, barang dan pos dengan tujuan negara peserta dimana pesawat udara tersebut memiliki kebangsaan
5. Hak untuk menaikkan penumpang, barang dan pos dengan tujuan wilayah negara peserta lain manapun, dan hak untuk menurunkan penumpang, barang dan pos yang datang dari wilayah negara tersebut

Selanjutnya, terbentuk sebuah persetujuan multilateral liberalisasi ruang udara melalui organisasi kawasan regional yaitu ASEAN untuk meliberalisasi penerbangan di kawasan regional yang berdasarkan hukum internasional dan telah terbentuk beberapa peraturan atau persetujuan multilateral untuk keamanan serta kelancaran dalam melakukan jadwal penerbangan antar negara anggota ASEAN. Berikut beberapa persetujuan multilateral yang telah ditetapkan sebagai peraturan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)*, antara lain:

1. *ASEAN Multilateral Agreement on Air Services (MAAS)* atau Persetujuan Multilateral ASEAN Tentang Jasa Angkutan Udara merupakan sebuah perjanjian awal yang dibentuk oleh ASEAN pada tahun 2009. Perjanjian ini mengatur mengenai hak angkutan udara menjadi tidak terbatas dalam kawasan regional yang didalamnya terdapat protokol- protokol yang wajib diterapkan dalam negara kawasan regional ASEAN, yaitu:⁸⁵

Protokol 1 : Hak lalu lintas kebebasan ketiga dan keempat tanpa batas dalam sub- wilayah ASEAN

⁸⁵ Alan Khee dan Jin Tan, "Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges," 4

Protokol 2 : Hak lalu lintas kebebasan kelima tanpa batas dalam sub-kawasan ASEAN

Protokol 3 : Kebebasan ketiga dan keempat tanpa batas hak lalu lintas antar sub-wilayah ASEAN

Protokol 4 : Hak lalu lintas kebebasan kelima tanpa batas antar sub-kawasan ASEAN

Protokol 5 : Hak lalu lintas kebebasan ketiga dan keempat tanpa batas antara ibu kota ASEAN

Protokol 6 : Hak lalu lintas kebebasan kelima tanpa batas antara ibu kota ASEAN

2. *ASEAN Multilateral Agreement on The Full Liberalisation of Passenger Air Service (MAFLPAS)* atau Persetujuan Multilateral ASEAN Tentang Liberalisasi Penuh Angkutan Udara Penuh Angkutan negara Penumpang tahun 2010.⁸⁶

Protokol 1 : Hak lalu lintas kebebasan ketiga dan keempat tanpa batas antara setiap kota ASEAN

Protokol 2 : Hak lalu lintas kebebasan kelima tanpa batas antara setiap kota di ASEAN

3. *ASEAN Multilateral Agreement on The Full Liberalisation of Air Service Freight (MAFLAS)* atau Persetujuan Multilateral ASEAN Tentang Liberalisasi Penuh Angkutan Kargo Udara tahun 2009 sebagai peraturan

⁸⁶ Ibid., 4

yang mengatur jasa angkutan udara diantara negara anggota kawasan ASEAN. MAFLAS memiliki dua protocol implementasi:⁸⁷

Protokol 1 : Kebebasan hak angkut ketiga, keempat, dan kelima yang tidak terbatas di antara titik- titik yang telah ditunjuk ASEAN

Protokol 2 : Kebebasan hak angkut ketiga, keempat dan kelima yang tidak terbatas di antara semua titik dengan bandar udara internasional di ASEAN

Persetujuan multilateral yang dibangun oleh ASEAN dalam bidang hubungan udara antara negara anggota di kawasan ASEAN akan memberikan dampak bagi setiap negara di kawasan ASEAN karena adanya persaingan antara maskapai dari beberapa negara yang dapat mendominasi pasar udara ASEAN. Selain itu, negara- negara memiliki kelebihan serta kekurangan dimana setiap negara akan memiliki perbedaan dalam tujuan atau fokus hingga target mereka dalam membawa maskapai penerbangan negara mereka dalam liberalisasi penerbangan ini. Sehingga, negara-negara harus mampu dalam mempersiapkan fasilitas, sarana dan prasarana dalam bidang hubungan udara antarnegara. Sehingga wujud dari implementasi perjanjian dari peraturan atau ketetapan dalam *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* dilakukan oleh negara anggota ASEAN secara bertahap

⁸⁷ Ibid., 28

Berbagai maskapai di wilayah Asia Tenggara akan berpartisipasi dalam kebijakan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* dan akan terjadi adanya perluasan wilayah destinasi yang semakin dipermudah dengan adanya program kebijakan tersebut. Tetapi, disisi lain maskapai-maskapai di wilayah ASEAN akan mengalami persaingan harga. Dimana setiap perusahaan maskapai penerbangan di wilayah ASEAN akan memberikan harga terbaik mereka bahkan jauh dibawah harga semestinya dengan memberikan fasilitas keamanan, hingga persaingan fasilitas dalam aviasi seperti *air crew*, ketepatan *take off* maupun *landing* sebuah pesawat, sarana dan prasarana Bandara dan berbagai penghargaan internasional yang dapat mempengaruhi tingkat kepercayaan warga ASEAN dalam memilih sebuah maskapai yang akan mengantarkan mereka ke tempat tujuan. Sehingga negara- negara anggota ASEAN harus mempersiapkan dengan baik berbagai hal yang memiliki hubungan dengan aviasi dengan negara-negara harus memiliki strategi dalam menerapkan kebijakan tersebut ke negara mereka dan mewujudkan integrasi ekonomi kawasan ASEAN.

Sehingga dibentuk berupa beberapa komitmen untuk menjaga komitmen negara- negara di ASEAN dalam kebijakan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* dan beberapa penerapan mengenai peraturan ASEAN-SAM mengenai penerbangan yang berjadwal, kargo, serta tujuan- tujuan penerbangan yang sesuai dengan protokol yang telah dibuat dalam liberalisasi ruang udara. Berikut beberapa komitmen yang secara bertahap untuk diterapkan dalam masing- masing negara di ASEAN.

Tabel I: Usulan Komitmen Untuk Menerapkan Kebijakan Open Sky (2008)

A.	Liberalisasi Pelayanan Pengangkutan Barang	Kota-Kota Tujuan Penerbangan	Pembatasan	Lainnya	Hak Kebebasan yang Diperlukan
1	ASEAN MOU tentang Pelayanan Pengangkutan Barang 2002	Bandar-bandar udara tujuan dan maskapai	100 ton, tanpa batasan terhadap frekuensi dan tipe pesawat	Mengijinkan untuk menerapkan sistem “code sharing” dengan maskapai tertentu dari negara-negara lain dan terhadap rute-rute yang telah disetujui	Prinsip kebebasan ke 3 dan 4
2	Protokol Amandemen ASEAN MOU tentang Pelayanan Pengangkutan Barang 2002 yang ditandatangani tahun 2007	Bandar-bandar udara tujuan dan maskapai	250 ton, tanpa batasan terhadap frekuensi dan tipe pesawat	Sama	Sama
3	Liberalisasi Pelayanan Pengangkutan Barang Desember 2008: • Penerapan Protokol didasarkan pada	Ibukota-ibukota dan maskapai yang disepakati di tahun 2008, seluruh bandar	Tanpa pembatasan terhadap kapasitas, frekuensi dan	Tidak ada informasi yang rinci	Prinsip kebebasan ke 3, 4 dan 5



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

	ratifikasi ASEAN ke 10; • Finalisasi Penerapan Protokol tetapi belum diratifikasi pada Agustus 2008.	udara internasional tahun 2010, seluruh negara anggota ASEAN akan termasuk di dalamnya di tahun 2015	tipe pesawat		
B	Liberalisasi Pelayanan Pengangkutan Penumpang Berjadwal	Kota-Kota Tujuan	Pembatasan Atas Frekuensi, Kapasitas dan Jenis Pesawat	Lainnya	Hak Kebebasan
1	Liberalisasi pelayanan pengangkutan penumpang berjadwal, Desember 2005-2008	Sub-regional ASEAN seperti negara-negara CLMV, IMT-GT (hanya peta rencana), BIMP-EAEG, Singapura, Thailand, Brunei, Kamboja	Tergantung pada perjanjian secara pribadi	Tergantung pada perjanjian secara pribadi	Prinsip kebebasan ke 3 dan 4
2	Liberalisasi dari pelayanan pengangkutan penumpang berjadwal Desember 2008; Masih tetap dibahas dan akan diratifikasi pada November 2008 berdasarkan Prinsip Ke 10 ASEAN	Ibukota-ibukota di negara ASEAN dengan maskapai tertentu	Tanpa pembatasan terhadap frekuensi, kapasitas dan tipe pesawat	Tidak ada informasi yang rinci	Prinsip kebebasan ke 3, 4 dan 5
3	Liberalisasi pelayanan pengangkutan penumpang berjadwal, Desember 2010 berdasarkan Prinsip ke 10 ASEAN masih terus dibahas	Seluruh bandar udara internasional, maskapai tertentu	Tanpa pembatasan terhadap frekuensi, kapasitas dan tipe pesawat	Tidak ada informasi yang rinci	Prinsip kebebasan ke 3, 4 dan 5
4	ASEAN pasar penerbangan tunggal, 2015 (dengan seluruh negara anggota)	Seluruh bandar udara internasional di ASEAN, maskapai tertentu	Tanpa pembatasan terhadap frekuensi, kapasitas dan tipe pesawat	Tidak ada informasi yang rinci	Prinsip kebebasan ke 3, 4 dan 5

Sumber: Siti Merida Hutagalung, Ruth Hanna Simatupang, Sinta Herindrasti, "Kebijakan *Open Sky*" Terhadap Pertumbuhan Industri Penerbangan Kajian Perspektif Hukum Dan Kerja sama Internasional: Indonesia, Malaysia Dan Vietnam," Journal of International Relations Study Program Faculty of Social and Political Sciences (Univeristas Kristen Indonesia), Jurnal Asia Pasific Studies, Volume 2 Number 1/ January- June 2018 pp. 71- 85

B. Faktor- Faktor Pengusulan Penghapusan ASEAN Single Aviation

Market (ASEAN-SAM) oleh Pemerintah Indonesia

Kebijakan luar negeri didefinisikan sebagai totalitas kebijakan terhadap suatu negara dan interaksi dengan lingkungan diluar batasnya.⁸⁸ Berdasarkan teori kebijakan luar negeri Marijke Breuning bahwa kebijakan luar negeri dapat dianalisis melalui 3 tingkat analisis yaitu individu, negara dan sistem. Selanjutnya penelitian ini menggunakan tingkat analisis negara dan sistem. Analisis tingkat sistem terdapat pandemi Covid-19 yang sangat mempengaruhi penurunan penerbangan di seluruh dunia termasuk di Indonesia, serta memiliki dampak pada perusahaan maskapai. Pada tingkat analisis negara adanya *protectionism* yang dilakukan Indonesia untuk melindungi maskapai domestik dari persaingan pasar udara yang kompetitif, selanjutnya terdapat strategi pemerintah Indonesia dalam mengembalikan sektor perekonomian dengan pemulihan pariwisata pasca pandemi.

a. Analisis Tingkat Sistem Internasional: Kondisi Industri Penerbangan di Masa Pandemi Covid-19

Tingkat analisis sistem berfokus pada perbandingan (dan interaksi) antara keadaan. Tingkat analisis sistem ini mengajukan pertanyaan mengenai kapasitas relatif negara. Definisi dari sistem internasional merupakan seperangkat interaksi terhadap kekuatan relatif sebuah negara, seperti kekayaan dan kekuasaan yang dapat berperan dalam memberikan kemungkinan pengaruh kepada mereka untuk berhasil di pentas dunia.⁸⁹ Kondisi internasional di masa pandemi Covid-19

⁸⁸ Marijke Breuning, "*Foreign policy Analysis A Comparative Introduction*," 5

⁸⁹ *Ibid.*, 15

membuat seluruh aspek sektor mengalami penurunan terutama dalam sektor penerbangan dan pariwisata.

Covid- 19 merupakan suatu virus yang melanda hingga ke seluruh dunia. Virus ini berawal dari Wuhan, China yang ditemukan pada akhir tahun 2019 di pasar hewan Wuhan. Pandemi menyebabkan terbatasnya aktivitas penerbangan terutama dan berdampak pada pariwisata serta aliran barang dan jasa. Pandemi ini menyebabkan beberapa perusahaan penerbangan beradaptasi dengan situasi tersebut serta pandemi ini menyebabkan pendapatan industri penerbangan anjlok.

