

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Indonesia merupakan negara kepulauan yang membutuhkan moda transportasi udara demi menunjang konektivitas. Geografis Indonesia merupakan negara kepulauan serta terluas di ASEAN menjadikan moda transportasi udara pilihan yang efektif. Namun bagi negara dengan wilayah udara yang cukup luas tidak mudah untuk mengelola tanpa strategi yang tepat. Strategi tersebut yang kemudian digunakan untuk menghadapi persaingan dalam hal ini industri penerbangan, apalagi bagi negara berkembang yang berpotensi menjadi target pasar.

Menurut Plating dalam buku *Handbook Hubungan Internasional*, bahwa saat ini Hubungan Internasional menyerupai arena pacu yang batas – batasnya tidak dibuat dengan jelas. Dimana berbagai program penelitian dan strategi bersaing ada yang berjalan berdampingan ada pula yang berjalan tumpang tindih (Schmidt, 2013, hal. 03). Pernyataan tersebut menyiratkan pentingnya meneliti suatu fenomena Hubungan Internasional terkait dengan strategi untuk meningkatkan daya saing. Meningkatkan daya saing dilakukan sebagai upaya bertahan dalam menghadapi persaingan dengan negara lain baik dalam lingkup regional maupun global .

Sejalan dengan pernyataan diatas maka penting bagi pemerintah setiap negara termasuk Indonesia untuk menentukan langkah dan prioritas kebijakan luar negeri. Hal tersebut dilakukan demi meraih cita – cita bangsa untuk menjadi bangsa yang memiliki kekuatan nasional yang berdaya saing . Dimana unsur – unsur kekuatan nasional terdiri dari unsur geografis, sumber daya alam , kemampuan industri, kesiagaan militer, penduduk,

karakter nasional, moral nasional, kualitas diplomasi dan kualitas pemerintah (Morgenthau, 2010, hal. 135).

Kondisi industri penerbangan Indonesia sebelum diberlakukannya *ASEAN Open Sky 2015* tentunya mengalami berbagai dinamika berupa kekuatan dan kelemahan. Kekuatan industri penerbangan Indonesia muncul dari beberapa aspek, diantaranya yaitu Indonesia memiliki produk undang – undang yang cukup lengkap dan menjanjikan untuk melindungi industri penerbangan. Selain itu Indonesia memiliki banyak bandara Internasional yang siap menampung pesawat berbadan besar dan bandara domestik untuk beberapa kota kecil di Indonesia.

Beberapa maskapai juga mampu berkembang pesat dengan cara menetapkan sistem *low cost carier (LCC)* atau penerbangan tarif rendah seperti Lion Air, Citilink, Indonesia Air Asia dan beberapa maskapai lain. Pesatnya pertumbuhan didukung oleh Jumlah penduduk Indonesia yang terbanyak di ASEAN menjadi pasar terbesar di ASEAN. *Trend* kenaikan jumlah penumpang pesawat di Indonesia juga cukup positif. Di tahun 2014 mengalami kenaikan jumlah penumpang hingga 12 persen. Data tersebut menunjukkan meski pada tahun 2014 ekonomi Indonesia sedikit melemah namun daya beli masyarakat masih cukup kuat untuk naik pesawat. Hal tersebut menjadi kekuatan bagi maskapai Indonesia untuk bersaing secara regional maupun global (Primadhyta, 2017).

Indonesia juga memiliki kelemahan sebelum diberlakukannya *ASEAN Open Sky 2015*. Diantarnya yaitu peran intensif dan dukungan dari otoritas industri penerbangan Indonesia belum maksimal. Kondisi tersebut dalam hal lemahnya pengawasan terhadap undang – undang dan regulasi yang telah dibuat. Pemerintah belum membuat kebijakan yang mampu mendorong pertumbuhan industri penerbangan secara langsung. Regulasi industri penerbangan dinilai masih sangat lemah. Koordinasi antara lembaga pemerintah dinilai

masih sangat kurang. Pemerintah masih belum memiliki visi yang jelas untuk mengembangkan industri penerbangan nasional dan seringkali bekerja tanpa rencana dan strategi yang tepat (Putra, 2015).

