BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Globalisasi merupakan jaman dimana arus perpindahan berupa barang, jasa maupun informasi terjadi secara cepat, masif dan murah. Laju perpindahan ini didukung dengan berkembangnya sarana transportasi, salah satunya adalah transportasi udara. Melalui jalur udara, individu dapat menghemat waktu untuk dapat sampai di tempat tujuannya. Baik itu dalam maupun luar negeri dengan urusan masing-masing misalnya untuk kegiatan bisnis, melanjutkan pendidikan, ataupun hanya sekedar untuk melakukan perjalanan wisata.

Berdasarkan statistik yang dicatat oleh Departemen Perhubungan Republik Indonesia, sejak tahun 2010 sampai tahun 2012[1] jumlah pesawat dan juga penumpang yang datang ke dan berangkat dari bandara-bandara di Indonesia terus mengalami peningkatan. Pada tahun 2010 jumlah pesawat yang datang 70.935 unit serta mengangkut 9.245.482 penumpang, sedangkan jumlah keberangkatan adalah 71.121 pesawat yang mengangkut 9.241.204 penumpang. Sepanjang tahun 2011 pesawat yang datang berjumlah 71.647 dengan jumlah penumpang 10.257.975 dan untuk keberangkatan tercatat 71.736 pesawat dan mengangkut 10.247.650 penumpang. Angka tersebut terus mengalami peningkatan, terlihat pada tahun 2012 dengan total pesawat yang datang

[1] Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Lalu lintas angkatan udara [internet]. Kementrian Perhubungan Republik Indonesia; [Diakses pada tanggal 28 Oktober 2016]. Dari: http://hubud.dephub.go.id/?id/llu/index/filter:category,2;tahun,0;bulan,0;airport,0

mencapai angka 83.573 unit dengan 11.734.039 penumpang dan ada 83.465 keberangkatan yang mengangkut 11.665.681 penumpang. Hal serupa juga dialami penerbangan Singapura yang terus mengalami peningkatan jumlah penumpang, pada tahun 2011 jumlah penumpang pesawat di Singapura sebanyak 46.50 juta, pada tahun 2012 jumlahnya naik menjadi 51.20 juta dan pada tahun 2013 mencapai 53.7 juta penumpang.[2]

Selama ini Industri Angkutan Udara Nasional Indonesia tumbuh secara signifikan, terutama setelah diterapkannya kebijakan regulasi undang-undang penerbangan nasional. Data statistik menunjukkan peningkatan jumlah penumpang angkutan udara niaga berjadwal domestik pada tahun 2009 dan 2010 adalah sebesar 17,12% dan 18,19% sedangkan kenaikan jumlah penumpang angkutan udara niaga berjadwal internasional pada tahun 2009 dan 2010 sebesar 21,98% dan 32,19%. Peningkatan ini menunjukkan bahwa saat ini masyarakat atau pengguna jasa transportasi lebih memilih transportasi udara sebagai salah satu moda yang digunakan bepergian di dalam negeri dan keluar negeri. Menurut riset pasar yang dilakukan oleh *Boeing* (perusahaan pembuat pesawat-*red*) pada awal tahun 2000, pertumbuhan *Revenue Passanger Kilometers* (RPK) di seluruh dunia dalam waktu 10 tahun (2000-2010) akan tumbuh sebesar rata-rata 4,7% per tahun. Khusus untuk wilayah Asia Tenggara sendiri pertumbuhan RPK dalam periode yang sama sebesar 6,6% per tahun.[3]

---

[2] Changi Airport Group. Traffic statistics [internet]. [diakses pada tanggal 28 Oktober 2016]. Dari: http://www.changiairport.com/corporate/about-us/traffic-statistics.html

[3] Biro Komunikasi dan Informasi Publik. The growth of scheduled passenger air transportation service need to be balance by service improvement [internet]. Kementrian Perhubungan Republik Indonesia; 8 Desember 2011 [diakses pada tanggal 28 oktober

Menurut tulisan *Airport Council International*, menyebutkan bahwa pertumbuhan pergerakan pesawat terbang (komersial maupun non-komersial) di seluruh dunia akan naik rata-rata 2% setiap tahun. Malah menurut studi yang dilakukan oleh *Japan Aircraft Development Corporation* untuk kawasan Asia dapat mencapai 6% setiap tahun, suatu nilai yang fantastis. Dengan pertumbuhan seperti itu maka lalu lintas penerbangan di ruang udara dan koridor udara (*aerodrome*) akan meningkat sehingga perlu diantisipasi dengan baik agar keterlambatan darat dan penerbangan (*ground and airborne delay*) dapat ditekan dan kelancaran dapat ditingkatkan.[4]