Situasi krisis yang dialami seluruh dunia ini berdampak pada kegiatan arus penerbangan di seluruh wilayah negara. Pada 11 Maret 2020, Covid- 19 dinyatakan sebagai pandemi oleh *World Health Organizations (WHO)*. Pada hari yang sama, 102.116 penerbangan komersial terbang di seluruh dunia. Selama tiga hari, penerbangan yang dilacak jatuh ke bawah 100.000, dengan 14 Maret menandai awal penurunan jumlah penerbangan. Pada akhir Maret, ada sedikit di bawah 40.000 penerbangan yang dilacak. Penurunan berlanjut pada bulan April, dengan penerbangan harian terendah diamati pada 26 April, yang memiliki total hanya 24.049 penerbangan. Pada bulan Mei laju pertumbuhan diamati sepanjang bulan hingga pertengahan Juni 2020. Laju pertumbuhan ini terus berlanjut, dan pada 19 Juni 2020 penerbangan terlacak melampaui angka 50.000, mencapai puncak 60.046 pada 3 Juli, 2020.⁹⁰

⁹⁰ Kaitano Dube, Godwell Nhamo dan David Chikodzi, "Covid- 19 pandemi and prospect for recovery of the global aviation industry," 2

IATA atau *International Air Transport Association* memiliki prediksi bahwa jumlah wisatawan akan mengalami penurunan baik secara internasional maupun domestik yang menyebabkan frekuensi mengalami penurunan. Sekitar 58% turis tiba ditujuan mereka melalui udara dan penghentian lalu lintas udara telah menciptakan efek negatif yang besar pada industri itu juga. Lebih dari \$630 miliar dalam pengurangan manfaat PDB dari pariwisata terkait perjalanan udara akan diimbangi dengan 26,4 juta pekerjaan yang hilang. Melainkan pariwisata dalam arti yang lebih luas juga sangat terpukul, dengan analisis menunjukkan bahwa pandemi dapat menyebabkan penurunan 850 juta menjadi 1,1 miliar wisatawan internasional dan hilangnya \$910 miliar hingga \$1,2 triliun pendapatan ekspor dari pariwisata, menempatkan 100 hingga 120 juta pekerjaan pariwisata langsung terancam.⁹¹ Terhentinya aktivitas penerbangan menyebabkan berbagai aktivitas lainnya terhambat sehingga memberikan dampak yang besar bagi suatu negara.

Dampak pandemi Covid-19 lainnya tidak hanya pada sektor pariwisata yang memiliki hubungan dengan bidang penerbangan. Melainkan seseorang akan mengalami kehilangan pekerjaannya yang memiliki bergantung pada transportasi udara karena dampak Covid-19 yang diberikan. Berikut beberapa dampak Covid-19 pada penerbangan; (1) Pekerjaan yang didukung penerbangan berpotensi turun 46 juta menjadi 41,7 juta (52,5%); (2) Pekerjaan penerbangan langsung (di maskapai penerbangan bandara, pabrikan, dan manajemen lalu lintas udara) turun 4,8 juta (pengurangan 43% dibandingkan dengan situasi sebelum Covid); (3)

⁹¹ "The Impact of Covid- 19 on Aviation," IATA News, 28 January 2021, diakses pada tanggal 18 Oktober 2022 pukul 15.30 WIB, <https://airlines.iata.org/news/the-impact-of-covid-19-on-aviation>

Hampir 39.200 penerbangan repatriasi khusus membawa pulang hampir 5,4 juta warga setelah perbatasan ditutup pada Maret 2020, (4) Hampir 46.400 penerbangan kargo khusus mengangkut 1,5 juta ton kargo, sebagian besar peralatan medis, ke daerah-daerah yang membutuhkan selama puncak respon pandemi.⁹²

Dampak yang diberikan sangatlah signifikan terhadap frekuensi penerbangan sehingga menyebabkan bisnis penerbangan yang sangat berkontribusi terhadap pertumbuhan sebuah negara mengalami hambatan bahkan dalam beberapa pesawat yang digunakan untuk perjalanan udara telah dialih fungsikan menjadi kargo. Upaya ini dilakukan untuk industri penerbangan tetap memiliki pemasukan dimana pemasukan juga mengalami penurunan dan upaya lainnya dengan menurunkan harga tiket perjalanan dan mengurangi armada maskapai penerbangan. Kondisi ini sangat sulit bagi industri penerbangan karena membutuhkan biaya yang lebih dalam pemeliharaan armada.

Pada pertengahan April 2021, hampir 9.500 pesawat masih diparkir, sekitar 34% dari armada global.⁹³ Maskapai di wilayah Asia Tenggara yang menjadi *Full Service Carriers (FSC)* maupun *Low Cost Carriers (LCC)* turut berkontribusi dalam penurunan frekuensi penerbangan yang berimbas pada perekonomian sebuah negara. Seperti pada *Thai Airways* maskapai nasional Thailand berada di pengadilan kebangkrutan dengan kerugian yang dilaporkan sebesar US\$564 juta pada paruh pertama tahun 2020. *Malaysia Airlines* juga berada di ambang

⁹² "The Impact of Covid- 19 on Aviation," IATA News, 28 January 2021, diakses pada 18 Oktober 2022 pukul 15.30 WIB, <https://airlines.iata.org/news/the-impact-of-covid-19-on-aviation>

⁹³ "Staying safe in an unpredictable world," IATA Analysis, 05 May 2021, diakses pada 16 Maret 2022 pukul 15.30 WIB, <https://www.airlines.iata.org/analysis/staying-safe-in-an-unpredictable-world>

kebangkrutan setelah mengungkapkan kerugian sebesar US\$3,32 miliar. Maskapai lain di Asia Tenggara mengalami nasib yang sama, dengan *Vietnam Airlines* mencatat kerugian US\$284 juta, *Philippine Airlines* mencatat kerugian sekitar US\$538 juta pada semester pertama tahun ini. Garuda Indonesia juga mengalami kerugian sebesar US\$696 juta. *AirAsia*, LCC dengan pangsa pasar terbesar di kawasan ini, juga berada di zona merah dengan kerugian hingga US\$188 juta. Kemudian juga, *Singapore Airlines* memutuskan untuk memangkas lebih dari 4.000 pekerja, sementara *Lion Air Group* memberhentikan lebih dari 2.000 karyawan. Garuda memberhentikan 180 pilot sementara *Malaysia Airlines* menawarkan cuti sukarela yang tidak dibayar untuk 13.000 stafnya.⁹⁴

Strategi lain yaitu penghematan ini juga diadopsi oleh *AirAsia* karena berencana untuk memangkas biaya sebesar 30%, sementara *Scoot* mengumumkan PHK besar-besaran beberapa bulan sebelum menghentikan operasinya.⁹⁵ Strategi penghematan ini terus dilakukan oleh beberapa bahkan secara keseluruhan di dunia industri penerbangan hingga maskapai menemukan cara untuk tetap menjalankan industri penerbangan mereka. Industri penerbangan yang dinilai sebagai pusat perekonomian global yang telah berkontribusi 3,6% dari PDB dunia dengan menciptakan total 65,6 juta pekerjaan dalam industri terkait penerbangan melalui jenis pekerjaan. Pekerjaan langsung meliputi pekerjaan awak pesawat, operator

⁹⁴ Thanavutd Chutipongdech, "Commentary: Southeast Asian Airlines are falling from the sky in this Covid-19 Storm," Channel New Asia, 15 October 2020, diakses pada 18 September 2022 pukul 19.00 WIB, <https://www.channelnewsasia.com/commentary/southeast-asian-airlines-sia-thai-mas-debt-crisis-covid-19-958176>

⁹⁵ Thanavutd Chutipongdech, "Commentary: Southeast Asian Airlines are falling from the sky in this Covid-19 Storm," Channel New Asia, 15 October 2020, diakses pada 18 September 2022 pukul 19.00 WIB, <https://www.channelnewsasia.com/commentary/southeast-asian-airlines-sia-thai-mas-debt-crisis-covid-19-958176>

bandara, penyedia layanan navigasi udara dan pekerjaan tidak langsung meliputi perusahaan konstruksi, penyedia layanan bahan bakar, pemasok produsen peralatan asli, dan beberapa lainnya. Diantara 65,6 juta pekerjaan ini, sekitar 36,7 juta pekerjaan datang melalui industri pariwisata dimana perjalanan udara memainkan peran penting.⁹⁶ Kondisi industri penerbangan bertahan di tengah pandemi dan mampu bangkit dari keterpurukan pandemi dengan dilakukan penyesuaian untuk menghadapi situasi krisis yang akan berdampak pada aspek lainnya.

Scoot telah beradaptasi dengan memodifikasi kabin penumpang regular sehingga dapat membawa kargo ekstra, sementara *Cebu Pacific* telah mencarter pesawat yang melayani dan memasok makanan, air, peralatan medis, dan bantuan di sekitar Filipina.⁹⁷ Penyesuaian ini dilakukan untuk industri penerbangan tetap memiliki pemasukan sehingga armada pesawat tidak semua akan mengalami parkir pesawat.

Dengan demikian, sektor penerbangan sangat terdampak dari pandemi Covid-19 pada perusahaan maskapai, pariwisata hingga para karyawan ikut merasakan dampaknya. Sektor penerbangan penumpang juga beralih ke sektor kargo tetapi masih tidak dapat memulihkan kembali perekonomian perusahaan maskapai. Perusahaan maskapai memerlukan pemasukan guna melakukan

⁹⁶ Rajee Olaganathan, "Impact of Covid-19 on Airline Industry And Strategic Plan For Its Recovery With Special Reference To Data Analytics Technology," Embry Riddle Aeronautical University, 2021 doi: 10.30574/gjeta.2021.7.1.0050

⁹⁷ Thanavutd Chutipongdech, "Commentary: Southeast Asian Airlines are falling from the sky in this Covid- 19 Storm," Channel New Asia, 15 October 2020, diakses pada 18 September 2022 pukul 19.00 WIB, <https://www.channelnewsasia.com/commentary/southeast-asian-airlines-sia-thai-mas-debt-crisis-covid-19-958176>

perawatan pada armada maskapai. Perusahaan penerbangan juga terus berusaha untuk dapat bertahan selama masa pandemi.

Pada tingkat analisis sistem ini kondisi penerbangan di kawasan ASEAN mengalami penurunan yang signifikan dan membuat perusahaan maskapai mengalami kerugian hingga beralih fungsi lebih berfokus pada sektor kargo. Disisi lain, pendukung sektor penerbangan paling banyak adalah pada sektor pariwisata yang dimana sektor pariwisata mengalami penurunan yang drastis. Dampak lainnya adalah pekerjaan yang berhubungan dengan industri penerbangan dan pariwisata mengalami penurunan.

Kekuatan negara terhadap sektor penerbangan di masa pandemi sangat mengalami penurunan. Konsekuensi dampak Covid-19 tersebut membuat Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM sebagai sebuah bentuk *decision*. *Decision* mengacu pada opsi yang dipilih, yaitu pilihan yang dipilih.⁹⁸ Pilihan tersebut dipilih oleh pemerintah Indonesia dalam upaya penanggulangan Covid-19 di wilayah ASEAN.⁹⁹

b. Analisis Tingkat Negara: Faktor Proteksi Indonesia terhadap Maskapai Domestik

Tingkat analisis negara berfokus pada faktor-faktor internal negara seperti itu yang memaksa negara untuk terlibat dalam perilaku kebijakan luar negeri tertentu.

⁹⁸ Marijke Breuning, "Foreign Policy Analysis: A Comparative Introduction," 7

⁹⁹ Agustini Rahayu, "Siaran Pers: Indonesia Usulkan 5 Kerja Sama Perkuatan Pariwisata di ASEAN," Kepala Biro Komunikasi, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, 18 September 2020, diakses pada tanggal 24 Oktober 2022 pukul 20.00 WIB, <https://pedulicovid19.kemendparekraf.go.id/siaran-pers-indonesia-usulkan-5-kerja-sama-perkuatan-pariwisata-di-asean/>

Analisis tersebut mencakup kerangka kelembagaan negara (seperti hubungan antara cabang eksekutif dan legislatif pemerintah, organisasi birokrasi, pemerintah atau apakah negara adalah demokrasi), konstituen domestik (seperti kelompok kepentingan, etnis, atau opini publik), kondisi ekonomi, dan juga sejarah dan budaya nasional suatu negara. Untuk tingkat analisis negara, penekannya pada faktor internal yang mempengaruhi perilaku sebuah negara itu dipandang global.¹⁰⁰ Indonesia pada dasarnya tidak menyambut dengan baik adanya kebijakan ASEAN-SAM tersebut sehingga Indonesia berupaya untuk melindungi pasar penerbangannya melalui sikap *protectionism* dengan menerapkan konsep cabotage untuk industri penerbangan. Indonesia menunjukkan cara lainnya dalam melindungi pasar udara domestik dengan beberapa meratifikasi protokol dalam ASEAN-SAM sebagai bentuk komitmen Indonesia terhadap kebijakan tersebut.