Sebelum diberlakukannya *ASEAN Open Sky 2015* kondisi bandara internasional yang tersedia di Indonesia masih banyak yang kurang standar, dari segi fasilitas gedung terminal perlu diperbaiki. Landasan (*runway*) dan gedung terminal di beberapa bandara *overload*. Banyak terjadi ketimpangan antara fasilitas bandara dan juga lonjakan jumlah penumpang. Selain itu dari segi standar keselamatan berupa infrastruktur lalu lintas udara (*air traffic*) yang saat ini dikelola oleh Airnav Indonesia, perlu menjadi perhatian pemerintah. Perusahaan pengelola bandara internasional di Indonesia PT Angkasa Pura kerap kali mendapatkan teguran terkait angka kecelakaan pesawat yang disebabkan oleh kondisi bandara yang kurang memadai (Gumelar, 2016).

Tantangan lain yaitu lemahnya upaya pemerintah dalam melakukan ekspansi rute penerbangan. Hal tersebut menyebabkan maskapai sulit untuk bersaing secara global karena minimnya rute Internasional. Banyak maskapai yang tidak siap untuk berbenah dan melakukan perbaikan demi perkembangan perusahaan. Beberapa maskapai terpaksa harus bangkrut dan tidak lagi beroperasi (Hukum online, 2016).

Di era globalisasi saat ini dibutuhkan suatu rezim internasional yang harus mampu membentuk seperangkat aturan yang mengatur tindakan negara dalam bidang tertentu seperti penerbangan, pengkapalan maupun bidang barang dan jasa lain sesuai kebutuhan nasional. ASEAN sebagai salah satu institusi internasional harus mampu membentuk suatu sistem berupa perjanjian maupun rezim yang dapat menaungi negara anggota ASEAN. Hal tersebut sejalan dengan pendapat kaum liberal institusional yang menganggap bahwa institusi internasional dapat membuat kerjasama menjadi lebih

mudah dan jauh lebih memungkinkan (Jackson & Sorensen, 2013) .

Penduduk di kawasan Asia Tenggara yang saat ini berjumlah 618 juta jiwa menjadi salah satu alasan bahwa industri penerbangan menjadi pasar yang sangat berpotensi. Melalui pilar *ASEAN single market*, pengelolaan industri penerbangan diwujudkan dalam program *ASEAN Single Aviation Market*. Kemudian disusunlah suatu perjanjian kerjasama sebagai bentuk implementasi dari *ASEAN Single Aviation Market* . Implementasi dari program *ASEAN Single Aviation Market* yang cukup signifikan yaitu pemberlakuan perjanjian *ASEAN Open Sky 2015* dan diterapkan secara efektif pada 01 Januari tahun 2015 (Sudarmono, 2015). *ASEAN Open Sky 2015* diharapkan mampu membentuk pertumbuhan dan perkembangan untuk membuka persaingan di industri penerbangan diantara negara anggota ASEAN (ASEAN Briefing, 2015).

Sebagaimana diketahui setelah krisis Asia pada tahun 1997 – 1999, kemudian di tahun 2000 – 2013 terdapat 2 prioritas kebijakan utama yang menjadi perhatian penting ASEAN yaitu investasi dan perdagangan . Melalui 2 prioritas tersebut ASEAN berharap dapat muncul sebagai organisasi regional ekonomi yang bersifat integratif. Dalam rangka mewujudkan prioritas tersebut dibutuhkan suatu landasan utama sebagai prinsip dalam pelaksanaan *ASEAN Open Sky 2015* yaitu berupa transparansi dan konsistensi dalam melaksanakan prinsip – prinsip *ASEAN Open Sky 2015*. Landasan tersebut penting bagi negara anggota ASEAN dalam aplikasi dan interpretasi prioritas kebijakan yang akan dicapai (Djafar & Fadila, 2013, hal. 107-109) .

Posisi industri penerbangan Indonesia di kawasan ASEAN masih berada dibawah Singapura dan Malaysia. Dua negara tersebut termasuk Thailand akan menjadi saingan berat bagi Indonesia. Strategi yang dilakukan

oleh negara tersebut cukup efektif diterapkan. Banyak perusahaan maskapai dari negara tersebut yang sukses melakukan ekspansi, baik rute maupun pendirian perusahaan di negara lain (Rosandya, *Harian Ekonomi Neraca*, 2015).