Penerbangan adalah industri yang berkembang cepat dan dinamis di garda depan teknologi, dan sangat penting untuk pembangunan nasional. Infrastruktur penerbangan sangat penting, setinggi apapun tingkat pembangunan negara tersebut. Negara maju membutuhkannya untuk memungkinkan perpindahan penumpang dan barang untuk melanjutkan kegiatan ekonomi. Negara semi-maju membutuhkannya untuk mengembangkan perekonomiannya dan meningkatkan kondisi ekonomi. Negara kurang maju membutuhkannya untuk mengakses daerah terpencil untuk menilai kebutuhan pembangunan dan memasok bantuan yang sangat diperlukan. Dalam beberapa kasus daerah terpencil hanya dapat diakses melalui udara.[5]

Kondisi yang tidak jauh berbeda terjadi pada lalu lintas udara ASEAN. Negara-negara ASEAN yang sedang mengalami pertumbuhan ekonomi melakukan mobilisasi

---

2016]. Dari: http://dephub.go.id/welcome/readPost/pertumbuhan-jasa-angkutan-udara-penumpang-berjadwal-perlu-diimbangi-peningkatan-pelayanan-7940

[4] Ibid

[5] Gahan, M. infrastruktur penerbangan: tinjauan ke masa depan. Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia. 2012; Edisi 9: 14-19.

menggunakan transportasi udara. Semisal hubungan Indonesia-Kamboja, Indonesia merasa dirugikan karena belum adanya penerbangan langsung ke Kamboja. Akibatnya adalah distribusi barang-barang yang berasal dari Indonesia ke Kamboja melewati rantai distribusi yang lebih panjang yang akhirnya menambah ongkos perjalanan dan barang tersebut nantinya akan lebih mahal nilai jualnya. Ditambah lagi negara-negara tetangga kamboja memiliki keuntungan dengan distribusi melalui jalur darat dan barang-barang yang mereka produksi juga secara kualitas sama dengan barang produksi Indonesia. Jadi secara *competitive advantage* Indonesia kalah dengan Vietnam, Laos, Thailand dan Myanmar. Untuk itu Indonesia berharap untuk segera dibuka jalur penerbangan langsung antar negara-negara ASEAN.[6]

Selain merupakan sebuah konsekuensi dari pertumbuhan ekonomi, layanan transportasi udara juga dapat menjadi pendorong pertumbuhan yang penting. Berbagai layanan ini menghasilkan dampak lebih luas daripada sekadar pengaruh terhadap maskapai penerbangan dan operator bandara, Hal ini dikenal sebagai “lingkaran kebajikan” (virtuous circle) dalam transportasi udara. Dampak tersebut antara lain:

- Seorang penumpang udara tidak hanya membayar harga tiketnya, tetapi juga mengeluarkan uang untuk hotel, taksi, dan sebagainya, serta berkontribusi pada berkembangnya perniagaan.

---

[6] Republika.co.id. Indonesia Hadapi Persaingan ketat Masuki Pasar Kamboja. [internet]. [diakses pada tanggal 21 Desember 2017]. Dari: http://www.republika.co.id/berita/internasional/global/17/07/11/oswe68-ini-alasan-indonesiakamboja-belum-buka-penerbangan-langsung

• Maskapai penerbangan yang mengangkut lebih banyak penumpang mengeluarkan uang lebih banyak untuk jasa boga serta layanan pendukung lainnya.

• Oleh karenanya, pertumbuhan dalam industri/layanan pendukung tersebut mengakibatkan peningkatan kebutuhan untuk melakukan perjalanan.