Sikap komitmen Indonesia dalam *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM) 2015* telah ditunjukkan dalam persetujuan beberapa protocol implementasi sebagai berikut:

1. Indonesia melalui Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2011 Tentang Pengesahan *ASEAN Multilateral Agreement on Air Services* (Persetujuan Multilateral ASEAN Tentang Jasa Angkutan Udara) beserta *Protocol 1 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Within The ASEAN Sub- Region* (Protocol 1 Tentang Kebebasan Hak Angkut Ketiga dan Keempat yang Tidak Terbatas Dalam Sub Kawasan ASEAN) dan *Protocol*

¹⁰⁰ Marijke Breuning, "Foreign Policy Analysis: A Comparative Introduction," 12

2 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Within The ASEAN Sub-Region (Protocol 2 Tentang Kebebasan Hak Angkut Kelima yang Tidak Terbatas Dalam Sub Kawasan ASEAN).¹⁰¹

2. Indonesia melalui Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2015 Tentang Pengesahan ASEAN *Multilateral Agreement on The Full Liberalization Of Air Services* (Persetujuan Multilateral ASEAN Mengenai Liberalisasi Penuh Jasa Angkutan Udara Kargo), *Protocol 1 on Unlimited Third, Fourth, And Fifth Freedom Traffic Rights Among Designated Point In ASEAN* (Protocol 1 Tentang Kebebasan Hak Angkut Ketiga, Keempat, dan Kelima yang Tidak Terbatas Di Antara Titik- Titik yang Telah Ditunjuk Di ASEAN), dan *Protocol 2 on Unlimited Third, Fourth, and Fifth Freedom Traffic Rights Among All Points With International Airports In ASEAN* (Protocol 2 Tentang Kebebasan Hak Angkut Ketiga, Keempat, dan Kelima yang Tidak Terbatas di Antara Semua Titik Dengan Bandar Udara Internasional Di ASEAN).¹⁰²
3. Indonesia melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2016 Tentang Pengesahan ASEAN *Multilateral Agreement on The Full Liberalization Of Passenger Air Services* (Persetujuan Multilateral ASEAN Mengenai Liberalisasi Penuh Jasa Angkutan Udara Penumpang), *Protocol 1 on Unlimited Third, and Fourth Freedom Traffic Rights Between any ASEAN Cities* (Protocol 1 Mengenai Kebebasan Hak Angkut Ketiga dan Keempat

¹⁰¹ Rezky Brilyan Tuhumury, Peni Susteyorini, H.M. Kabul Supriyadhie, "Impelementasi ASEAN Open Sky Policy Dan Dampaknya Bagi Indonesia (Studi Kasus: Perjanjian Kerja sama Antara Garuda Indonesia Dengan Singapore Airlines," 2680

¹⁰² Ibid., 2681

Yang Tidak Terbatas Antara Kota- Kota Di ASEAN) dan *Protocol 2 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Between any ASEAN Cities* (Protokol 2 Mengenai Kebebasan Hak Angkut Kelima yang Tidak Terbatas Antara Kota- Kota di ASEAN).¹⁰³

Indonesia merupakan negara yang memiliki kondisi geografis sebagai negara kepulauan. Kondisi geografis tersebut sangat menguntungkan Indonesia dalam segi transportasi dan ekonomi. Keuntungan tersebut memberikan Indonesia pangsa pasar yang menguntungkan terutama dalam transportasi udara. Indonesia sebagai negara kepulauan menyebabkan Indonesia memiliki banyak bandar udara. Kepemilikan Indonesia terhadap banyaknya bandara memberikan keuntungan Indonesia dalam pariwisata. Peningkatan pariwisata tersebut akan berkontribusi pada perekonomian negara. Indonesia juga mampu membuka berbagai destinasi baru yang akan menarik perhatian wisatawan. Investasi juga akan mengalami peningkatan dengan kemudahan dalam transportasi udara serta Indonesia memiliki keunggulan tingginya jumlah penduduk. Potensi-potensi tersebut akan membuat Indonesia menjadi pangsa pasar udara yang potensial.

Garuda Indonesia sebagai maskapai *Full Service of Carrier (FSC)* memiliki banyak jaringan penerbangan domestik di Indonesia. Dengan sekitar 17.00 pulau yang tersebar, dimana sekitar 6.000 pulau dihuni, dan dengan populasi yang saat ini melebihi 240 juta jiwa, Indonesia memiliki kebutuhan layanan penerbangan yang kian meningkat. Pada 30 September 2010, sekitar 90% rute jaringan domestik

¹⁰³ Ibid., 2682

membutuhkan penerbangan di atas wilayah perairan. Berdasarkan data BPS yang diambil dari website BPS tanggal 21 Oktober 2010, PDB (tanpa migas) Indonesia telah tumbuh dengan CAGR sebesar 3,5% dari tahun 2007 hingga tahun 2009, dimana telah memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan kelas menengah yang kian meningkat.¹⁰⁴

Berdasarkan data BPS, pertumbuhan ekonomi Indonesia meningkat dengan CAGR 3,5% dari tahun 2007 sampai 2009, dimana hal tersebut memberikan kontribusi untuk perkembangan kelas menengah yang meningkat dan pertumbuhan kebutuhan akan layanan penerbangan udara. Berdasarkan data BPS, penumpang domestik meningkat dari 31,2 juta penumpang pada periode satu tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007 menjadi 35,7 juta penumpang pada periode satu tahun yang terakhir pada tanggal 31 Desember 2009, dengan rata-rata pertumbuhan pertahun (“CAGR”) sebesar 4,6%. Indonesia juga diuntungkan sebagai salah satu pusat keuangan yang memiliki pertumbuhan yang relatif cepat di *region* Asia. Indonesia juga mendapatkan keuntungan dari pertumbuhan industri pariwisata di Bali dan tempat-tempat lain di Indonesia. Perseroan juga yakin bahwa lalu lintas penerbangan internasional terbagi secara merata antara penduduk Indonesia yang terbang ke luar negeri dan penduduk luar negeri yang terbang ke Indonesia. Berdasarkan data BPS, penumpang lalu lintas internasional meningkat dari 12,6 juta penumpang pada 31 Desember 2007 menjadi sekitar 15,8 juta

¹⁰⁴ Sekretaris Perusahaan, “Prospektus Penawaran Umum Perdana Saham PT Garuda Indonesia (PERSERO) Tbk.,” <https://www.garuda-indonesia.com/content/dam/garuda/files/pdf/investor-relations/corporate-action/Prospektus%20IPO%20In.pdf>

penumpang dalam periode satu tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, atau tumbuh dengan CAGR sebesar 7,8%.¹⁰⁵

Potensi-potensi yang dimiliki Indonesia sebagai negara kepulauan sangat menguntungkan bagi industri penerbangan. Keunggulan tersebut menarik perhatian para maskapai asing untuk mendirikan anak perusahaannya di Indonesia atau memperluas jaringan penerbangan di Indonesia. Keistimewaan tersebut membuat Indonesia melakukan perlindungan terhadap pasar domestik terutama Indonesia telah meratifikasi kebijakan ASEAN-SAM. Kebijakan *open sky* yang akan membentuk *ASEAN Single Aviation Market 2015*, tantangan bagi industri angkutan udara di Indonesia cukup tinggi. Seiring dengan berkembangnya *Low Cost Carrier/LCC* pada angkutan udara, Indonesia dibanjiri investasi dari maskapai-maskapai asing, diantaranya adalah *Air Asia* (Malaysia) dan *Silkair* (Singapura). Kedua investasi asing tersebut juga membuka rute-rute dalam negeri. Tidak saja Indonesia *Air Asia*, *Silkair* baru-baru ini juga mempunyai rute penerbangan yang biasanya *direct* Singapura-Denpasar (Bali), dirubah menjadi Denpasar-Singapura melalui Bandara Internasional Lombok.¹⁰⁶

Masuknya investasi asing di Indonesia bidang transportasi udara membuat Indonesia melakukan lebih *protectionism* dalam melindungi pangsa pasar penerbangannya. Kegiatan investasi asing telah diatur dalam Undang-Undang

¹⁰⁵ Ibid., 151

¹⁰⁶ Adi Kusumaningrum, "Prinsip Cabotage Dalam Industri Penerbangan Indonesia Di Era *ASIAN Single Aviation Market 2015*," 9-10

Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal Pasal 1 ayat (3) berbunyi:¹⁰⁷

Penanaman modal asing adalah kegiatan menanam modal untuk melakukan usaha di wilayah negara republik indonesia yang dilakukan oleh penanaman modal asing, baik yang menggunakan modal asing sepenuhnya maupun yang berpatungan dengan penanaman modal dalam negeri.

Pasal tersebut menjelaskan beberapa unsur yang harus dipenuhi dalam melakukan penanaman modal di wilayah Indonesia diantaranya, yaitu: merupakan kegiatan menanam modal, untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia, dilakukan oleh penanam modal asing, menggunakan modal asing sepenuhnya maupun yang berpatungan dengan penanam modal dalam negeri.¹⁰⁸ Lebih lanjut, penegasan dijelaskan dalam pasal berikutnya yaitu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal Pasal 5 ayat (2) berbunyi:¹⁰⁹

Penanam modal asing wajib dalam bentuk perseroan terbatas berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di dalam wilayah negara Republik Indonesia, kecuali ditentukan oleh undang-undang lain.

¹⁰⁷ “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal,” https://ppid.unud.ac.id/img/admin/page_attc/ca56c86f2c4515460decf2098a6ed8a0.pdf

¹⁰⁸ Adi Kusumaningrum, “Prinsip Cabotage Dalam Industri Penerbangan Indonesia Di Era *ASIAN Single Aviation Market* 2015,” 10

¹⁰⁹ “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal,” 6

Dengan demikian, peraturan tersebut juga berlaku bagi perusahaan asing yang bergerak dalam bidang transportasi udara. Peraturan ini telah dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 25 yaitu:¹¹⁰

Pesawat udara sipil yang dapat didaftarkan di Indonesia harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

- a. Tidak terdaftar di negara lain; dan
- b. dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia
- c. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan suatu perjanjian;
- d. dimiliki oleh instansi pemerintah atau pemerintah daerah, dan pesawat udara tersebut tidak dipergunakan untuk misi penegakan hukum; atau
- e. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan pesawat udara.

Ketentuan lain lebih dipertegas dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 108 ayat (1) yang berbunyi:¹¹¹

¹¹⁰ “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan,”

¹¹¹ Ibid.,109

Kegiatan usaha angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 ayat (1) huruf a dilakukan oleh badan usaha di bidang angkutan udara niaga nasional.

Pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 83 ayat (1) huruf a menyatakan:¹¹²

Kegiatan angkutan udara terdiri atas:

- a. angkutan udara niaga;
- b. angkutan udara bukan niaga.

Definisi dari angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Angkutan udara bukan niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.¹¹³

Bentuk manifestasi Indonesia dengan sikap *protectionism* terhadap pasar udaranya telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia tersebut. Melalui peraturan penanaman modal asing hingga penerbangan dijelaskan secara spesifik. Sikap Indonesia yang melakukan *protectionism* karena pasar udara Indonesia yang banyak mendapatkan investasi dengan maskapai LCC. Maskapai LCC sangat menarik perhatian masyarakat Indonesia untuk menggunakannya terlebih memiliki harga yang lebih terjangkau. Kelebihan lainnya Indonesia memiliki banyak bandara sehingga memberikan maskapai peluang memperluas jaringan penerbangan.