Meskipun memiliki kawasan udara yang sempit namun Singapura memiliki fasilitas bandara yang sangat memadai dan sistem standar keselamatan yang sudah diakui dunia internasional. Dalam hal kesiapan Singapura menjadi negara yang paling siap, bahkan Perdana Menteri Singapura saat itu Lee Hsien Loong menjadi orang yang paling mendesak percepatan berlakunya *ASEAN Open Sky 2015* (Rosandya, *Harian Ekonomi Neraca*, 2015).

Sama halnya dengan Singapura, Malaysia juga menjadi negara yang sukses dalam mengelola industri penerbangan. Hal tersebut dibuktikan dengan banyaknya maskapai asal Malaysia yang berekspansi tidak hanya di kawasan Asia Tenggara namun berbagai belahan dunia. Selain itu pengelolaan bandara di Malaysia juga cukup memadai dari segi keselamatan penerbangan hingga fasilitas bandara (Rosandya, *Harian Ekonomi Neraca*, 2015). Malaysia dan Singapore menjadi negara yang paling vocal untuk mewujudkan *ASEAN Open Sky 2015*. Kedua negara tersebut dinilai sebagai negara yang paling diuntungkan jika perjanjian *Open Sky* diberlakukan. Sedangkan Indonesia berada pada taraf negara yang hanya berpotensi namun belum bisa disebut sebagai negara yang siap dan paling diuntungkan jika *ASEAN Open Sky 2015* diberlakukan (Nurchayani, 2015).

Indonesia memiliki peluang dari segi eksternal, yaitu peluang untuk melebarkan ekspansi rute bagi perusahaan maskapai Indonesia yang sudah mapan. Peluang lain juga muncul dari kemudahan pelaku bisnis penerbangan untuk membuka perusahaan penerbangan dengan memanfaatkan agenda dan prinsip – prinsip *ASEAN Open Sky*. Selain itu Indonesia juga memiliki peluang dalam hal industri perawatan pesawat. Indonesia

juga harus bisa menangkap peluang atas pertumbuhan jumlah penumpang di regional Asia Tenggara (Yunus, 2016).

Selain peluang eksternal, Indonesia juga memiliki ancaman eksternal yang disampaikan oleh *Senior Manager Alliance And International affair Garuda Indonesia*, bahwa Indonesia memiliki beberapa tantangan eksternal yaitu adanya produksi angkutan udara negara – negara ASEAN yang tumbuh semakin besar. Dikuasainya frekuensi rute penerbangan internasional oleh maskapai asing. Promosi maskapai asing yang menawarkan harga lebih menarik menjadi ancaman bagi pariwisata Indonesia. Masyarakat cenderung memilih berlibur di luar negeri. Hal tersebut didukung dengan adanya kerjasama antara perusahaan penjualan tiket dengan maskapai asing.

Selain itu kedaulatan udara Indonesia juga mendapat ancaman, dimana negara lain semakin mudah mengakses aktivitas lalu lintas udara Indonesia yang paling signifikan yaitu Singapura yang memiliki teknologi navigasi canggih dan memiliki kerjasama *Flight Information Region* dengan Indonesia (Mochamad & Montratma, 2017). Tantangan eksternal didukung dengan Tindakan pemerintah yang lebih fokus pada ekonomi secara umum dan adanya ketidakseragaman kebijakan pemerintah dalam pengaturan industri penerbangan bagi maskapai asing (Yuniar, 2013) .

*ASEAN Open Sky* menjadi fenomena yang tidak dapat dihindari oleh pemerintah Indonesia demi mendukung iklim perdagangan bebas di ASEAN. Pemerintah menyadari pentingnya strategi yang sistematis untuk menghadapi *ASEAN Open Sky 2015*. Dirjen perhubungan udara menyampaikan pentingnya kebijakan kusus untuk industri penerbangan Kebijakan kusus di industri penerbangan akan memperjelas tata kelola regulasi industri penerbangan (Santoso, 2017).

Langkah yang sistematis dilakukan pemerintah Indonesia dengan membuat beberapa kebijakan untuk

mengatur pengelolaan industri penerbangan. Kesadaran tersebut muncul dari masukan berbagai ahli dan pelaku bisnis penerbangan. Kebijakan dilakukan melalui beberapa lembaga yang terkait dengan industri penerbangan seperti Kementerian Perhubungan, Pariwisata dan Kementerian Koordinator perekonomian.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latarbelakang diatas maka rumusan permasalahan yang dapat dikemukakan adalah sebagai berikut. Bagaimana strategi Indonesia untuk meningkatkan daya saing industri penerbangan dalam perjanjian *ASEAN Open Sky 2015*?

