BAB I

PENDAHULUAN

**1.1 Latar Belakang**

Indonesia merupakan salah satu negara dengan jumlah penduduk terbesar di dunia yang masih dikategorikan sebagai negara berkembang. Dalam perkembangannya, telah begitu banyak upaya yang dilakukan oleh rezim-rezim yang pernah berkuasa untuk melakukan sebuah perubahan terhadap negara ini tak terkecuali dalam sektor ekonomi. Memaksimalkan sektor–sektor usaha mikro, mendukung perkembangan industri–industri baru hingga membentuk idustri-industri strategis adalah gambaran dari beberapa upaya yang dilakukan oleh pemerintah yang berkuasa dimasanya.

Adapun industri strategis adalah industri pengolahan yang memproses output dari industri dasar menjadi barang bernilai tambah yang tinggi. Produk hasil industri ini biasanya adalah barang intermediate atau barang modal yang akan digunakan oleh industri hilir untuk memproduksi barang dan jasa.[[1]](#footnote-1) Industri strategis biasanya berupa kumpulan badan usaha milik negara (BUMN) terpilih yang bergerak dalam industri berbasis teknologi dan ditetapkan sebagai wahana transformasi industri melalui penguasaan teknologi.[[2]](#footnote-2)

Pembentukan industri–industri strategis ini telah dilakukan sejak rezim orde baru dimasa pemerintahan presiden soeharto. Dimana industri–strategis ini merupakan sebuah hasil dari Rencana Pembangunan Lima Tahun (REPELITA). Pembentukan industri–industri strategis diharapkan dapat menjaga ketahanan nasional terhadap sektor–sektor vital negara seperti pertahanan dan keamanan serta menjadi industri andalan yang dapat memberikan kontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi nasional dan berkontribusi dalam ketahanan nasional. Adapun Industri–industri strategis yang dibentuk seperti, PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara (IPTN) atau yang sekarang disebut dengan PT. Dirgantara Indonesia, PT. Barata Indonesia, PT. PINDAD, dan PT. Krakatau Steel.

PT. Dirgantara Indonesia merupakan satu–satunya industri strategis Indonesia yang bergerak dibidang kedirgantaraan. PT. Dirgantara Indonesia atau yang disingkat PT. DI ini dibentuk pada tanggal 5 April 1976 yang pada awal terbentuknya bernama Industri Penerbangan Nurtanio, yang kemudian pada 11 oktober 1985 berganti nama menjadi Industri Penerbangan Nusantara (IPTN) dan berganti nama lagi menjadi PT. Dirgantara Indonesia hingga saat ini. Adapun alasan pemerintah untuk membentuk PT. DI adalah kesadaran pemerintah tentang betapa pentingnya transportasi udara untuk keperluan pemerintah, perkembangan ekonomi dan pertahanan nasional sebagai akibat dari letak geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan. [[3]](#footnote-3)

PT. Dirgantara Indonesia memiliki visi untuk menjadi perusahaan yang berkelas dunia dalam industri dirgantara yang berbasis pada penguasaan teknologi tinggi dan mampu bersaing dalam pasar global, dengan mengandalkan keunggulan biaya. Untuk itu, guna mewujudkan visi tersebut, PT DI melaksanakan program pengembangan perusahaannya ke dalam dua tahapan yaitu tahap alih tehnologi yaitu tahapan mendapatkan lisensi dari perusahaan dirgantara di luar negeri untuk merakit pesawat dan helicopter di Indonesia, dan tahapan integrasi teknologi yaitu tahap mengintegrasikan keahlian dan teknologi yang didapatkan dari luar negeri untuk mendesain dan memproduksi pesawat juga komponen pesawat buatan dalam negeri sebagai upaya menyerap keahlian dan teknologi dari luar. Adapun perusahaan–perusahaan yang pernah melakukan kerjasama baik lisensi maupun alih teknologi dengan PT. Dirgantara Indonesia antara lain yaitu, *Messerschmit Bolkow Blohm* (MBB) Jerman, Aerospatiale, *Bell Helicopter Textron*, Amerika Serikat dan *Construcciones Aeronauticas Sociedad Anónima* (CASA), Spanyol, dan selanjutnya *Airbus Helicopter ,* Perancis.[[4]](#footnote-4)

Sebelum berganti nama menjadi Airbus Helicopter, Airbus Helicopter bernama Eurocopter Group, perusahaan ini sejak tahun 1970-an, mengembangkan kemitraan yang kuat dengan PT Dirgantara Indonesia. Dari keberhasilan produksi helikopter N-BO105, dengan produksi lisensi dari N-SA330 Puma dan N-AS332 Super Puma pesawat rotor, kemitraan ini terus tumbuh dari kekuatan ke kekuatan. PT Dirgantara Indonesia saat ini pemasok penting dari perakitan pesawat H225 / H225M yang sedang dibangun di fasilitas mereka di Jawa Barat.