¹¹² Ibid., 35

¹¹³ Ibid., 4

Indonesia National Air Carriers Association (INACA) memiliki fungsi sebagai komunitas persatuan perusahaan- perusahaan penerbangan dan memiliki kegiatan penerbangan nasional di wilayah Indonesia. Hal tersebut telah tercantum dalam keputusan Menteri Perhubungan No: 5/AU 701/PHB-89 tanggal 23 November 198.¹¹⁴ INACA yang memiliki tanggapan terhadap kebijakan ASEAN-SAM dapat memberikan dampak pada dua pihak yaitu Indonesia dan maskapai penerbangan. Indonesia yang memiliki kondisi geografis yang luas dengan bandara banyaknya bandara internasional di wilayah Indonesia menjadikan INACA pesimis terhadap program ASEAN-SAM tersebut. INACA memiliki pandangan bahwa kebijakan tersebut hanya akan memberikan keuntungan bagi negara yang memiliki kondisi geografis yang kecil dan sedikitnya jumlah bandara internasional. Sebagai contoh Singapura, yang sebelumnya telah memiliki pengalaman terhadap aliansi kerjasama *open sky* sehingga memberikan kesiapan bagi Singapura serta Singapura hanya memiliki satu bandara internasional. Maskapai- maskapai nasional akan mengalami persaingan yang kompetitif sehingga membuat INACA memberikan penolakan terhadap kebijakan tersebut. Indonesia juga memiliki potensi menjadi pasar udara yang potensial bagi negara- negara anggota ASEAN.¹¹⁵

Air Asia merupakan salah satu contoh maskapai LCC di Indonesia Air Asia. Indonesia didirikan pada bulan September 1999. Pada awal berdirinya, Air Asia Indonesia bernama PT AWAIR Internasional. Berganti nama menjadi PT AirAsia Indonesia Tbk (AAID) resmi menjadi induk perusahaan PT Indonesia AirAsia

¹¹⁴ Roby dan Saiman Pakpahan, "Sikap *Indonesia National Air Carriers Association* (INACA) Dalam Kebijakan Liberalisasi Layanan Udara ASEAN *Open Sky* 2015," 7

¹¹⁵ Ibid., 8

(IAA) pada 29 Desember 2017. PT AirAsia Indonesia Tbk. sebelumnya bernama PT Rimau Multi Putra Pratama Tbk (RMPP), adalah perusahaan publik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Perubahan nama dari RMPP menjadi AAID telah disetujui oleh Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia. Melalui anak perusahaannya PT Indonesia AirAsia (IAA), PT AirAsia Indonesia Tbk merupakan perusahaan yang bergerak di bidang bisnis penerbangan berjadwal. Sebagai perusahaan jasa penerbangan, Perseroan memiliki 1 (satu) kantor pusat dan mengoperasikan 16 kantor pelayanan dan penjualan yang tersebar di 12 kota besar di Indonesia.¹¹⁶

Industri penerbangan di Indonesia mengalami perubahan drastis pada tahun 2001. Pada tahun ini telah dimulai era *low fare airlines* ditandai dengan kemunculan berbagai maskapai penerbangan dalam negeri yang berlomba-lomba menawarkan tarif penerbangan murah. Strategi utama maskapai penerbangan ini adalah memotong biaya yang tidak perlu (makanan dan minuman dalam rute penerbangan pendek) dan efisiensi pada proses bisnis (seperti *rescheduling* dan *rightsizing* dalam jumlah armada) sehingga dapat menekan biaya bahan bakar dan memaksimalkan *load factor* pada tiap penerbangan.¹¹⁷

Kendati saham mayoritas Indonesia AirAsia dipegang oleh investor domestik, tetapi kendali manajemen tersebut tetap dipegang oleh induk

¹¹⁶ Dyah Nikita Sari, Nur Hayuning Ramadhani, Agista Putri Prameswari, "Airline strategy during Covid-19 outbreak: A case study from Air Asia," Universitas Sebelas Maret, Vol.6, No.1, Pp.34-40, <https://jurnal.uns.ac.id/snbr>

¹¹⁷ Sahat Aditua F Silalahi dan Achmad Wirabrata, "Strategi Dalam Menghadapi ASEAN Open Sky 2015 (*Strategy to Face ASEAN Open Sky 2015*)," P3DI Bidang Ekonomi Dan Kebijakan Publik, <https://dprexternal3.dpr.go.id/index.php/ekp/article/view/68/35>

perusahaannya di Malaysia. Hal tersebut bisa dilihat dari tunduknya manajemen perusahaan kepada Rapat Umum Pemegang Saham AirAsia Berhad yang menentukan strategi pengembangan bisnis setiap kuartalan. Namun, untuk operasional maskapai, AirAsia tunduk dan patuh pada regulasi Indonesia.¹¹⁸

Kurun waktu 5 tahun terakhir, pertumbuhan ekonomi Indonesia terus mengalami peningkatan rata-rata 5 persen. Namun pada tahun 2020, saat pandemi Covid-19 melanda dunia termasuk Indonesia, pertumbuhan ekonomi Indonesia mengalami kontraksi sebesar 2,07 persen. Sektor industri yang mengalami pelemahan paling dalam adalah sektor transportasi dan pergudangan, dimana turun sebesar 15 persen.¹¹⁹

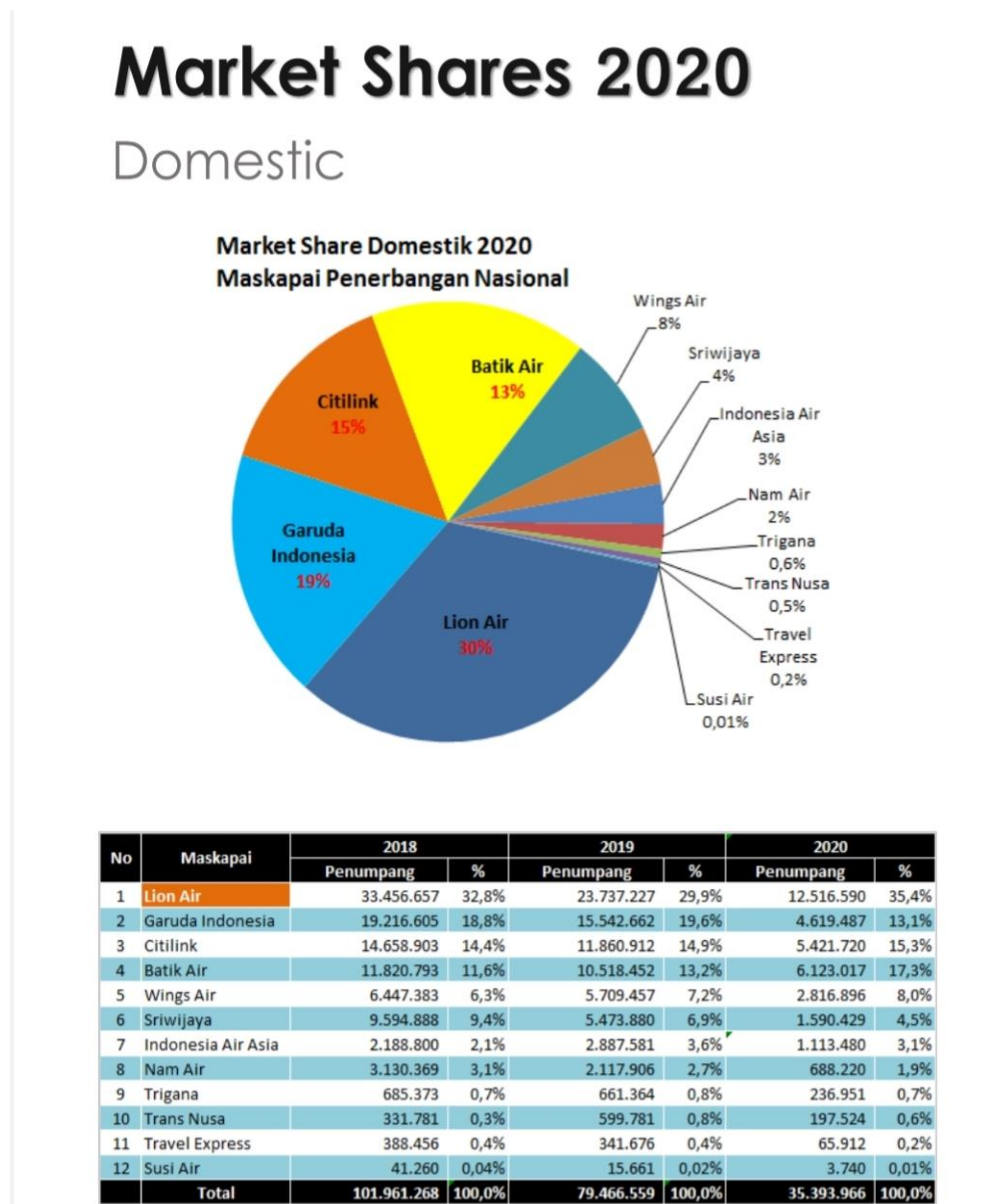
Pada tahun 2020, jumlah wisatawan mancanegara yang masuk ke Indonesia hanya mencapai 4,1 juta orang atau turun 75 persen dibandingkan tahun 2019 sebesar 16,1 juta wisman. Sebanyak 1,7 juta atau 42 persen datang menggunakan transportasi udara. Negara asal wisatawan mancanegara tertinggi yang sebelumnya diraih oleh wisman asal Malaysia, pada 2020 Timor Leste berada di rangking pertama dengan jumlah wisman yang datang ke Indonesia mencapai 994 ribu orang. Hal ini disebabkan, disaat pandemi, jumlah wisman selain Timor Leste hanya turun sebesar 16 persen. Sedangkan bandar udara yang mengalami pertumbuhan tertinggi saat menerima kedatangan wisman ke Indonesia adalah bandar udara Ngurah Rai

¹¹⁸ Feni Cikita, "Motivasi Kerjasama Indonesia-Malaysia Dalam Investasi Penerbangan Maskapai Airasia," Universitas Riau, JOM FISIP Vol.4 No.2-Oktober 2017, <https://media.neliti.com/media/publications/183519-ID-motivasi-kerjasama-indonesia-malaysia-da.pdf>

¹¹⁹ Indonesia National Air Carriers Association, "INACA Annual Report," <https://inaca.or.id/wp-content/uploads/2022/07/INACA-Annual-Report-2020.pdf>

Denpasar dengan jumlah wisman sebesar 1,1 juta orang, disusul bandar udara Soekarno-Hatta sebesar 435 ribu orang.¹²⁰

Diagram I: Market Share Domestik 2020 Maskapai Penerbangan Nasional



Sumber: INACA Annual Report, Indonesia National Air Carriers Association, 2020

¹²⁰ Ibid., 4

Diagram II: Market Share Internasional 2020 Maskapai Penerbangan Nasional

Market Shares 2020

International



No	Maskapai	2018		2019		2020	
		Penumpang	%	Penumpang	%	Penumpang	%
1	Indonesia Air Asia	4.490.895	32,6%	4.710.441	38,8%	828.992	40,5%
2	Garuda Indonesia	4.752.424	34,5%	4.337.661	35,7%	772.568	37,8%
3	Lion Air	2.950.920	21,4%	1.747.411	14,4%	214.095	10,5%
4	Batik Air	817.129	5,9%	573.478	4,7%	121.485	5,9%
5	Sriwijaya	498.057	3,6%	386.867	3,2%	28.283	1,4%
6	Citilink	220.299	1,6%	362.867	3,0%	72.959	3,6%
7	Wings Air	38.839	0,3%	20.107	0,2%	3.970	0,2%
8	Nam Air	10.945	0,08%	756	0,01%	-	0,00%
9	Transnusa	-	0,0%	-	0,0%	3.499	0,2%
10	Travel Express	689	0,00%	-	0,00%	-	0,00%
	Total	13.780.197	100,0%	12.139.588	100,0%	2.045.851	100,0%

Sumber: INACA Annual Report, Indonesia National Air Carriers Association, 2020

Berdasarkan data tersebut, banyak maskapai yang berbasis LCC di wilayah Indonesia dan mampu bersaing dengan maskapai lainnya di Indonesia. hal ini

membuat ke khawatiran Indonesia terhadap maskapai asing yang mampu menguasai pasar udara domestik Indonesia dan menyebabkan persaingan maskapai semakin kompetitif.