## **C. Kerangka Pemikiran**

Untuk menjawab rumusan masalah diatas penulis memerlukan kerangka dasar pemikiran. Kerangka dasar pemikiran ini digunakan sebagai landasan teoritis yang relevan dengan permasalahan yang diangkat penulis terkait dengan strategi pemerintah Indonesia dalam menghadapi liberalisasi industri penerbangan.

### **1. SWOT Analysis Model**

SWOT analisis model adalah teknik analisis bisnis yang dilakukan suatu organisasi untuk menganalisa suatu produk, layanan dan pasar. Analisis SWOT dilakukan demi mendapatkan cara terbaik berupa strategi untuk mencapai pertumbuhan dan kemajun di masa sekarang dan masa depan, serta membantu mengembangkan strategi suatu organsisai. Proses ini melibatkan identifikasi mengenai kekuatan (*strengths*) dan kelemahan (*weaknesses*) dari organisasi tersebut, serta peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*). Faktor tersebut menjadi harus dipahami dengan cara melakukan identifikasi masing – masing faktor. Huruf pertama dari masing – masing faktor tersebut yang menciptakan akronim SWOT(Management Ebooks, 2013, hal. 5-6). Tabel di bawah ini akan memudahkan dalam memahami analisis SWOT.

Tabel 1.1 SWOT Analisis (Management Ebooks, 2013, hal. 5-6).

	<i>Helpful</i>	<i>Harmful</i>
<i>Internal origin</i>	<i>Strengths</i>	<i>Weaknesses</i>
<i>External Origin</i>	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>

Tabel di atas menjelaskan bahwa dalam menganalisa suatu organisasi dengan Model Analisis SWOT terbagi menjadi dua faktor yaitu internal dan eksternal. Faktor internal meliputi *Strengths* dan *Weaknesses* sedangkan eksternal yaitu *Opportunities* dan *Threats*. Selain itu terbagi menjadi internal dan eksternal terbagi juga menjadi 2 hal dimana *Strengths* dan *Opportunities* merupakan faktor yang dapat menolong (*helpful*) organisasi yang akan di analisis dalam penyusunan strategi, sedangkan *weaknesses* dan *threats* menjadi faktor yang membahayakan (*Harmful*) yang harus segera diperbaiki (Management Ebooks, 2013, hal. 15-22).

Dalam kasus strategi peningkatan daya saing industri penerbangan Indonesia, penulis akan mengaplikasikan dengan mengidentifikasi permasalahan fenomena *ASEAN Open Sky* menggunakan model analisis SWOT melalui tabel sebagai berikut :

Tabel 1.2 Aplikasi *Strengths and Weaknesses*  
Terkait Industri Penerbangan Indonesia

<i>Strengths</i>	<i>Weaknesses</i>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Indonesia memiliki produk undang – undang yang cukup lengkap dan menjanjikan untuk melindungi industri penerbangan Indonesia</li> <li>2. Secara geografis Indonesia negara kepulauan dan terluas di ASEAN, memiliki banyak destinasi dan berhubungan dengan banyaknya bandara internasional dan domestik menjadi kekuatan bagi maskapai untuk mengembangkan frekuensi penerbangan</li> <li>3. Jumlah penduduk Indonesia yang terbanyak di ASEAN menjadi kekuatan bagi pertumbuhan maskapai terkait dengan kemampuan bersaing beberapa maskapai.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lemahnya pengawasan pemerintah dan regulator terhadap undang – undang dan regulasi</li> <li>2. Pengelolaan infrastruktur bandara dan peralatan navigasi yang tidak sesuai standar Internasional (ICAO). Hal tersebut berhubungan dengan standar keselamatan <i>ground handling</i> maupun <i>Air Traffic</i></li> <li>3. Lemah dalam melakukan ekspansi rute penerbangan sehingga maskapai mengalami kendala dalam mengembangkan perusahaan.</li> </ol>

Tabel 1.3 Aplikasi *Opportunities and Threats*  
Terkait Industri Penerbangan Indonesia