Selain manfaat terkait dengan lapangan pekerjaan, terdapat sejumlah manfaat ekonomi makro dan mikro serta manfaat sosial yang terkait dengan jasa layanan udara. Manfaat tersebut meliputi:

• Peningkatan efsiensi usaha melalui ketersediaan koneksi yang lebih mudah (tepat waktu, sering, lebih cepat) antara Indonesia dan wilayah perdagangan utama, yang pada gilirannya menjadikan negara tersebut lokasi yang lebih menarik bagi investasi asing langsung

• Penurunan biaya perjalanan

keseluruhan (biaya perjalanan keseluruhan tdak hanya memperhitungkan harga tiket, tetapi juga berapa lama waktu perjalanan yang diperlukan, dan biaya-biaya terkait seperti bermalam karena terpaksa)

• Manfaat bagi pariwisata sebuah negara

(inbound tourism), termasuk masa tinggal yang lebih lama, pembelanjaan yang meningkat, serta jumlah wisatawan yang lebih besar

• Kemudahan untuk pulang mengunjungi keluarga dan kerabat (sebuah manfaat penting bagi buruh migran dan perantau yang menetap secara lebih permanen)[7]

Ditambah lagi dengan kebijakan ASEAN yang hendak membuat kawasan Asia Tenggara sebagai Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015 membuat kegiatan perdagangan, investasi dan kegiatan ekonomi lainnya di kawasan ASEAN meningkat. Pemberlakuan sistem pasar bebas akan berimplikasi pada dibukanya kerjasama kerjasama lain untuk mendukung berjalannya sistem tersebut. Sektor penerbangan sebagai penyedia jasa dalam pasar bebas dibiarkan untuk mengatur kehidupan pasarnya. Artinya segala kebutuhan baik itu jadwal, jumlah pesawat dll diatur oleh kebutuhan pasar tanpa adanya campur tangan pemerintah. Dengan demikian akan ada banyak pilihan jadwal, harga, dan maskapai yang dapat digunakan untuk menyalurkan produk-produk unggulan dan dapat mempercepat aliran investasi. Bali Concord II merupakan cikal bakal dari terbentuknya masyarakat ASEAN (ASEAN *Community)* dimana didalamnya terdapat 3 kesepakatan inti mengenai *Political-Security Community, Economic Community* dan *Socio-Cultural.* Bali Concord telah disepakati oleh ASEAN pada tahun 2003 kemudian untuk implementasinya dilaksanakan pada tahun 2015. Dari ketiga kesepakatan tersebut ASEAN cenderung untuk lebih fokus pada pembentukan Masyarakat Ekonomi. ASEAN melihat bahwa kawasan asia tenggara merupakan pasar yang dapat memberikan keuntungan besar apabila dapat dimanfaatkan dengan baik. Pemanfaatan pasar ini ditandai dengan pemberlakuan sistem pasar bebas yaitu tidak adanya diskriminasi dalam bidang produk, jasa, investasi, dan tenaga kerja profesional antar sesama negara anggota ASEAN.

---

[7] Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia. 2012; Edisi 9 Op.Cit. Hal 6-7

Arus bebas jasa atau liberalisasi jasa pada dasarnya adalah menghilangkan hambatan-hambatan perdagangan jasa yang terkait dengan pembukaan akses pasar dan penerapan perlakuan nasional untuk setiap *mode of supply*. Hambatan yang mempengaruhi akses pasar adalah pembatasan jumlah penyedia jasa, volume transaksi, jumlah operator, jumlah tenaga kerja, bentuk hukum, dan kepemilikan modal asing. Sedangkan hambatan dalam perlakuan nasional dapat berbentuk peraturan yang dianggap diskriminatif untuk persyaratan pajak, kewarganegaraan, jangka waktu menetap, perijinan, standardisasi dan kualifikasi, kewajiban pendaftaran serta batasan kepemilikan properti dan lahan.[8] Meskipun dibiarkan pasar yang menentukan kehidupan sektor penerbangan dan juga terjadi pada sektor-sektor lainnya, akan tetapi pada akhirnya tujuannya adalah untuk mengintegrasikan terbentuknya Masyarakat Ekonomi ASEAN yang memiliki daya saing di era globalisasi.