Dengan demikian, Indonesia pada tahun 2020 mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM. Pengusulan penghapusan ASEAN-SAM merupakan sebagai suatu *decision* pemerintah Indonesia yang akan dilanjutkan dengan tindakan suatu *behavior*. *Behavior* merupakan perilaku kebijakan luar negeri adalah tindakan keluar dari keputusan. Perilaku kebijakan luar negeri sering dapat digambarkan dengan cukup lugas: terdiri dari tindakan yang diambil untuk mempengaruhi perilaku aktor eksternal atau mengamankan keuntungan bagi negara itu sendiri.¹²¹ Tindakan pengusulan tersebut disampaikan oleh Direktur Hubungan Antarlembaga Kemenparekraf/Baparekraf, K. Candra Negara mewakili Sekretaris Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/Sekretaris Utama Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Ni Wayan Giri Adnyani yang dalam pembukaan kegiatan ini *The 52nd Asean National Tourism Organisations (NTOs) and Related Meetings*.¹²² Pengusulan tersebut sebagai upaya untuk menanggulangi dampak pandemi Covid-19. Kemenparekraf sebagai suatu *decision unit* yang didefinisikan sebagai orang atau kelompok yang berada dalam posisi tidak hanya untuk mencegah entitas lain dalam pemerintahan secara eksplisit mengubah keputusan tersebut.¹²³ Pengusulan tersebut

¹²¹ Marijke Breuning, "Foreign Policy Analysis: A Comparative Introduction," 7

¹²² Agustini Rahayu, "Siaran Pers: Indonesia Usulkan 5 Kerja Sama Perkuatan Pariwisata di ASEAN," Kepala Biro Komunikasi, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, 18 September 2020, diakses pada tanggal 24 Oktober 2022 pukul 20.00 WIB, <https://pedulicovid19.kemenparekraf.go.id/siaran-pers-indonesia-usulkan-5-kerja-sama-perkuatan-pariwisata-di-asean/>

¹²³ Marijke Breuning, "Foreign Policy Analysis: A Comparative Introduction," 86

merupakan momentum terbaik Indonesia untuk dapat lepas dari kebijakan ASEAN-SAM tersebut dan Indonesia dapat sepenuhnya menguasai pasar penerbangan domestik serta meminimalisir persaingan yang kompetitif. Kebijakan tersebut menunjukkan totalitas pemerintah Indonesia dalam memberikan rekomendasi untuk mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM.

c. Analisis dan Kalkulasi Pemerintah Indonesia Terkait Strategi Mempercepat Pemulihan Ekonomi Nasional Melalui Sektor Pariwisata Pasca Pandemi

Sektor pariwisata dan penerbangan Indonesia sedang mengalami kesulitan ditengah dampak virus corona. Pandemi Covid-19 menyebabkan kelumpuhan seluruh sektor dan seluruh aktivitas bisnis dan perekonomian. Akibatnya berkurangnya perjalanan, sektor penerbangan drop. Sebagian maskapai hanya tersisa 20-30 persen penerbangannya, bahkan beberapa memilih opsi untuk tutup sementara. Guna mengurangi kerugian yang diderita akibat pembatalan penerbangan, penutupan penerbangan dan sepi penumpang belakangan ini, sejumlah maskapai penerbangan telah melakukan langkah-langkah antisipasi.¹²⁴ Langkah-langkah yang dilakukan oleh sejumlah maskapai untuk mengurangi biaya pengeluaran dengan merumahkan para pegawai atau memutuskan kerja pegawai untuk sementara hingga keadaan benar-benar pulih untuk mengembalikan para pekerja yang terdampak Covid-19 dan menawarkan cuti tanpa membayar hingga pemotongan gaji. Langkah-langkah ini diterapkan guna untuk tetap

¹²⁴ Indonesia National Air Carriers Association (INACA) Edisi 01 2020, <https://inaca.or.id/wp-content/uploads/2020/07/INACA-Edisi-01.pdf>

mempertahankan eksistensi maskapai dalam lingkungan penerbangan di Indonesia serta biaya lainnya yang dibutuhkan dalam melakukan perawatan hingga pergantian suku cadang pesawat.

Garuda Indonesia sebagai *Flag of Carrier Services (FSC)* juga mengalami dampak akibat pandemi Covid-19 dan berpengaruh pada kondisi perekonomian nasional dalam sektor penerbangan yang dinyatakan bahwa wabah tersebut telah masuk di Indonesia pada tahun 2020. Pandemi menyebabkan kinerja perekonomian yang sulit memberikan efek pada penurunan pendapatan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Kondisi ini adanya penurunan jumlah penumpang dengan tujuan domestik pada tahun 2020 menurun sebesar 70,52% dengan 4,54 juta penumpang yang sebelumnya di tahun 2019 sebesar 15,40 juta penumpang. Demikian pula dengan penerbangan internasional yang mengalami penurunan sebesar 81,89% atau 0,77 juta penumpang pada tahun 2020 yang sebelumnya berjumlah 4,27 juta penumpang di tahun 2019. Untuk maskapai LCC yaitu Citilink di tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 55,05% atau 5,49 juta penumpang dengan dibandingkan di tahun 2019 memiliki jumlah penumpang sebesar 12,22 juta penumpang. Secara keseluruhan pada *Garuda Indonesia Group* memiliki jumlah penumpang di tahun 2020 yaitu 10,81 juta penumpang yang mengalami penurunan dibandingkan tahun 2019 berjumlah 31,89 juta penumpang yang artinya penurunan terjadi sebesar 66,11%. Sektor kargo secara *Group* juga mengalami penurunan

sebesar 29,89% atau 235.40 ribu ton dibandingkan di tahun 2019. Sektor penumpang maupun kargo mengalami penurunan akibat pandemi Covid-19.¹²⁵

Penurunan secara signifikan permintaan jasa angkutan udara merupakan dampak terbesar dari pandemi Covid-19 bagi Perseroan. Pada akhir tahun 2019 penurunan telah terjadi sejak awal Desember yang menyebabkan penurunan signifikan terhadap kinerja finansial. Perseroan telah berhasil melakukan pembukuan pendapatan yang mengalami penurunan sebesar 67,36% di tahun 2019 sebesar USD4,57 miliar menjadi USD1,49 miliar di tahun 2020. Namun demikian, pada kuartal ke-3 tahun 2020 Perseroan yang mendapatkan kesempatan untuk mengoptimalkan kinerjanya agar mampu mengurangi kerugian dalam operasi penerbangan domestik. Kesempatan tersebut digunakan perseroan untuk mencapai target pendapatan sebesar 33,38% dengan sebelum adanya pandemi Covid-19. Meskipun begitu, Perseroan yang telah melakukan perbaikan masih merasakan kerugian tajam dalam saldo rugi bersih pada semester ke-2. Perseroan menjumlahkan sebesar USD2,48 miliar yang merupakan kerugian bersih. Berlandaskan situasi tersebut target pendapatan yang awalnya 28,00% hanya bisa tercapai sebesar 21,00%. Penurunan yang signifikan disebabkan adanya penurunan terhadap permintaan atau peminatan penggunaan jasa penerbangan di masa pandemi sehingga berdampak pada Perseroan.¹²⁶

¹²⁵ Annual Report 2020, “We Understand You #BecauseYouMatter,” Garuda Indonesia The Airline of Indonesia PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, <https://www.garuda-indonesia.com/content/dam/garuda/files/pdf/investor-relations/report/ANNUAL%20REPORT%20GIA%202020%20-%2020210806.pdf>

¹²⁶ Ibid., 60

Kondisi yang sangat sulit saat ini menyebabkan penurunan yang signifikan bagi pendapatan perusahaan dan dalam mengembalikan sektor penerbangan sangatlah sulit ketika keadaan pandemi yang memberikan ancaman sehingga banyak dari beberapa daerah tetap menerapkan pembatasan wilayah atau *lockdown* yang dimana maskapai penerbangan menghentikan aktivitas mengudara untuk ke wilayah tersebut serta beberapa syarat untuk mengendalikan penyebaran Covid-19 dengan berbagai dokumen atau syarat yang menjadikan mereka dapat melakukan penerbangan sehingga menurunkan minat masyarakat terhadap industri penerbangan.

Direktur Operasi Layanan Kebandarudaraan *Lion Air Group* Wisnus Wijayanto mengatakan pandemi Covid-19 telah berpengaruh terhadap 1.900 pilot dan 3.000 awak kabin perusahaan. Disamping itu, 25 ribu karyawan pendukung perseroan pun turut terpukul. Wisnu menjelaskan, pandemi Covid-19 ini merupakan pukulan yang berat bagi sektor penerbangan karena telah menimbulkan kontraksi terhadap industri ini.¹²⁷ *Lion Group* yang menguasai 50% pasar penerbangan domestik dan melayani 779 penerbangan domestik per hari. *Group* ini terdiri dari *Lion Air*, *Batik Air*, dan *Wings Air*. Sedangkan maskapai lain hanya melayani rute khusus dengan pesawat yang relatif kecil. Hanya Indonesia AirAsia

¹²⁷ Fransisca Christy Rosana dan Rahma Tri, "Lion Air Group: Pandemi Telah Memukul 1.900 Pilot Dan 3.000 Awak Kabin," *Tempo*, 23 September 2020, diakses pada tanggal 14 April 2022 pukul 17.30 WIB, <https://bisnis.tempo.co/read/1389433/lion-air-group-pandemi-telah-memukul-1-900-pilot-dan-3-000-awak-kabin>

turut serta melayani rute- rute besar seperti yang dilakukan oleh *Garuda Indonesia Group* dan *Lion Group*, yaitu 46 penerbangan domestik per hari.¹²⁸

Kontraksi pada industri penerbangan menyebabkan terganggunya jadwal hingga jam penerbangan karena kondisi pandemi ini. Bahkan *Lion Air* sebagai maskapai *Low Cost Carrier (LCC)* harus melakukan tindakan pemutusan hubungan kerja dengan para pegawai mereka untuk menekan angka pengeluaran perusahaan. Selain itu, dalam sektor kargo yang meningkat dimasa pandemi masih kurang untuk memulihkan kembali keuangan perusahaan yang dimana perusahaan penerbangan masih bergantung pada penumpang sehingga perusahaan penerbangan mengharapkan bantuan pemerintah sebagai upaya untuk dapat bangkit dari krisis akibat sebelumnya pemerintah menerapkan pembatasan sosial untuk menekan angka positif Covid-19.

INACA sebagai asosiasi yang menaungi perusahaan penerbangan baik berjadwal, kargo, maupun charter tentunya berupaya untuk membantu kesulitan yang dihadapi maskapai dan terus berkomunikasi dan menampung aspirasi anggotanya untuk diteruskan ke regulator dan para stakeholder terkait lainnya. Dalam mendukung pemulihan sektor penerbangan, INACA memiliki strategi untuk menarik wisatawan asing melalui usulan pembukaan 5 destinasi Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), diantaranya yaitu (1) Bunaken; (2) Bangka Belitung;

¹²⁸ Endri Sentosa, Maya Syafriana Effendi, Shinta Rahma Diana, "An Analysis Of The Performance Of The Aviation Industry In Indonesia: In Pandemi Period With Servqual Method And Importance Performance Analysis," Faculty Of Economics And Business UPI YAI, Faculty Of Economics And Business UPI YAI, National Research And Innovation Agency (BRIN) Indonesia, *Dinasti International Journal Of Digital Business Management*, Volume 2 Issue 6 October 2021, doi: <https://doi.org/10.31933/dijbm.v2i6>

(3) Borobudur di Magelang, Jawa Tengah; (4) Danau Toba di Sumatera Utara; (5) Mandalika, Lombok, Nusa Tenggara Barat. Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Menparekraf) yaitu Wishnutama Kusubadio sebagai bertemu dengan Pengurus INACA guna mendukung transportasi udara dalam rangka melakukan pembahasan terhadap kelima destinasi Indonesia sebagai wilayah baru pariwisata.¹²⁹ Pembukaan destinasi terbaru diharapkan mampu menarik wisatawan untuk menggunakan perjalanan udara.