Airbus Helicopters, sebelumnya bernama Eurocopter, merupakan salah satu divisi Airbus Group, pelopor global dalam layanan kedirgantaraan dan pertahanan. Sebagai produsen helikopter terkemuka di dunia, Airbus Helicopters mempekerjakan lebih dari 23.000 orang di seluruh dunia. Terdapat sekitar 12.000 helikopter yang dioperasikan oleh lebih dari 3.000 pelanggan di sekitar 150 negara. Kehadiran Airbus Helicopters di pasar global ditandai dengan pusat layanan pelanggan di 21 negara, dan jaringan pusat layanan, fasilitas pelatihan, distributor dan agen bersertifikat di seluruh dunia.Airbus Helicopters memiliki variasi helikopter sipil dan militer terlengkap di dunia sepertiga armada sipil dan parapublik di seluruh dunia menggunakan produk Airbus Helicopters. Prioritas utama perusahaan adalah memastikan keamanan pesawat demi ribuan orang yang terbang lebih dari 3 juta jam per tahun[[5]](#footnote-5).

Eurocopter Group (sebelumnya Eurocopter Group) adalah manufaktur helikopter pembagian EADS . Ini adalah yang terbesar di industri dalam hal pendapatan dan pengiriman helikopter turbin. Kantor pusatnya terletak di Marseille Bandara Provence di Marignane , Prancis, dekat Marseille . Fasilitas utama Airbus Helikopter di kantor pusatnya di Marignane, Perancis dan di Donauwörth , Jerman, dengan tanaman produksi tambahan di Brazil (Itajuba, MG ), Australia, Spanyol dan Amerika Serikat. Perusahaan ini berganti nama Airbus Helicopters pada 2 Januari 2014[[6]](#footnote-6).

Kerja sama ini telah berkembang hingga diproduksinya komponen dan aerostructure, perakitan berlisensi, pemasangan dan penyempurnaan perlengkapan penunjang misi di dalam negeri. Airbus Helicopters juga akan menyoroti pertumbuhan armada helikopternya di tubuh Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Darat (AD), Angkatan Laut (AL), Angkatan Udara (AU), dan Badan SAR Nasional (Basarnas) yang mencakup produk-produk ringan, sedang, dan berat. Armada militer Indonesia - yang saat ini mencakup helikopter Airbus EC120 Colibri, AS330 Puma, AS332 Super Puma, dan BO105 akan diperkuat dengan dimulainya pengiriman 12 unit helikopter AS550 Fennec bermesin tunggal yang ringan dan AS555 Fennec rotorcraft bermesin ganda untuk misi serang kepada TNI AD pada tahun 2014. Selain itu, terdapat enam unit helikopter EC725s yang akan segera dikirim untuk misi SAR TNI Angkatan Udara. Di sektor pelayanan publik, Basarnas telah mengoperasikan dua unit AS365 N3 Dauphin. PT Dirgantara Indonesia telah menangani penjualan rotorcraft Airbus Helicopters di dalam negeri dan menyelesaikan pemasangan serta penyesuaian peralatan penunjang misi di pabriknya di Bandung[[7]](#footnote-7).

Kerjasama IPTN dengan *Eurocopter* yang saat ini bernama *Airbus Helicopter* saat itu oleh beberapa pihak dikatakan sebagai sebuah kerjasama yang sangat baik bagi perkembangan IPTN sebagai sebuah industri penerbangan nasional baru.Perjanjian untuk mendapatkan lisensi sebagai sebuah bentuk alih teknologi dari salah satu perusahaan besar asing merupakan sebuah langkah strategis dengan melihat kondisi IPTN yang belum lama berdiri sehingga belum mampu untuk menghasilkan produk sendiri. Disamping itu juga, kondisi perekonomian indonesia saat itu yang masih belum stabil. Sehingga, menjadikan upaya untuk menarik investasi asing yang telah ditetapkan dalam Undang–undang Nomor 1 tahun 1967 tentang penanaman modal asing, baik berupa alih teknologi maupun integrasi teknologi (berupa joint venture) sangat tepat dilakukan dalam pengembangan industri penerbangan nasional.