<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>ASEAN Open Sky</i> menjadi peluang bagi Maskapai Indonesia untuk memperbanyak rute penerbangan internasional .</li> <li>2. Berpeluang membuka cabang perusahaan di negara – negara anggota ASEAN dan memperluas pasar penerbangan.</li> <li>3. Indonesia memiliki peluang untuk membuka bisnis perawatan pesawat</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Produksi angkutan udara di ASEAN meningkat.</li> <li>2. Frekuensi rute penerbangan internasional dikuasai maskapai asing</li> <li>3. Promosi maskapai asing yang menawarkan tarif menarik akan menjadi ancaman bagi wisatawan lokal Indonesia yang memilih terbang dan berlibur diluar negeri</li> <li>4. Kedaulatan udara terganggu</li> </ol>

Identifikasi diatas dilakukan berdasarkan analisis SWOT termasuk faktor internal dan eksternal. Analisis tersebut akan membantu penulis dalam menjawab permasalahan terkait daya saing industri penerbangan Indonesia . Dengan mempertimbangkan peluang dan kesempatan serta bahaya yang muncul dari kekurangan dan ancaman yang telah diidentifikasi, tentunya akan mempermudah penulis dalam menjawab strategi apa yang dilakukan pemerintah untuk meningkatkan daya saing (Fatimah, 2016).

## **2. *Competitiveness Concept (Daya Saing)***

Secara *Competitiveness* atau daya saing merupakan kemampuan untuk menghasilkan produk berupa barang maupun jasa yang memenuhi suatu pengujian. Pada saat yang bersamaan produk tersebut mampu meningkatkan pendapatan yang tinggi dan

berkelanjutan. Misalnya kemampuan suatu daerah atau wilayah dalam menghasilkan peluang kerja yang tinggi dengan tetap terbuka terhadap persaingan eksternal daerah tersebut.

Daya saing sering disebut sebagai kapasitas bangsa untuk menghadapi persaingan dunia internasional. Negara harus memiliki kemampuan daya saing agar tidak tergerus perkembangan ekonomi dunia. Negara juga harus mampu beradaptasi secara cepat dengan cara memanfaatkan sumberdaya dengan tepat, serta mampu mengambil setiap peluang. Dalam meningkatkan daya saing, adaptasi sangat penting tidak hanya untuk prospek pertumbuhan namun juga ketahanan ketika terjadi suatu guncangan ekonomi(Liikanen, 1999, hal. 01).

Daya saing sering disebut juga sebagai kesiapan suatu bangsa dalam menghadapi interaksi persaingan dimasa sekarang dan masa depan. Daya saing suatu negara dapat diukur dengan beberapa indikator secara kuantitatif. Pertama, diukur dengan makro ekonomi dimana indikator daya saing dilihat dari beberapa aspek seperti pertumbuhan ekonomi, stabilitas harga barang dan jasa, tenaga kerja dan pencapaian keseimbangan neraca ekspor maupun impor.

Kedua dapat diukur melalui kualitas infrastruktur, negara akan mampu berkompetisi dengan baik jika memiliki infrastruktur penunjang yang memadai di suatu bidang. Ketiga dapat diukur dengan kualitas kesehatan dan pendidikan. Hal tersebut berhubungan dengan ketersediaan sumber daya manusia yang menjadi komponen penting dalam mewujudkan daya saing suatu bangsa (Permatasari, 2017).

Menurut buku Ganeshan Wignaraja yang berjudul *Competitiveness strategy in developing countries* ada literatur yang menyatakan tiga perbedaan pandangan terkait konsep daya saing. Tiga pandangan dilihat sebagai berikut, pertama adanya perspektif tentang ekonomi makro yang berkaitan dengan keseimbangan di internal

dan eksternal negara serta fokus terhadap manajemen sebagai alat utama dalam menghadapi daya saing. Kedua perspektif strategi bisnis yang berkaitan dengan persaingan antar negara dan perusahaan serta peran kebijakan publik dalam membina daya saing. Ketiga Perspektif teknologi dan inovasi yang menekankan inovasi di tingkat nasional dan kebijakan publik yang aktif untuk menciptakan daya saing (Wignaraja, 2003, hal. 15-16).