INACA juga berkerja sama dengan Kemenkes RI setelah WHO menetapkan dalam *Public Health Emergency Of International Concern* akibat penyebaran luasnya Covid-19 di Indonesia dan 65 negara lainnya, maka kementerian kesehatan RI menyelenggarakan Rapat Koordinasi Kewaspadaan Covid-19. Hadir memenuhi undangan tersebut Ketua Penerbangan Berjadwal INACA, Wuri Septiawan dan Sekjen INACA Bayu Sutanto. Rapat tersebut membahas tentang protocol pengendalian Covid-19 yang berisi antara lain:¹³⁰

1. Pemberian dan pengisian Kartu Kewaspadaan Kesehatan (*Health Alert Card*) kepada semua pelaku perjalanan dari daerah terjangkit diatas pesawat
2. Pemberitahuan oleh awak kabin pesawat terhadap informasi Covid-19
3. Memastikan pemeriksaan suhu tubuh pada setiap penumpang dan *crew*
4. *Airline* memeriksa Sertifikat Kesehatan (*Health Certificate*) terhadap penumpang yang akan melakukan perjalanan ke- 4 negara (China, Iran, Italia dan Korea Selatan) pada saat *check- in*

¹²⁹ Indonesia National Air Carriers Association, Edisi 01 2020, 14

¹³⁰ Ibid., 17

5. Penetapan prosedur penanganan penumpang dan pesawat untuk penerbangan internasional di bandar udara

Kemenparekraf sebagai suatu *advisory system* yang memiliki tipe *collegial approach*, dalam pendekatan kolegial penekanannya adalah pada kerja tim daripada kompetisi.¹³¹ Untuk menghadapi pandemi Covid-19 Kemenparekraf berkerja sama dalam mengaktifkan kembali sektor pariwisata dan penerbangan yang saling memiliki keterkaitan. Kerja sama tersebut dilakukan dengan INACA dan Kemenkes dalam mengendalikan penyebaran Covid-19 di wilayah Indonesia. Selain itu, terdapat dukungan dari Kemenparekraf dalam membantu memulihkan sektor penerbangan dan juga pariwisata Indonesia dengan sebelumnya Wishnutama juga telah berkoordinasi dengan Kementerian Perhubungan dan 33 maskapai yang beroperasi di Indonesia. Kemenparekraf berencana memberikan bantuan promosi dengan membuat *bundled package* penerbangan, akomodasi, dan atraksi dengan harga yang kompetitif, bekerja sama dengan *Online Travel Agent (OTA)* dan juga *Travel Agent/ Tour Operator (TA/TO)*. Selain itu juga memberikan bantuan promosi dengan skema *joint promotion*.¹³² Kegiatan- kegiatan promosi yang dilakukan guna menarik perhatian serta minat masyarakat untuk menggunakan transportasi udara dengan promosi yang memberikan kemudahan dalam melakukan perjalanan udara dari segi pemesanan tiket hingga fasilitas untuk penginapan dan fasilitas lainnya yang akan membuat calon penumpang merasakan keuntungan yang

¹³¹ Marijke Breuning, "Foreign Policy Analysis: A Comparative Introduction," 90

¹³² Ibid., 22

didapatkan melalui kegiatan promosi fasilitas yang ditawarkan oleh sejumlah maskapai di Indonesia.

Denon Prawiraatmadja sebagai ketua umum INACA dalam sebuah forum kerja sama penerbangan sipil yang diinisiasi oleh Dirjen Perhubungan Udara Indonesia- Belanda, menyampaikan mengenai penerbangan nasional dengan beberapa elemen penting yang dikandungnya. Bahwa di antara poin penting tersebut poin terakhir atau poin keempat menjelaskan bahwa pada akhir 2019, beberapa maskapai penerbangan melakukan penyesuaian tarif dan bahkan LCC menerapkan bagasi berbayar. Namun karena sifatnya *price sensitive* dan daya beli masyarakat rendah, ditambah terjadinya shifting ke moda transportasi lain, sehingga jumlah penumpang menurun. Dan pandemi Covid-19 telah menyebar ke seluruh dunia termasuk di Indonesia pada awal tahun 2020. Selanjutnya, pada Selasa dilakukan Rapat Terbatas dipimpin oleh Presiden dalam rangkaantisipasi wabah virus corona dan akhirnya pemerintah mengeluarkan kebijakan diskon tiket pesawat hingga 50% ke 10 Destinasi Wisata, efektif per 1 Maret hingga 31 Mei 2020. Menurut Denon, Indonesia membutuhkan konektivitas untuk mengoptimalkan pembangunan dan mengurangi kesenjangan ekonomi antarkawasan. Dan sektor pariwisata ini telah terbukti mampu memberikan percepatan pada pertumbuhan ekonomi, yang tercermin dalam indikator PDB dan juga penciptaan peluang kerja bagi masyarakat.¹³³

¹³³ Ibid., 27

INACA sebagai asosiasi yang menaungi perusahaan penerbangan baik berjadwal, kargo, maupun charter tentunya berupaya untuk membantu kesulitan yang dihadapi maskapai dan terus berkomunikasi dan menampung aspirasi anggotanya untuk diteruskan ke regulator dan para stakeholder terkait lainnya. Ketua Umum INACA Denon Praawiraatmadja menyampaikan bahwa selain upaya mandiri dan asosiasi, industri penerbangan tetap membutuhkan support dari Terkait pandemi Covid-19 ini, Presiden Jokowi sempat menyampaikan prediksi bahwa wabah Covid-19 di Indonesia akan selesai akhir tahun 2020 ini. Optimisme ini ditindaklanjuti Menteri Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif Wishnutama, yang meminta agar sejumlah pengelola pariwisata mempersiapkan *rebound* atau melambungnya sektor pariwisata pasca pandemi Covid-19.¹³⁴

Namun, pandemi Covid-19 yang sulit dilakukan prediksi mengenai telah hilangnya wabah tersebut sangatlah sulit bahkan berbagai varian baru bermunculan karena virus Covid-19 mengalami mutasi sehingga karakteristik mutasi sebuah virus memiliki perbedaan dan menyebabkan sulit untuk melakukan prediksi berakhirnya wabah tersebut yang menyebabkan negara-negara harus mempersiapkan kemungkinan terburuk yang akan terjadi.

Upaya mengembalikan perekonomian yang mengalami resesi di masa pandemi. Pemerintah Indonesia mengambil kebijakan luar negeri atau *foreign policy*. Menurut Marijke Breuning kebijakan luar negeri adalah totalitas kebijakan suatu negara terhadap dan interaksi dengan lingkungan diluar batasnya. Definisi ini

¹³⁴ Indonesia National Air Carriers Association, Edisi 01 2020, 31

cukup luas dan meliputi berbagai domain isu atau area isu, yang didefinisikan sebagai satu set keprihatinan yang saling terikat dalam pembuatan kebijakan yang, bagaimanapun, lebih terikat secara longgar dengan rangkaian masalah lain yang saling terikat.¹³⁵

Pemerintah Indonesia melalui perwakilannya Kemenparekraf mengusulkan penghapusan *ASEAN Single Aviation Market (ASAM)* atau pasar tunggal penerbangan dalam salah satu dari lima komitmen kerja sama tingkat regional dalam penanggulangan Covid-19 pada sektor pariwisata. Direktur hubungan antarlembaga Kemenparekraf Candra Negara menyampaikan hal tersebut melalui ajang *The 52nd ASEAN NTOs Meeting and Related Meetings*. Rangkaian ini menunjukkan komitmen negara-negara anggota ASEAN untuk terus mempererat kerja sama kawasan, khususnya dalam penanggulangan dampak Covid-19 di wilayah ASEAN.¹³⁶ Kebijakan pengusulan penghapusan ASEAN-SAM tersebut bersifat *deadlock*, sisi lain dari mencapai kesepakatan terlalu mudah adalah kegagalan untuk mencapai kesepakatan sama sekali.¹³⁷ Kebijakan ini tidak mendapatkan respon dari negara-negara anggota ASEAN sehingga bersifat *deadlock*.

Selain itu, Indonesia merupakan negara kepulauan yang didukung memiliki banyak destinasi menarik perhatian masyarakat internasional dan menjadikan

¹³⁵ Marijke Breuning, "Foreign Policy Analysis: A Comparative Introduction," 5

¹³⁶ Rio Sandy Pradana, "Indonesia Minta Pasar Tunggal Penerbangan ASEAN Dihapus," *Ekonomi Bisnis*, 19 September 2020, diakses pada 25 Agustus 2022 pukul 14.30 WIB, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20200919/98/1293832/indonesia-minta-pasar-tunggal-penerbangan-asean-dihapus>

¹³⁷ Marijke Breuning, "Foreign Policy Analysis A Comparative Introduction," 104

pariwisata memiliki kontribusi besar dalam perekonomian Indonesia. Kemenparekraf juga memiliki visi misi dalam mewujudkan aktivitas perekonomian di masa pandemi. Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif memiliki visi menjadikan Indonesia sebagai negara tujuan pariwisata kelas dunia. Untuk itu, Kemenparekraf memiliki misi mengembangkan destinasi pariwisata kelas dunia dan melakukan pemasaran dengan berorientasi kepada wisatawan.¹³⁸ Kemenparekraf sebagai salah satu birokrasi yang memiliki kontribusi dalam mengaktifkan kembali kegiatan penerbangan Indonesia yang terdampak akibat pandemic Covid- 19. Melalui peran yang diambil oleh kemenparekraf dapat menjelaskan bahwa kemenparekraf merupakan birokrasi dengan jenis *embedded agency* dengan dibawah naungan Kementerian Koordinator Bidang Kematriman dan Investasi yang selanjutnya disebut Kemenko Marves bertanggung jawab dan berada di bawah Presiden dan dipimpin oleh Menteri Koordinator. Kemenko Marves mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian urusan kementerian dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang kematriman dan investasi. Tugas dari Kemenko Marves tersebut dilaksanakan untuk memberikan dukungan, pelaksanaan inisiatif, dan pengendalian kebijakan berdasarkan agenda pembangunan nasional dan penugasaan Presiden.¹³⁹

¹³⁸ Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, "Profil Lembaga Profil Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Sejarah, Tugas dan Fungsi," Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/ Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, diakses pada 24 Mei 2022 pukul 15.00 WIB, <https://kemenparekraf.go.id/profil/profil-lembaga>

¹³⁹ JDIH Kemenko Bidang Kematriman dan Investasi, "Organisasi dan Tata Kerja Kemenko Marves," 12 November 2020, diakses pada tanggal 23 Mei 2022 pukul 18.00 WIB, <https://jdih.maritim.go.id/organisasi-dan-tata-kerja-kemenko-marves>

Pada masa pandemi sektor penerbangan di Indonesia secara keseluruhan mengalami penurunan dan berdampak pada kegiatan pariwisata, kegiatan distribusi barang dan jasa serta investasi sehingga berdampak pada menurunnya ekonomi di Indonesia. Berikut jumlah kedatangan penerbangan luar negeri pada tahun 2016-2020.

Table II: Kedatangan Pesawat, Penumpang, Barang, Bagasi dan Pos/Paket Untuk Penerbangan Luar Negeri Tahun 2016- 2020.

Kedatangan Penerbangan Luar Negeri/ <i>Arrivals of International Flight</i>					
Tahun/ Year	Pesawat (Unit) / Aircraft (Units)	Penumpang (Orang) / Passenger (Person)	Barang (Ton) / Cargo (Ton)	Bagasi (Ton) / Baggage (Ton)	Pos/Paket (Ton) / Mail/Packag e (Ton)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
2016	99 189	14 462 373	188 804	177 273	927
2017	110 084	16 253 259	223 901	208 485	1 357
2018	118 810	17 691 252	264 138	218 473	3 477
2019	118 611	18 460 312	257 177	217 467	2 355
2020	34 069	3 529 923	171 053	44 068	608

Sumber: Statiska Transportasi Udara Air Transportation Statistics 2020, Badan Pusat Statistik

Berdasarkan data perkembangan jalur udara internasional untuk kedatangan di wilayah Indonesia tahun 2016- 2020 mengalami kenaikan baik dalam unit pos atau paket, bagasi, barang, penumpang hingga jumlah unit pesawat luar negeri yang memiliki destinasi ke Indonesia. Selama 5 tahun terakhir pada tahun 2020 pandemi mempengaruhi kegiatan industri penerbangan di Indonesia ini sehingga mengalami penurunan rata- rata 23,44 persen per tahun. Pada penurunan kategori pos atau paket, bagasi dan barang sebesar 10,01 persen, 29,39 persen dan 2,44 persen per tahunnya.