Untuk menaikan kembali pertumbuhan ekonomi Indonesia melalui jalur ekspor-impor pesawat terbang, Presiden Abdurrahman Wahid mengutus Rizal Ramli, Kepala Bulog saat itu untuk membenahi manajemen perusahaan penerbangan ini. Misi IPTN adalah sebagai industri berbiaya tinggi menjadi industri yang kompetitif seperti di Cina, Brazil, atau India Sebagai simbol dari perubahan paradigma ini, Gus Dur mengubah nama perusahaan ini menjadi PT. Dirgantara Indonesia (PT. DI). Pemberian nama baru ini berdasarkan Surat Keputusan Menteri Keuangan Nomor 526/KMK.05/2000 Tanggal 20 Desember 2000 dan Surat Keputusan Menteri Keuangan Nomor 771/KMK.04/2001 Tanggal 1 Mei 2001, Rizal mengubah seluruh peralatan dan mesin produksi berbiaya tinggi menjadi lebih murah agar biaya produksi dapat ditekan dan PT. DI dapat kembali menghasilkan profit. Selain itu, manajemen puncak PT. DI pun diganti dengan orang-orang didikan Habibie yang menguasai aspek teknis pembuatan pesawat maupun yang memiliki jaringan luas di industri pesawat internasional. Restrukturisasi ini mendorong pemulihan kondisi finansial PT. DI dengan meningkatnya penjualan dari Rp 508 milyar pada tahun 1999 menjadi Rp 1,4 trilyun pada tahun 2001. Bahkan perusahaan ini dapat menghasilkan keuntungan sebesar Rp 11 milyar pada tahun 2001, setelah dua tahun sebelumnya mengalami kerugian sebesar Rp75 milyar[[8]](#footnote-8).

Pada tahun 2001, PT. DI kembali mengalami penurunan kinerja.Hal ini disebabkan oleh penggantian manajemen perusahaan ini yang sebelumnya sudah solid, dengan orang-orang baru yang tidak memiliki jaringan bisnis dengan pelaku usaha di industri pesawat terbang internasional. Akibatnya jumlah penjualan PT. DI kembali mengalami penurunan, bahkan perusahaan ini mengalami kerugian hingga 1,5 trilyun. Tahun 2004 keadaan makin memburuk.Untuk menyelamatkan perusahaan ini, perusahaan melakukan pemutusan hubungan kerja (PHK) sebanyak 6.651 orang.Ini merupakan pengurangan pegawai terbesar yang pernah dilakukan oleh PT. DI.Terbebani utang yang besar, PT. DI tidak mampu membayar gaji pegawainya tepat waktu, juga tidak mampu membayar kompensasi bagi mantan-mantan pegawai yang dirumahkan. Banyak tenaga-tenaga ahli pesawat terbaik di negeri ini yang akhirnya mengundurkan diri dan direkrut oleh perusahaan pesawat luar negeri yang menjadi rekan kerja sama PT. DI, seperti *Boeing, British Aerospace*, dan CASA[[9]](#footnote-9).

PT. DI mencapai kondisi terendah pada tahun 2007, ketika Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat menjatuhkan putusan kepailitan pada PT. DI karena kompensasi dan dana pensiun mantan pegawai perusahaan ini belum juga dibayarkan. Permohonan pailit diajukan oleh tiga orang mantan karyawan PT. DI.Tetapi PT. DI mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung dan keputusan pailit ditolak karena sebagai perusahaan BUMN, permohonan pailit PT. DI hanya bisa diajukan oleh Menteri Keuangan[[10]](#footnote-10). Kasus ini membuat Presiden Susilo Bambang Yudhoyono turun tangan untuk memperbaiki PT. DI. Pada tahun yang sama, manajemen perusahaan produsen pesawat ini kembali diganti dan Budi Santoso ditunjuk menjadi Direktur Utama.