Perjanjian open sky umumnya mencakup beberapa ketentuan yang mengikat negara-negara anggota ASEAN tersebut yaitu: open market, level playing field, pricing, cooperative marketing arrangement, dispute resolution, charter market, safety and security, dan optional 7th freedom of cargo right. Sebagaimana yang digariskan dalam Visi ASEAN 2020, ASEAN becita-cita membentuk suatu integrasi ekonomi regional yang disebut ASEAN Economic Community, yang diharapkan dapat memperkuat daya saing global dalam menghadapi persaingan dari negara besar Asia, seperti Cina dan India. Dalam rangka mewujudkan suatu komunitas

[8] Kementrian Perdagangan Republik Indonesia, Menuju Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015, hal.28

ekonomi ASEAN, dilakukan percepatan liberalisasi 12 sektor prioritas yang salah satunya adalah jasa penerbangan.[9]

ASEAN Open Sky merupakan kebijakan liberalisasi angkutan udara yang ditandatangani 10 kepala negara ASEAN pada Bali Concord II yang dideklarasikan pada KTT ASEAN tahun 2003. Pokok tujuan ASEAN Open Sky adalah untuk membuka wilayah udara antar sesama anggota negara ASEAN. Setelah diberlakukan, ASEAN Open Sky akan membebaskan maskapai, pengelola bandar udara, pengatur penerbangan di darat (ground handling), hingga pengatur lalu lintas penerbangan untuk bebas berusaha dan berekspansi. Tahap-tahap menuju ASEAN Open Sky sendiri sudah dilakukan sejak 2008, di antaranya dengan menghapuskan hambatan penerbangan antar ibu kota negara anggota ASEAN. Selanjutnya, liberalisasi yang sama dijalankan tahun 2009 pada hak angkut kargo, diikuti kemudian hak angkut penumpang tahun 2010 dengan puncaknya pada ASEAN Single Aviation Market tahun 2015. Liberalisasi angkutan penerbangan ini tertuang dalam The ASEAN Air Transport Working Group, "The Roadmap for the Integration of ASEAN: Competitive Air Services Policy".[10]

Mengingat potensi peningkatan pengguna jasa transportasi udara yang semakin tinggi tersebut, ASEAN mengeluarkan kebijakan ASEAN *Single Aviation Market* (ASAM) guna

---

[9] Majalah Kementerian Perhubungan. "Pasar Penerbangan Bergeser dari Atlantik ke Asia Pasifik".Transmedia, Edisi 5 tahun 2012, hlm. 19

[10]Harian Ekonomi Neraca. ASEAN Open Sky, Peluang atau "Bencana"?. [internet]. [diakses pada tanggal 21 Desember 2017]. Dari: http://www.neraca.co.id/article/59229/asean-open-sky-2015-peluang-atau-bencana

menambah ketersediaan angkutan udara bagi para calon pengguna angkutan udara. Kebijakan ASAM sendiri termasuk salah satu butir perjanjian dalam ASEAN *Economic Community 2015* yang disepakati oleh negara-negara anggota ASEAN dimana menuntut mobilitas yang tinggi dalam arus perdagangan dan mempercepat proses investasi antar negara anggota ASEAN.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan hasil uraian latar belakang masalah diatas, penulis menetapkan rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

"Bagaimana keefektivitasan kebijakan ASEAN meliberalisasi pasar penerbangan sebagai salah satu faktor pendukung Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015?".

C. Tujuan Penulisan

Tujuan dari penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui keefektivitasan kebijakan ASEAN dalam pasar penerbangan Asia Tenggara

D. Kerangka Pemikiran

Konsep Efektivitas Rezim

Samuel Barkin menyatakan bahwa "rezim adalah tentang efek dari Organisasi Internasional dan kerjasama internasional pada perilaku negara". Lebih jauh, efek ini dapat dibagi menjadi 2, yaitu regulatif dan konstitutif. Efek regulatif dapat dipahami sebagai 'aturan main' dan efek konstitutif dapat dipahami sebagai suatu bentuk baru dari 'permainan' yang dimainkan para aktor. Barkin memberikan contoh dengan mengambil perumpamaan permainan catur. Ketika bermain catur, pemain harus paham aturan regulatif: kuda

hanya dapat berjalan L, benteng hanya berjalan diagonal dan prajurit hanya berjalan satu kotak sekali berjalan dan seterusnya. Suatu waktu aturan regulatif ini dapat berubah asalkan para pemain sepakat untuk itu, maka itu merupakan suatu bentuk lain dari permainan catur. Begitu juga, meskipun peraturan konstitutif seringkali tidak dinyatakan secara jelas, tapi itu adalah hal yang mendasar dari sebuah permainan. Sebagai contoh, pemain tidak bisa membuang papan caturnya jika mengalami kekalahan. Jika hal ini dilakukan, tidak akan ada lagi yang mau bermain dengannya.[11]