Sedangkan untuk penurunan jumlah kedatangan penumpang turun sebesar 29,71 persen yang merupakan penerbangan luar negeri.¹⁴⁰

Tabel III: Jumlah Penumpang Pesawat di Bandara Udara (Orang) Tahun 2020

Tahun / Year	Keberangkatan Penerbangan Luar Negeri <i>Departures of International Flight</i>				
	Pesawat (Unit) / Aircraft (Units)	Penumpang (Orang) / Passenger (Person)	Barang (Ton) / Cargo (Ton)	Bagasi (Ton) / Baggage (Ton)	Pos/Paket (Ton) / Mail/Package (Ton)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
2016	99 054	14 801 001	205 419	159 015	2 173
2017	109 248	16 665 035	224 253	184 036	2 469
2018	119 082	18 247 272	212 749	191 195	4 414
2019	118 745	19 073 159	218 491	190 790	2 138
2020	34 018	3 612 521	156 846	35 693	785

Sumber: Statiska Transportasi Udara Air Transportation Statistics 2020, Badan Pusat Statistik

Bila diamati selama lima tahun terakhir 2016 hingga 2020 jumlah penerbangan dengan destinasi luar negeri mengalami penurunan per tahunnya dengan rata-rata 23,45 persen. Penurunan juga diiringi dengan pemberangkatan pos atau paket, bagasi, barang dan keberangkatan penumpang yang masing- masing mengalami penurunan sebesar 22,47 persen per tahun dari 29,71 persen per tahun.¹⁴¹

¹⁴⁰ Badan Pusat Statistik, “Statiska Transportasi Udara Air Transportation Statistics 2020,” <https://www.bps.go.id/publication/2021/11/29/6106b46cdce794ebe2bf93c2/statistik-transportasi-udara-2020.html>

¹⁴¹ Ibid., 24

Tabel III: Penumpang yang Berangkat Menurut Bandar Udara Keberangkatan dan Tujuan 2019-2020 (Orang)

Bandar Udara Keberangkatan / <i>Airport of Origin</i>	Tujuan / <i>Destination</i>					
	Dalam Negeri / <i>Domestic</i>			Luar Negeri / <i>International</i>		
	2019	2020	%	2019	2020	%
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Kualanamu	2 630 869	1 313 501	-50,07	1 090 904	188 473	-82,72
2. Soekarno Hatta	19 265 062	8 621 796	-55,25	7 898 824	1 523 096	-80,72
3. Juanda	6 288 591	2 747 248	-56,31	1 180 657	199 102	-83,14
4. Hasanuddin	3 353 765	1 797 572	-46,40	154 496	33 010	-78,63
5. Ngurah Rai	4 955 803	1 775 528	-64,17	6 938 489	1 356 003	-80,46
6. Lainnya/ <i>Others</i>	39 662 277	17 258 086	-56,49	1 809 789	312 837	-82,71
Jumlah/Total	76 156 367	33 513 741	-55,99	19 073 159	3 612 521	-81,06

Sumber: Statiska Transportasi Udara Air Transportation Statistics 2020, Badan Pusat Statistik

Berdasarkan data tabel diatas bahwa penerbangan domestik masih didominasi oleh Bandara Ngurah Rai di Bali mengalami penurunan sebesar 64,17 persen pada tahun 2020, kemudian diikuti oleh Bandara Juanda di Surabaya sebesar 56,31 persen, Bandara Soekarno Hatta di Jakarta sebesar 55,25 persen, Bandara Kualanamu sebesar 50,07 persen, dan terakhir Bandara Hasanuddin di Makassar sebesar 46,40 persen. Sedangkan untuk penerbangan internasional di dominasi oleh Bandara Juanda dengan 83,14 persen, selanjutnya di dominasi oleh Kualanamu sebesar 82,72 persen, Soekarno Hatta dengan 80,72 persen, Ngurah Rai dengan 80,46 persen, Hassanudin dengan 78,63 persen.

Penurunan di industri penerbangan dalam sektor penumpang pesawat berakibat pada penurunan wisatawan di Indonesia akibat Covid-19. Berikut data tabel jumlah wisatawan di Indonesia pada tahun 2019- 2020.

Tabel IV: Jumlah Kunjungan Wisatawan Macanegara Ke Indonesia Menurut Kebangsaan (Orang) Tahun 2019- 2020

Kebangsaan	Jumlah Kunjungan Wisatawan Mancanegara ke Indonesia Menurut Kebangsaan (Orang)	
	2019	2020
Brunei Darussalam	19278	2701
Malaysia	2980753	980118
Filipina	260980	50413
Singapura	1934445	280492
Thailand	136699	21303
Vietnam	96024	19608
Myanmar	46381	12669
Asean Lainnya	682630	154143
TOTAL ASEAN	6157190	1521447
Hong Kong	50324	2625
India	657300	111724
Jepang	519623	92228
Korea Selatan	388316	75562
Pakistan	14663	4110
Bangladesh	59777	12866
Sri Lanka	28907	4300
Taiwan	207490	35680
Tionghoa	2072079	239768
Timor Leste	1178381	994590
Asia Lainnya	68062	18584
TOTAL ASIA (Excl. ASEAN)	5244922	1529037
Saudi Arabia	157512	31906
Bahrain	2631	373
Kuwait	5762	846
Mesir	21354	4337
Uni Emirat Arab	9065	1093
Yaman	9221	2094
Qatar	1989	225
Timur Tengah Lainnya	56389	8907
TOTAL TIMUR TENGAH	263923	49781
Austria	28476	4858
Belgia	46780	5902
Denmark	45090	10533
Perancis	283814	43438
Jerman	277653	46361
Italia	91229	13260
Belanda	215287	53495
Spanyol	83373	11829
Portugal	35434	6245
Swedia	56402	17600
Swiss	57484	8362
Inggris	397624	69997
Finlandia	22665	6376
Norwegia	23886	5072
Europa Barat Lainnya	35272	6269
Rusia	158943	67491
Europa Timur Lainnya	216452	64091
TOTAL EROPA	2075864	441179
Amerika Serikat	457832	91782
Kanada	103616	23200
Amerika Tengah	2786	529
Amerika Selatan	65630	15142
Amerika Lainnya	19039	3419
TOTAL AMERIKA	648903	134072
Australia	1386803	256291
Selandia Baru	149010	19947
Papua Nugini	78433	20975
Oceania Lainnya	2987	573
TOTAL OCEANIA	1617233	297786
Afrika Selatan	47657	7350
Afrika Lainnya	51262	9271
TOTAL AFRICA	98919	16621
GRAND TOTAL	16106954	4052923

Sumber: Kementerian Hukum dan HAM (Direktorat Jendral Imigrasi) dan Hasil MPD tahun 2019- 2020 <https://www.bps.go.id/indikator/16/1821/1/jumlah-kunjungan-wisatawan-mancanegara-ke-indonesia-menurut-kebangsaan.html> diakses pada tanggal 16 April 2022 pukul 12.10 WIB

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Kebijakan Pemerintah Indonesia mengusulkan penghapusan *ASEAN Single Aviation Market (ASEAN-SAM)* diambil sebagai upaya memulihkan kembali sektor pariwisata melalui sektor penerbangan. Kebijakan tersebut sebagai suatu langkah Pemerintah Indonesia dalam menghadapi atau merespon isu Covid-19. Kebijakan pengusulan penghapusan ASEAN-SAM tersebut disampaikan oleh perwakilan Pemerintah Indonesia Kemenparekraf dalam forum *52nd NTOs Meetings and Related Meetings*. Keputusan Pemerintah Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM adanya faktor yang mendasari terutama dalam faktor domestik.

Berdasarkan data yang telah ditemukan bahwa terdapat tiga faktor yang menjadi latar belakang pemerintah Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM. Pertama, pada dasarnya Indonesia memiliki kekhawatiran terhadap kebijakan ASEAN-SAM sehingga menyebabkan Indonesia menerapkan konsep *cabotage*. Konsep *cabotage* sebagai bentuk tindakan *protectionism* yang dilakukan Indonesia untuk melindungi pasar udaranya dari persaingan yang kompetitif.

Kedua, Indonesia menerapkan konsep *cabotage* dalam bandara internasionalnya. Indonesia memberikan wewenang pada 5 dari 29 bandara internasional yang dapat mengimplementasikan kebijakan ASEAN-SAM yaitu Ir. H. Juanda (Surabaya), bandara Soekarno Hatta (Jakarta), I Gusti Ngurah Rai (Denpasar), Sultan Hasanuddin (Makassar), Kualanamu (Medan).

Ketidakseimbangan bandara internasional yang dimiliki Indonesia dari segi kualitas serta kuantitas membuat Indonesia semakin khawatir terhadap kebijakan ASEAN-SAM tersebut. Ketakutan tersebut muncul dengan sebagian besar pasar udara domestik dikuasai oleh perusahaan maskapai asing yang didirikan di Indonesia. Kondisi tersebut menyebabkan persaingan menjadi lebih kompetitif dengan maskapai Indonesia. Maskapai asing tersebut merupakan maskapai LCC yang secara harga menjadi lebih murah sehingga lebih menarik perhatian masyarakat yang menggunakan transportasi udara.

Ketiga, adanya pandemi Covid-19 yang menyebabkan kerugian yang cukup besar pada maskapai penerbangan Indonesia. Maskapai FSC dan LCC di Indonesia melakukan berbagai cara untuk mengaktifkan kembali industri penerbangan di masa pandemi. Kontraksi yang merugikan menyebabkan kondisi finansial industri penerbangan melemah hingga melakukan pemutusan hubungan kerja. Kondisi yang sangat buruk menyebabkan Indonesia menunjukkan totalitasnya melalui kebijakan luar negerinya untuk mengatasi masalah ekonomi dan pariwisata di Indonesia akibat penurunan di masa pandemi. Dengan demikian, faktor-faktor tersebut mempengaruhi pemerintah Indonesia mengusulkan penghapusan ASEAN-SAM.

B. Saran

Melalui penelitian ini, peneliti sadar bahwa selama penelitian berlangsung memiliki kekurangan di dalamnya. Penelitian ini dapat menjadi rujukan bagi penelitian selanjutnya, pertama menggunakan metode penelitian dengan menggunakan teknik wawancara sebagai teknik pengumpulan data. Hasil

wawancara tersebut dapat membantu memperkaya data penelitian dengan memiliki kesamaan tema yang akan digunakan pada penelitian selanjutnya.

Kedua, peneliti sadar bahwa adanya kekurangan dalam penelitian ini untuk teori kebijakan luar negeri Marijke Breuning pada tingkat level analisis individu yang berperan dalam kebijakan pengusulan penghapusan ASEAN-SAM. Peneliti belum menemukan analisis individu pada pengusulan penghapusan ASEAN-SAM oleh pemerintah Indonesia. Analisis individu tersebut dapat merujuk kepada *decision unit* individu. Dengan demikian, peneliti berharap kepada peneliti selanjutnya terdapat analisis individu untuk memperdalam dan memperkaya data mengenai kebijakan luar negeri pengusulan penghapusan ASEAN-SAM.



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal Online

- “BAB III Metode Penelitian,” Universitas Kristen Satya Wacana, https://repository.uksw.edu/bitstream/123456789/14711/3/T1_352010016_BAB%20III.pdf
- “*Implementation Framework of The ASEAN Single Aviation Market.*,” 2011, https://asean.org/wp-content/uploads/images/archive/documents/111219-17th%20ATM_Agenda%20Item%208%20ASAM%20Implementation%20Framework.pdf
- “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan,” https://www.dpr.go.id/dokjdih/document/uu/UU_2009_1.pdf
- “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal,” https://ppid.unud.ac.id/img/admin/page_attc/ca56c86f2c4515460decf2098a6ed8a0.pdf
- Afiyanti Yati, “Validitas Dan Realibilitas Dalam Penelitian Kualitatif,” *Jurnal Keperawatan Indonesia*, (2008), 137- 141, 12(2) doi: 10.7454/jki.v12i2.212
- AL Kafarneh Aref Ahmed, “Decision-Making In Foreign Policy,” *Al- Balqa Applied University, Ajloun University College, Journal Of Law, Policy And Globalization*, Vol.10,2013, <https://core.ac.uk/download/pdf/234649622.pdf>
- Annual Report 2020, “We Understand You #BecauseYouMatter,” Garuda Indonesia The Airline of Indonesia PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, <https://www.garuda-indonesia.com/content/dam/garuda/files/pdf/investor-relations/report/ANNUAL%20REPORT%20GIA%202020%20-%2020210806.pdf>
- AS Ojang B, “The Study of Foreign Policy In International Relations,” Ege University, Izmir, Turkey, *Journal Of Political Sciences& Public Affairs*, doi: 10.4172/2332-0761.1000337
- Aulia Rizky, “Kendala Penerapan Prinsip Cabotage Dalam Rangka Terlaksananya *ASEAN Open Sky*,” *Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret, Belli Ac Pacis*. Vol.6 No.2, Desember 2020, <https://jurnal.uns.ac.id/belli/article/download/59982/34975>
- Bachri S. Bachtiar, “Meyakinkan Validitas Data Melalui Triangulasi Pada Penelitian Kualitatif,” Universitas Negeri Surabaya, <http://yusuf.staff.ub.ac.id/files/2012/11/meyakinkan-validitas-data-melalui-triangulasi-pada-penelitian-kualitatif.pdf>
- Badan Pusat Statistik, “Statiska Transportasi Udara Air Transportation Statistics 2020,” <https://www.bps.go.id/publication/2021/11/29/6106b46cdce794ebe2bf93c2/statistik-transportasi-udara-2020.html>
- Breuning Marijke, “*Foreign Policy Analysis: A Comparative Introduction*,” (Palgrave Macmillan, 2007).