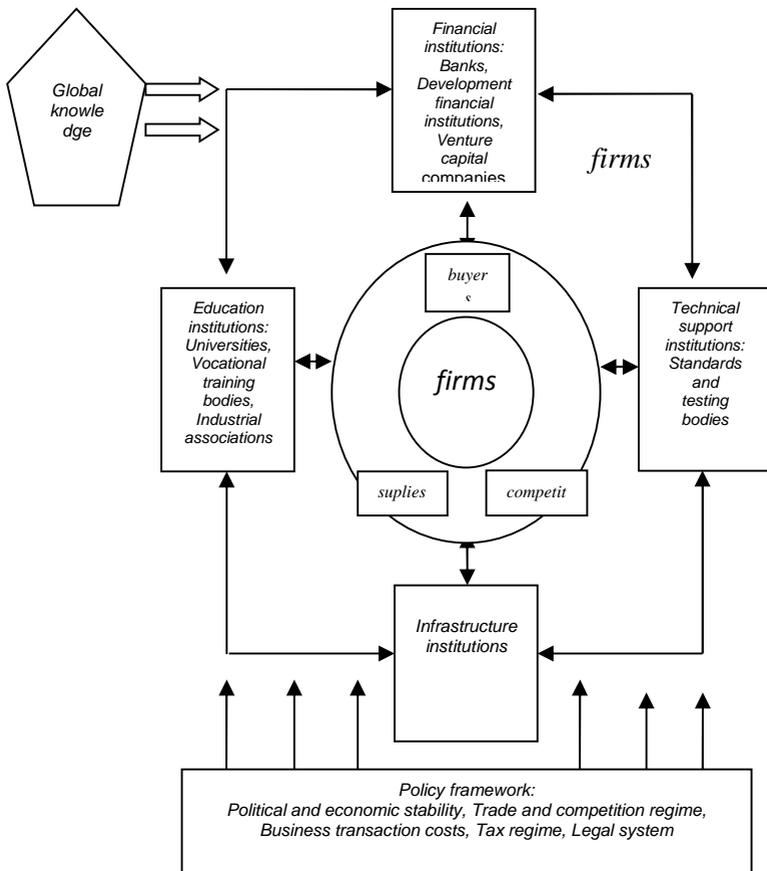
Dalam konsep *Competitiveness* ada proses yang cukup penting terkait dengan determinan dan implikasi sebuah kebijakan yang nantinya berpengaruh terhadap pencapaian daya saing. Dimana cara tersebut dapat dilihat sebagai suatu sistem yang menghubungkan berbagai elemen dan dijadikan sebagai suatu proses. Skema tersebut yaitu *national innovation system (NIS)* atau sistem inovasi nasional ada pula yang menyebut *systems of innovation for development (SID)*

Hal tersebut pernah disampaikan oleh Nelson pada tahun 1993 dan Lundvall pada tahun 1992 dalam buku mereka mengenai teori tentang sistem. Konsep daya saing beserta variabel didalamnya sudah dipahami sejak lama meskipun hingga saat ini masih banyak yang melakukan perdebatan mengenai daya saing. Ada 3 tingkatan dalam NIS yaitu :

1. Tingkat pertama terdiri dari kelompok industri dalam negeri. Pada tingkat ini aktor utamanya adalah industri domestik yang didalamnya perusahaan yang membentuk adanya produsen, pembeli dan pemasok. Bentuk lingkaran pada gambar dibawah ini menunjukkan kelompok industri nasional. Kemudian kelompok industri nasional berhubungan dengan banyak pemain (misalnya konsumen asing maupun perusahaan multinasional) dalam kelompok industri global yang digambarkan sebagai *global knowledge* pada tabel dibawah ini. Karena *global knowledge* menyediakan akses ke teknologi dari luar, keterampilan dan pasar internasional. Hal ini

merupakan link eksternal yang sangat penting untuk pengembangan teknologi lokal untuk mewujudkan daya saing.

Tabel 1.4 *National Innovation System*



Akses teknologi dari luar seperti yang dijelaskan tabel diatas yang dapat memungkinkan terjadinya kerjasama internasional dan datangnya investasi asing. Adanya peningkatan daya saing tentunya akan menunjukkan

kepercayaan dunia usaha terhadap pemerintah. Aplikasi dari *global knowledge* dari tingkatan ini yaitu adanya kerjasama internasional di bidang industri penerbangan dalam hal pembangunan bandara, peningkatan standar keselamatan, kerjasama peningkatan intensitas rute penerbangan. Kerjasama dilakukan dengan beberapa negara seperti Amerika, Australia, perusahaan Boeing, beberapa negara di Eropa dan Asia. Kerjasama tersebut dilakukan demi mengembangkan bisnis penerbangan kedua negara dengan kerjasama investasi dibidang teknologi penerbangan dan peningkatan standar keselamatan (Khadafi, 2017).