Sedangkan untuk mengukur efektivitas rezim, penulis mengacu pada konsep efektivitas rezim yang dipelopori oleh Arild Underdal.[12] Berdasar konsep efektivitas rezim milik Arild Underdal, keefektivitasan suatu rezim dapat dilihat dari bagaimana rezim tersebut menjalankan fungsinya dan bagaimana peran rezim tersebut dalam menangani sebuah permasalahan, terlebih apabila masalah yang dihadapi adalah masalah yang melatarbelakangi munculnya sebuah rezim. Untuk mengetahui efektif tidaknya suatu rezim, ada tiga aspek yang perlu dianalisis.

a) Level of Collaboration

Suatu rezim dapat dikatakan efektif apabila memperoleh nilai yang tinggi dalam hal tingkat kolaborasi para aktor yang terlibat dalam rezim tersebut. Arild Underdal mengklasifikasikan tingkatan tersebut menjadi 6 skala terdiri dari skala 0-5.

(1) Gagasan bersama tanpa suatu koordinasi tindakan bersama. Pada skala ini para aktor hanya merumuskan sebuah gagasan yang mana gagasan ini bisa saja menjadi sebuah kebijakan ataupun

---

[11] J. Samuel Barkin, *International Organization Theories and Instituion,* New York, Palgrave, 2006, hal.47

[12] Arild Underdal, *Environmental Regime Effectiveness Confronting Theory with Evidence,* London, The MIT Press, 2002

tidak karena tidak adanya suatu koordinasi untuk menjalankan gagasan yang ada menjadi tindakan yang nyata. Apabila terdapat rezim seperti ini maka rezim tersebut berada pada skala nol (0).

(2) Koordinasi tindakan secara diam-diam. Suatu gagasan telah mendapat persetujuan para anggota untuk menjadi sebuah kebijakan, akan tetapi dalam pelaksanaannya para anggota tidak sepenuhnya terbuka. Akibatnya, tidak diketahui apakah rezim tersebut dijalankan sepenuhnya oleh para anggotanya atau tidak. Keadaan yang demikian berada pada skala 1.

(3) Koordinasi tindakan berdasar pemahaman masing-masing. Pada tahap ini rezim berada pada skala 2 yang mana tindakan yang dilakukan para anggotanya bisa saja sangat berbeda satu sama lain karena mereka bertindak bukan atas pemahaman bersama.

(4) Koordinasi tindakan dengan dasar aturan atau standar yang dirumuskan secara eksplisit namun implementasi berada sepenuhnya di tangan pemerintah sebuah negara. Terdapat penilaian terpusat akan efektivitas dari sebuah tindakan. Rezim ini berada pada skala 3.

(5) Koordinasi yang terencana, dikombinasikan dengan implementasi pada level nasional. Didalamnya terdapat penilaian terpusat akan efektivitas sebuah tindakan menjadi tanda bahwa rezim ini berada pada skala 4.

(6) Koordinasi dengan perencanaan dan implementasi yang menyeluruh terintegrasi, dengan penilaian terpusat akan efektivitas. Rezim ini memiliki skala tertinggi dengan nilai skala 5 pada efektivitas karena semua aktor bekerja dengan baik, adanya koordinasi yang solid dan tujuan dari rezim dapat berjalan ideal.

b) Hubungan Antar Aktor

Apabila hubungan antar aktor harmonis (*benign*) maka para aktor akan mudah mencapai kata sepakat dalam berlakunya rezim. Begitupun sebaliknya, apabila hubungan antar aktor bersifat tidak harmonis, penuh rasa curiga (*malign*) maka rezim akan sulit mendapatkan kesepakatan.

c) Kerumitan/kegawatan masalah (*Problem malignancy)*

Efektif tidaknya suatu rezim ditentukan oleh seberapa gawat persoalan yang dihadapi. Semakin rumit dan gawat suatu persoalan yang dihadapi oleh rezim, maka tingkat keefektivan rezim akan semakin kecil pula.[13] Atau dengan kata lain, dengan konflik yang semakin bersifat *malignancy* (gawat), maka kemungkinan terciptanya kerjasama yang efektif akan semakin kecil.