- Cikita Feni, “Motivasi Kerjasama Indonesia-Malaysia Dalam Investasi Penerbangan Maskapai Airasia,” Universitas Riau, JOM FISIP Vol.4 No.2-Oktober 2017, <https://media.neliti.com/media/publications/183519-ID-motivasi-kerjasama-indonesia-malaysia-da.pdf>
- Dube Kaitano, Nhamo Godwell, dan Chikodzi David, “Covid-19 pandemi and prospect for recovery of the global aviation industry,” *Journal of Air Transport Management* 92 (2021) 102022, doi: 10.1016/j.jairtraman.2021.102022
- Fajria Devi, Indra Mexsasai, Diana Ledy, “Gagasan ASEAN Open Skies Di Indonesia Dan Kaitannya Dengan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia,” Pekanbaru, Riau, JOM Fakultas Hukum Volume II No. II Oktober 2015, <https://media.neliti.com/media/publications/119187-ID-gagasan-asean-open-skies-di-indonesia-da.pdf>
- Habsy All Bakhrudin, “Memahami Penelitian Kualitatif Dalam Bimbingan Dan Konseling: Studi Literature,” Universitas Darul Ulum Jombang, *Jurnal Konseling Andi Matappa* Volume 1 Nomor 2 Agustus 2017, <https://media.neliti.com/media/publications/177169-ID-seni-memahami-penelitian-kuliatatif-dala.pdf>
- Heike, “Tinjauan Hukum Internasional Mengenai ASEAN Open Sky Dan Dampaknya Bagi Indonesia,” doi: 10.1016/j.trpro.2016.05.492
- Heriyanto Nur Setiawan Dodik dan Putro Mahardika Yaries, “Challenges and opportunities in the Establishment of ASEAN Open Skies Policy,” <https://doi.org/10.22304/pjih.v6n3.a3>
- Hutagalung Merida Siti, Simatupang Hanna Ruth, Herindrasti Sinta, “Kebijakan “Open Sky” Terhadap Pertumbuhan Industri Penerbangan Kajian Perspektif Hukum Dan Kerjasama Internasional: Indonesia, Malaysia Dan Vietnam,” *Journal of International Relations Study Program Faculty of Social and Political Sciences (Univeristas Kristen Indonesia), Jurnal Asia Pasific Studies*, Volume 2 Number 1/ January- June 2018 pp. 71- 85, <https://doi.org/10.33541/japs.v2i1.670>
- Indonesia National Air Carriers Association (INACA) Edisi 01 2020, <https://inaca.or.id/wp-content/uploads/2020/07/INACA-Edisi-01.pdf>
- Indonesia National Air Carriers Association, “INACA Annual Report,” <https://inaca.or.id/wp-content/uploads/2022/07/INACA-Annual-Report-2020.pdf>
- International Civil Aviation Organization*, “Convention on International Civil Aviation,” Ninth Edition, 2006, https://www.icao.int/publications/Documents/7300_9ed.pdf
- Iryana, Kawasati Risky, “Teknik Pengumpulan Data Metode Kualitatif,” *Ekonomi Syariah, Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri (STAIN)*, <https://osf.io/Cy9de/Download/?Format=Pdf>
- Junaid Ilham, “Analisis Data Kualitatif Dalam Penelitian Pariwisata,” (Politeknik Pariwisata Makassar), <https://osf.io/npvqu/download>

- Khee Alan dan Tan Jin, "Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges," National University of Singapore (2013), ERIA- DP-2013-22 doi: 10.1355/9789814620628-061
- Kusumaningrum Adi, "Pelaksanaan Pasal 5 (1) Charter of The Association of Southeast Asian Nation Bidang Jasa Angkuta Udara Di Indonesia," Universitas Brawijaya Malang diakses melalui, <https://journal.trunojoyo.ac.id/rechtidee/article/download/414/386>
- Kusumaningrum Adi, "Prinsip *Cabotage* Dalam Industri Penerbangan Indonesia Di Era *ASEAN Single Aviation Market*," Universitas Brawijaya Malang, 2015, <https://doi.org/10.21776/ub.arenahukum.2012.00501.1>
- Kusumastuti Adhi dan Khoiron Mustamil Ahmad, "Metode Penelitian Kualitatif" (Lembaga Pendidikan Sukarno Pressindo Kota Semarang: Firatun Annisya dan Sukarno, 2019), <http://lib.unnes.ac.id/40372/>
- Maulana Akbar Aldy, Sidik Hasan, Sari Silvya Deasy "Pelaksanaan *ASEAN Single Aviation Market* dalam Industri Penerbangan di Indonesia," *Padjajaran Journal of International Relations (PADJIR)*, doi: 10.24198/padjir.v3i2.34352
- Miles B. Matthew, Huberman Michael A., Saldaña Johnny, "Qualitative Data Analysis A Methods Sourcebook Edition 3" SAGE Publications
- Nilamsari Natalina, "Memahami Studi Dokumen Dalam Penelitian Kualitatif," Fakultas Ilmu Komunikasi Universitas Prof Dr. Moestopo (Beragama), Wacana Volume XIII No.2, Juni 2014, <https://journal.moestopo.ac.id/index.php/wacana/article/viewFile/143/88>
- Olaganathan Rajee, "Impact of Covid-19 on Airline Industry And Strategic Plan For Its Recovery With Special Reference To Data Analytics Technology," Embry Riddle Aeronautical University, 2021 doi: 10.30574/gjeta.2021.7.1.0050
- Prabandari Paramita Adya, "Indonesia's Air Sovereignty Issues In The Global Era," Diponegoro University, Semarang, <https://doi.org/10.14710/dilrev.4.2.2019.181-193>
- Roby dan Pakpahan Saiman, "Sikap *Indonesia National Air Carriers Association (INACA)* Dalam Kebijakan Liberalisasi Layanan Udara ASEAN Open Sky 2015," Universitas Riau, *JOM FISIP* Vol. 3 No. 2, Oktober 2016, <https://media.neliti.com/media/publications/130318-ID-none.pdf>
- Sari Nikita Dyah, Ramadhani Hayuning Nur, Prameswari Putri Agista, "Airline strategy during Covid-19 outbreak: A case study from Air Asia," Universitas Sebelas Maret, Vol.6, No.1, Pp.34-40, <https://jurnal.uns.ac.id/snbr>
- Sekretaris Perusahaan, "Prospektus Penawaran Umum Perdana Saham PT Garuda Indonesia (PERSERO) Tbk.," <https://www.garuda-indonesia.com/content/dam/garuda/files/pdf/investor-relations/corporate-action/Prospektus%20IPO%20In.pdf>
- Sentosa Endri, Effendi Syafriana May, Diana Rahma Shinta, "An Analysis Of The Performance Of The Aviation Industry In Indonesia: In Pandemi Period With Servqual Method And Importance Performance Analysis," Faculty Of

- Economics And Business UPI YAI, Faculty Of Economics And Business UPI YAI, National Research And Innovation Agency (BRIN) Indonesia, *Dinasti International Journal Of Digital Business Management*, Volume 2 Issue 6 October 2021, doi: <https://doi.org/10.31933/dijbm.v2i6>
- Silalahi F Aditua Sahat dan Wirabrata Achmad, “Strategi Dalam Menghadapi ASEAN Open Sky 2015 (*Strategy to Face ASEAN Open Sky 2015*),” P3DI Bidang Ekonomi Dan Kebijakan Publik, <https://dprexternal3.dpr.go.id/index.php/ekp/article/view/68/35>
- Soehardi, Siddha Arian, Hardiyono, Siswanti Tutik, Hardpamungkas Eka Nurfitri, “Pengaruh Pandemi Covid-19 Terhadap Wisatawan Mancanegara Dan Nusantara Serta Karyawan Perusahaan Penerbangan Di Indonesia,” *Jurnal Ilmiah Manajemen Ubhara* (Universitas Bhayangkara Jakarta Raya, Universitas Jenderal Ahmad Yani, Universitas Hang Tuah, Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma, Universitas Indraprasta PGRI), doi: 10.31599/jmu.v2i2.769
- Tuhumury Briylan Rezky, Susetyorini Peni, Supriyadhie Kabul H.M., “Implementasi ASEAN Open Sky Policy Dan Dampaknya Bagi Indonesia (Studi Kasus: Perjanjian Kerjasama Antara Garuda Indonesia dan Singapore Airlines),” *Diponegoro Law Journal*, Volume 8, Nomor 4, Tahun 2019, <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/>

Website

- “Indonesia Ajukan Lima Usulan Perkuat Pariwisata ASEAN Di Tengah Pandemi” Sekretariat ASEAN, diakses pada tanggal 08 November 2021 pukul 17.00 WIB, <https://setnas-asean.id/news/read/indonesia-ajukan-lima-usulan-perkuat-pariwisata-asean-di-tengah-pandemi>
- “Staying safe in an unpredictable world,” IATA Analysis, 05 May 2021, diakses pada tanggal 16 Maret 2022 pukul 15.30 WIB, <https://www.airlines.iata.org/analysis/staying-safe-in-an-unpredictable-world>
- “Tentang ASEAN,” Sekretariat ASEAN, diakses pada tanggal 26 September 2021 pukul 16.00 WIB, <http://setnas-asean.id/tentang-asean>
- “The Impact of Covid- 19 on Aviation,” IATA News, 28 January 2021, diakses pada tanggal 18 Oktober 2022 pukul 15.30 WIB, <https://airlines.iata.org/news/the-impact-of-covid-19-on-aviation>
- Agustini Rahayu, “Siaran Pers: Indonesia Usulkan 5 Kerja Sama Perkuatan Pariwisata di ASEAN,” Kepala Biro Komunikasi, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, 18 September 2020, diakses pada tanggal 24 Oktober 2022 pukul 20.00 WIB, <https://pedulicovid19.kememparekraf.go.id/siaran-pers-indonesia-usulkan-5-kerja-sama-perkuatan-pariwisata-di-asean/>
- JDIH Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi, “Organisasi dan Tata Kerja Kemenko Marves,” 12 November 2020, diakses pada tanggal 23 Mei 2022

pukul 18.00 WIB <https://jdih.maritim.go.id/organisasi-dan-tata-kerja-kemenko-marves>

Kementerian Hukum dan HAM (Direktorat Jendral Imigrasi) dan Hasil MPD tahun 2019- 2020, diakses pada tanggal 16 April 2022 pukul 12.10 WIB, <https://www.bps.go.id/indicator/16/1821/1/jumlah-kunjungan-wisatawan-mancanegara-ke-indonesia-menurut-kebangsaan.html>

Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, “Profil Lembaga Profil Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Sejarah, Tugas dan Fungsi,” Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/ Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, diakses pada tanggal 24 Mei 2022 pukul 15.00 WIB <https://kemenparekraf.go.id/profil/profil-lembaga>

Merdeka, “QS. An-Naml Ayat 33,” Merdeka, Al-Qur’an Digital, diakses pada tanggal 08 Oktober 2022 pukul 18.00 WIB, <https://www.merdeka.com/quran/an-naml/ayat-33>

Pewarta, “Lion Air Dirikan Perusahaan Baru Di Malaysia,” Antara News, Minggu 17 Februari 2008, diakses Pada 18 Juli 2022 pukul 18.29 WIB, <https://www.antaraneews.com/berita/93844/lion-air-dirikan-perusahaan-baru-di-malaysia>

Pradana sandy Rio, “Indonesia Minta Pasar Tunggal Penerbangan ASEAN Dihapus,” Ekonomi Bisnis, 19 September 2020, diakses pada tanggal 15 April 2022, diakses pada 25 Agustus 2022 pukul 14.30 WIB, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20200919/98/1293832/indonesia-minta-pasar-tunggal-penerbangan-asean-dihapus>

Rosana Christy Fransisca dan Tri Rahma, “Lion Air Group: Pandemi Telah Memukul 1.900 Pilot Dan 3.000 Awak Kabin,” Tempo, 23 September 2020, diakses pada tanggal 14 April 2022 pukul 17.30 WIB, <https://bisnis.tempo.co/read/1389433/lion-air-group-pandemi-telah-memukul-1-900-pilot-dan-3-000-awak-kabin>

Thanavutd Chutipongdech, “Commentary: Southeast Asian Airlines are falling from the sky in this Covid- 19 Storm,” Channel New Asia, 15 October 2020, diakses pada tanggal 18 September 2022 pukul 19.00 WIB, <https://www.channelnewsasia.com/commentary/southeast-asian-airlines-sia-thai-mas-debt-crisis-covid-19-958176>