Sejak dibentuknya manajemen baru dalam struktur organisasi PT. DI, dengan suntikan dana dari pemerintah, upaya revitalisasi perusahaan pun terus dilakukan. Upaya revitalisasi tersebut antara lain peremajaan dan pembelian fasilitas permesinan, perekrutan dan resdiposisi sumber daya manusia, modernisasi sistem informasi teknologi (IT), proses perampingan bisnis, serta pengembangan produk pesawat terbang agar tetap kompetitif di pasar. Selain itu, upaya untuk melakukan aliansi dengan perusahaan–perusahaan produsen pesawat dunia pun terus dilakukan.Hal ini dilakukan untuk menjadikan PT. DI kembali kompetitif dalam persaingan pasar kedirgantaraan internasional.

Pada perkembangan kerjasama Airbus Helicopters menyerahkan unit pertama dari enam *rotorcraft*EC725 yang dipesan oleh Indonesia untuk misi pencarian dan penyelamatan tempur (CSAR). Pihak-pihak yang hadir di fasilitas Airbus Helicopters di Marignane, Prancis, untuk menerima helikopter tersebut meliputi anggota Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, TNI Angkatan Udara, serta PT Dirgantara Indonesia (PTDI). Presiden  Direktur PTDI, Budi Santoso, Kamis 6 November 2014, menjelaskan bahwa helikopter bermesin ganda dengan bobot 11 ton tersebut akan dikirim kepada TNI Angkatan Udara pada pertengahan tahun 2015 setelah PTDI menyelesaikan pemasangan serta penyesuaian peralatan penunjang misi di pabriknya di Bandung, Jawa Barat.PT. Dirgantara Indonesia sangat gembira menyambut kedatangan EC725 pertama dari Airbus Helicopters, yang memungkinkan merampungkannya dalam versi CSAR, untuk kemudian diserahkan kepada Angkatan Udara Indonesia.

PT. DI akan terus bekerja sama dengan Airbus Helicopters untuk memastikan bahwa sisa unit lainnya terkirim tepat waktu. Terutama mengingat kemungkinan adanya pesanan tambahan dari TNI AU berupa 10 unit EC725 guna melengkapi skuadronnya menjadi 16 helikopter.*Head of Region*Airbus Helicopters untuk Asia Tenggara dan Pasifik, Philippe Monteux, menjelaskan bahwa saat digunakan oleh TNI AU, armada EC725 akan meningkatkan kemampuan layanan militer CSAR secara signifikan, berkat kinerja dan daya tahan yang sudah terbukti dari anggota terbaru Airbus Helicopters dalam keluarga helikopter Super Puma ini[[11]](#footnote-11).

Integrasi dan penyelesaian peralatan misi untuk ke-enam EC725 ini akan menandai langkah baru kerja sama yang erat antara Airbus Helicopters dengan PTDI, yang mencakup kesepakatan industri strategis dan peran perusahaan Indonesia tersebut dalam rantai pasok global Airbus Helicopters.TNI AU telah sejak lama mengoperasikan rotorcraft AS332 Super Puma dan SA330 Puma, dengan lisensi produksi PTDI sejak lebih dari 30 tahun yang lalu. Kemitraan antara PTDI dan Airbus Helicopters terus bertumbuh, sehingga PTDI menjadi pemasok utama tail boom dan rangka badan pesawat untuk EC225 dan EC725sejak tahun 2008.Kerjasama Airbus Helicopters dengan PT Dirgantara Indonesia patut dicontoh.Pengiriman pertama rotorcraft EC725, dengan bagian-bagian penting yang pertama kali dibangun oleh PTDI, menekankan kemitraan diantara kedua perusahaan tersebut yang terus berkembang, untuk memenuhi kebutuhan helikopter di Indonesia dan berkontribusi bagi kemajuan sektor kedirgantaraan.

EC725 mulai beroperasi pada tahun 2005 dan telah menjadi pilihan pasukan militer Prancis, Brasil, Meksiko, Malaysia, Indonesia dan Thailand. Keandalan dan kemampuannya telah terbukti di wilayah krisis yang mencakup Lebanon, Afghanistan dan Mali, sekaligus mendukung peran Prancis selama operasi yang dipimpin oleh NATO di Libya. Misi yang dilakukan oleh EC725 mencakup pencarian dan penyelamatan tempur untuk operasi khusus, transportasi taktis dan evakuasi medis, serta berbagai peran dan fungsi maritim.PT Dirgantara Indonesia (PTDI) merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang telah menjadi mitra strategis bagi produsen pesawat dan helikopter asal Eropa, Airbus.PTDI telah menjadi pemasok bagi komponen penting pesawat-pesawat buatan Airbus, seperti A320, A330, A340, A350, bahkan pesawat superjumbo A380 sekalipun.Untuk pesawat Airbus A380 misalnya, PTDI membuat komponen sayap yang bernama *Outer Fixed Leading Edge*.Komponen ini masuk kategori tersulit dan vital dalam sebuah pesawat terbang. Maka ketika PTDI tidak atau terlambat memproduksi komponen ini, maka produksi A380 akan terganggu. Karenaapabila PT.DI ditutup, akan banyak pihak yang dirugikan. Karena PT. DI *single distributor*.Bahkan Menteri Keuangan Prancis bertemu Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, meminta tidakmempailitkan PTDI.