2. Tingkat kedua yaitu berasal dari sekumpulan lembaga dan pasar yang menjadi faktor pendukung dalam kelompok industri. Dalam tingkatan kedua ini ada proses yang sangat penting yaitu pertukaran pengetahuan dan informasi di antara organisasi yang terlibat dalam pengembangan kapabilitas. Faktor lembaga – lembaga ini meliputi pendidikan, keuangan, teknologi dan infrastruktur fisik (Wignaraja, 2003). Aplikasi dari tingkat dua ini salah satunya yaitu adanya kordinasi yang intens antara Kementerian Pariwisata dan Kementerian Perhubungan. Dimana dua kementerian tersebut saling memberikan dukungan untuk meningkatkan perkembangan dua sektor tersebut. Karena fasilitas industri penerbangan yang memadai akan mendorong industri pariwisata begitupun sebaliknya. Destinasi serta promosi pariwisata yang menarik akan meningkatkan jumlah pengguna jasa transportasi udara (Bali Pos, 2017). Selain itu kerjasama dengan kementerian perindustrian, PT Angkasa Pura, Lembaga Airnav, BMKG, TNI AU dan Badan SAR.
3. Pada tingkat ke tiga inovasi berada pada serangkaian kebijakan yang mampu mempengaruhi proses pembentukan strategi daya saing antara lembaga –

lembaga dan kelompok industri. Contohnya kebijakan yang dapat mempengaruhi aktivitas politik dan makro, perdagangan dan kompetisi rezim, bisnis, pajak (Wignaraja, 2003, hal. 27-28). Pengaplikasian inovasi yang tergantung pada kebijakan yang dikeluarkan pemerintah untuk mendukung terwujudnya daya saing. Langkah tersebut dilakukan pemerintah Indonesia melalui paket kebijakan ekonomi yang mendorong industri penerbangan. Salah satunya yaitu dengan membebaskan bea cukai masuk suku cadang pesawat terbang dan menurunkan harga avtur (Supriadi, 2015). Langkah kebijakan juga dilakukan melalui otoritas terkait baik kementerian perhubungan maupun dirjen perhubungan udara secara intensif dan progresif.

*National innovation system* merupakan langkah terstruktur yang harus dilakukan pemerintah Indonesia. Ditandatanganinya perjanjian *ASEAN Open Sky 2015* menjadi bukti bahwa pemerintah memberikan kebebasan kepada maskapai untuk berkembang dan bekerjasama dengan pelaku industri global dalam hal ini di Industri penerbangan. Hal tersebut kemudian diiringi dengan adanya upaya pemerintah terhadap perbaikan sistem pelayanan yang berkaitan dengan keselamatan dan infrastruktur (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2013). Pemaparan terkait dengan model analisis SWOT dan daya saing (*Competitiveness*) di atas diharapkan dapat membantu penulis dalam menjawab rumusan masalah yang telah penulis ajukan.

#### **D. Hipotesis**

Dengan melihat latarbelakang masalah yang telah diuraikan dan didukung oleh kerangka pemikiran yang dapat membantu analisa. Maka penulis mengajukan hipotesis, terkait dengan strategi Pemerintah Indonesia untuk meningkatkan daya saing industri penerbangan dalam menghadapi *ASEAN Open Sky 2015* beberapa inisiatif kebijakan sebagai berikut :

1. Strategi pemerintah untuk meningkatkan kekuatan daya saing industri penerbangan yaitu dengan peningkatan kerjasama antar lembaga pemerintah seperti kementerian perhubungan dengan pariwisata, perindustrian, PT Angkasa Pura, Lembaga Airnav Indonesia dilanjutkan dengan membuat paket kebijakan ekonomi dan kebijakan tata kelola regulasi.
2. Strategi Pemerintah untuk membuka kesempatan industri penerbangan Indonesia yaitu melakukan kerjasama internasional dengan negara diluar ASEAN untuk membuka akses pertukaran teknologi dengan membuka investasi asing dibidang industri penerbangan demi mendorong pembangunan infrastruktur dan peningkatan standar keselamatan.