Implementasi Teori

Efektivitas suatu rezim dapat diketahui dengan cara melakukan analisa terhadap faktor kolaborasi para aktor, hubungan antar aktor dan kerumitan/kegawatan masalah. Pertama penulis melakukan analisa terhadap kolaborasi para aktor yang terlibat dalam rezim ASEAN *Single Aviation Market* (ASAM) dengan melihat kebelakang bagaimana kerjasama para aktor untuk merumuskan kebijakan hingga tercapai kesepakatan untuk menerapkan ASAM di kawasan Asia Tenggara. Perdagangan dalam bidang jasa adalah inisiatif yang penting dalam pencapaian integrasi ekonomi ASEAN. Pada tahun 1995, yang mana hanya berselang 2 tahun pasca ASEAN mengeluarkan inisiatif membentuk kawasan perdagangan bebas ASEAN (ASEAN *Free Trade Area*) untuk

---

[13] Pamuji Mugasejati & Ilien Halina, ”Bahan Kuliah Rezim Internasional”, *Sekolah Pascasarjana UGM* (2007):13

perdagangan barang melalui ASEAN *Agreement on Common Effective Preferential Trade Scheme* (CEPT) yang disahkan pada 1993, negara-negara anggota ASEAN menandatangani ASEAN *Framework Agreement on Services* (AFAS). Hal ini juga sebagai pengakuan bahwa kerjasama perekonomian intra-ASEAN akan semakin kuat dan meningkatkan perdagangan serta investasi diantara negara-negara anggota ASEAN. AFAS merupakan seperangkat kesepakatan yang mengatur tentang langkah-langkah dalam liberalisasi sektor jasa. Rencana liberalisasi ini bersifat program jangka panjang ASEAN yang kesepakatan kerjasama-kerjasamanya tidak dapat dicapai dengan seketika. Perundingan pertama dilakukan pada tahun 1996-1998 yang beragendakan negosiasi pada sektor-sektor jasa yang memegang peranan penting pada percepatan pertumbuhan ekonomi antara lain: transportasi udara, jasa perniagaan, jasa konstruksi, jasa keuangan, transportasi laut, telekomunikasi dan pariwisata. Selanjutnya pada perundingan kedua (1999-2001), ketiga (2002-2004) dan keempat (2005-2007) lebih ditekankan pada negosiasi sub sektor yang akan diliberalisasi. Pada tahun 2007 negosiasi untuk meliberalisasi sektor jasa diatur lebih lanjut dalam ASEAN *Economic Community Blueprint*. Melalui data tersebut dapat dilihat bahwa ASEAN memiliki perencanaan matang untuk melakukan liberalisasi dan negosiasi yang dilakukan secara bertahap menunjukkan bahwa negara-negara anggota ASEAN memiliki koordinasi yang solid untuk mencapai kesepakatan program yang berkesinambungan. Akan tetapi dalam penerapannya, ASEAN *Single Aviation Market* tidak sepenuhnya menjadikan kawasan langit ASEAN sepenuhnya terbuka. Indonesia memiliki pertimbangan wilayah geografis yang luas membuat kekhawatiran akan dikuasainya wilayah udara Indonesia oleh maskapai asing apabila semua Bandar Udara Internasional yang dimiliki oleh Indonesia dibuka untuk menghadapi ASEAN *Single Aviation Market* ini. Oleh sebab itu Indonesia hanya mengijinkan 5 bandara untuk disinggahi maskapai-maskapai ASEAN. Artinya meskipun ada kontrol

terpusat dan evaluasi dilakukan oleh ASEAN, pemerintah nasional masih memiliki andil dalam penerapan kebijakan ini.

Faktor kedua yang mempengaruhi efektivitas rezim ASEAN *Single Aviation Market* adalah hubungan antar aktor. Kerjasama yang terjalin antar anggota ASEAN sejak ASEAN berdiri menunjukkan adanya hubungan yang harmonis, meskipun dalam beberapa kasus negara-negara anggota ASEAN terlibat konflik akan tetapi masih relatif stabil. Nampaknya negara-negara anggota ASEAN menyadari bahwa sebagai usaha untuk memperkuat negara dan mengejar ketertinggalan dari negara maju maka diperlukan lebih banyak kerjasama daripada memperpanjang konflik.