#### **E. Tujuan Penelitian**

1. Mendeskripsikan konsep *ASEAN Open Sky 2015*, tujuan serta pengaruhnya terhadap Indonesia di bidang industri penerbangan dan tantangan yang dihadapi Indonesia.
2. Mengetahui strategi Pemerintah Indonesia untuk meningkatkan daya saing dalam menghadapi era Liberalisasi Industri Penerbangan *ASEAN Open Sky 2015*.

#### **F. Jangkauan Penelitian**

Untuk membatasi persoalan agar tidak menyimpang terlalu jauh dan memudahkan untuk memahami serta menganalisa permasalahan yang ada, maka batasannya pada strategi pemerintah Indonesia dengan cara melakukan membuat kebijakan yang mendorong industri penerbangan untuk meningkatkan daya saing agar tidak menjadi target pasar. Permasalahan yang penulis kaji yaitu difokuskan pada penerapan konsep *ASEAN Open Sky 2015* yang dikhawatirkan akan menjadi ancaman bagi pasar industri penerbangan Indonesia.

Periode yang penulis teliti antara tahun 2012 hingga pertengahan tahun 2017. Periode tersebut penulis

pilih agar tetap memahami kebijakan terkait industri penerbangan pada diakhir masa jabatan pemerintah Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, sebagai pemerintahan yang mengalami proses panjang penandatanganan *ASEAN Open Sky 2015*. Selain itu agar lebih fokus dalam memahami kebijakan terbaru di era pemerintahan Presiden Joko Widodo terhadap industri penerbangan. Namun data dan informasi yang berada diluar rentang lingkup wilayah tersebut masih bisa digunakan, selama masih dianggap layak untuk digunakan.

### **G. Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif. Metode deskriptif yang memiliki tujuan untuk memaparkan strategi pemerintah Indonesiadalam menghadapi era liberalisasi industri penerbangan. Selain itu memaparkan konsep *ASEAN Open Sky 2015* yang berpengaruh terhadap dunia penerbangan Indonesia. Untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini, penulis menggunakan teknik kepustakaan (*library reseach*). Yakni dengan cara mengumpulkan data-data sekunder yang bersumber dari buku-buku, literatur, dokumen-dokumen, artikel, jurnal ilmiah, berita dan berbagai sumber lain yang berhubungan dengan penelitian ini.

### **H. Sistematika Penulisan**

BAB I akan membahas mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, kerangka pemikiran, Hipotesis, tujuan penulisan, jangkauan penelitian, metodologi penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II Membahas tentang Kondisi Industri Penerbangan Indonesia sebelum tahun 2015. Kondisi yang dimaksud yaitu berkaitan dengan kekuatan dan kelemahan industri penerbangan sebelum tahun 2015. Bab II lebih fokus terhadap kondisi internal industri penerbangan Indonesia terhadap beberapa sektor penting di Industri penerbangan. Sektor tersebut yaitu kekuatan dan kelemahan kebijakan tata kelola regulasi industri

penerbangan, kondisi infrastruktur bandara dan Air traffic, kekuatan dan kelemahan maskapai Indonesia.

BAB III Akan membahas sejarah, tujuan dan alasan terbentuknya *ASEAN OPEN SKY 2015* serta Implikasinya bagi Industri penerbangan di kawasan Asia Tenggara. BAB III juga akan menjelaskan mengenai prinsip – prinsip dari *ASEAN Open Sky*, Selain itu membahas tentang implikasi *ASEAN OPEN SKY 2015* bagi industri penerbangan Indonesia terkait dengan peluang dan tantangan industri penerbangan Indonesia.

BAB IV akan membahas tentang upaya Pemerintah Indonesia untuk meningkatkan daya saing dalam menghadapi era liberalisasi industri penerbangan dalam perjanjian *ASEAN Open Sky 2015*. Pembahasan dimulai dari strategi pemerintah yang melakukan kerjasama internasional dengan membuka investasi asing dan meningkatkan standar keselamatan. Kemudian membahas kerjasama antar lembaga terkait untuk meningkatkan kinerja industri penerbangan serta membahas mengenai paket kebijakan yang dapat meningkatkan gairah industri penerbangan Indonesia.

BAB V akan membahas mengenai kesimpulan dari keseluruhan bab.