Keberhasilan rezim ASEAN *Open Sky* ini juga dapat dilihat dari kegawatan masalah *Open Sky* ini. Faktor permasalahan sektor penerbangan yang bukan merupakan masalah yang bersifat konfliktual. Ditambah lagi sektor penerbangan sebagian besar negara-negara anggota ASEAN juga sudah siap untuk menghadapi era langit 'terbuka' ini. Sehingga ketika ASEAN berencana menerapkan kebijakan ini, negara anggota ASEAN tinggal memasuki tahap akhir dalam membenahi sektor penerbangan untuk benar-benar siap dengan *Open Sky*. ASEAN bukanlah organisasi supranasional yang memiliki kekuasan diatas negara, sehingga tidak dapat 'memaksa' negara anggotanya untuk patuh dengan tiap-tiap kebijakan yang dikeluarkan. Kepatuhan untuk mengikuti kebijakan ASEAN bersifat sukarela dari anggotanya.

E. Hipotesis

Melalui penjabaran diatas penulis sementara berkesimpulan bahwa keputusan ASEAN mengambil kebijakan *Open Sky* adalah untuk mempercepat proses integrasi kawasan Asia Tenggara atau lebih dikenal sebagai Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015. Transportasi udara yang cepat dan murah menjadi pondasi utama dalam proses

integrasi tersebut. Liberalisasi pasar penerbangan yang dilakukan ASEAN berjalan efektif dikarenakan beberapa faktor yaitu:

1. Skala kolaborasi antar aktor yang terlibat dalam rezim ASEAN *Single Aviation Market* mencapai angka 4 dari skala 0-5.
2. Kebijakan ASEAN *Single Aviation Market* dapat berjalan efektif karena hubungan antar aktor yang harmonis dalam merumuskan dan menerapkan rezim ini
3. *Open Sky* adalah sebuah kebijakan kerjasama yang dijalankan untuk menstimulasi pertumbuhan ekonomi maka tingkat keefektivitasannya tinggi. Berbeda apabila kebijakan ini dijalankan untuk mengatasi konflik, tentu keberhasilannya bisa berbeda.

ASEAN, dengan menerapkan aturan liberalisasi pasar penerbangan yang termasuk salah satu kebijakan dalam Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015, juga telah menjalankan fungsinya sebagai organisasi internasional yaitu membuat sebuah kebijakan, melaksanakan sekaligus mengawasinya. Liberalisasi sektor penerbangan juga merupakan upaya untuk menunjang berlakunya era pasar bebas ASEAN yang tujuannya adalah untuk meningkatkan daya saing dan meningkatkan kesejahteraan negara-negara Asia Tenggara.

F. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian bersifat kualitatif. Metode kualitatif merupakan sebuah metode penelitian yang lebih menekankan pada analisis terhadap data yang sudah ada. Dalam penelitian ini penulis menggunakan data-data sekunder, baik itu melalui buku, internet, jurnal, artikel dll. Penulis tidak terjun langsung dalam kasus yang dikaji

melainkan mengumpulkan data-data yang sudah ada kemudian melakukan analisa terhadap data yang didapat.

G. Ruang Lingkup Penelitian

Batasan Masalah

Topik utama dalam penulisan ini adalah kebijakan ASEAN. Akan tetapi penulis akan lebih menekankan pada kebijakan yang diterapkan ASEAN pada sektor penerbangan.

Batasan Teori

Konsep efektivitas rezim dari Arild Underdal digunakan penulis sebagai alat untuk menganalisa topik dalam tulisan ini agar penelitian dapat terarah dan tidak melebar ke hal-hal lain yang tidak ada kaitannya.

H. Sistematika Penulisan

Bab I dalam penulisan skripsi ini merupakan bab pendahuluan dimana didalamnya berisi Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penulisan, Kerangka Pemikiran, Hipotesis, Metode Penelitian, Ruang Lingkup Penelitian dan Sistematika Penulisan.

Bab II penulis memberikan gambaran sejarah bangsa asia tenggara hingga sampai pada proses pembuatan kebijakan ASEAN *Economic Community* yang merupakan dasar dari lahirnya sebuah kebijakan liberalisasi sektor angkutan udara ASEAN (ASEAN *Open Sky*).

Bab III berisi tentang bagaimana kondisi penerbangan di kawasan Asia Tenggara sebelum diterapkan kebijakan *Open Sky*.

Bab IV adalah efektivitas rezim ASEAN *Open Sky* sekaligus membuktikan hipotesa dari tulisan ini.

Bab V adalah bab penutup yang berisi tentang kesimpulan dari tulisan ini.