Hingga kini, *Outer Fixed Leading Edge* sudah terpasang pada 165 pesawat Airbus A380. Komponen sayap pesawat lain buatan PTDI juga terpasang pada berbagai jenis pesawat buatan Airbus. “Airbus A320, A330, A340, A350, A380.Semua buat komponen di sayap,” jelasnya.Seperti diketahui, PTDI sempat diputus pailit Pengadilan Niaga Jakarta Pusat pada tahun 2007.Namun putusan ini dibatalkan Mahkamah Agung (MA) pada tahun 2008. Jika PTDI berhasil dipailitkan maka proses produksi komponen A380 ikut terhenti.Untuk bisnis komponen pesawat atau *aerostructure*, PTDI pada tahun 2013 memperoleh kontrak baru senilai Rp 112 miliar dan senilai Rp 728 miliar akan diperoleh pada tahun 2014. Selain itu, PTDI juga dipercaya Eurocopter memproduksi komponen helikopter.Seperti komponen tail boom dan fuselage dari Helikopter tipe EC725 dan EC225.Indonesia bisa dibilang tengah berusaha mengembangkan industri aeronautika.PT Dirgantara Indonesia (PT DI) menjadi satu-satunya tulang punggung kebangkitan Indonesia di industri penerbangan Tanah Air.Posisi penting yang ada di PT DI dimanfaatkan dengan baik oleh perusahaan penerbangan asal Eropa, Airbus Helicopters.Kedua perusahaan lintas negara itu telah sepakat menjalin kerjasama strategis terkait pemasaran dan perakitan pesawat maupun helikopter.Lebih lanjut, Ludovic menyebutkan bahwa transfer teknologi juga diberikan kepada tenaga kerja PT DI agar mendorong kemajuan yang ada di perusahaan pelat merah Indonesia tersebut.

Kerjasama ini memberikan edukasi dan transfer teknologi milik Airbus kepada PT DI. Yang nantinya akan membantu pemasaran, *maintenance*, dan *service* produk Eurofighter maupun helikopter ke pasar Indonesia. Kemitraan dengan PT DI berlangsung untuk waktu yang lama. Saat ini, kolaborasi PT DI-Airbus sukses membuat mereka menguasai industri helikopter di Tanah Air Indonesia bisa dibilang tengah berusaha mengembangkan industri aeronautika.PT Dirgantara Indonesia (PT DI) menjadi satu-satunya tulang punggung kebangkitan Indonesia di industri penerbangan Tanah Air.Posisi penting yang ada di PT DI dimanfaatkan dengan baik oleh perusahaan penerbangan asal Eropa, Airbus Helicopters. Kedua perusahaan lintas negara itu telah sepakat menjalin kerjasama strategis terkait pemasaran dan perakitan pesawat maupun helikopter[[12]](#footnote-12).

PT Dirgantara Indonesia berada pada titik terendahnya sebagai sebuah perusahaan ketika dinyatakan bangkrut oleh pengadilan niaga.Namun, sebuah harapan pun kembali setelah dilakukannya restrukturasi perusahaan serta upaya revitalisasi dalam berbagai hal yang salah satunya adalah upaya untuk kembali melakukan kerjasama dengan Airbus Helicopter yang saat ini disebut dengan Airbus Military. Sehingga dari penjelasan–penjelasan diatas penulis memutuskan untuk mengangkat judul penelitian tentang, **Kerjasama PT Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter dalam meningkatkan Perdagangan Indonesia dengan Perancis.**

**1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan pemaparan penulis diatas, dalam penelitian ini terdapat beberapa masalah yang menjadi pokok pembahasan dalam penulisan. Adapun permasalahan tersebut dirumuskan sebagai berikut:

1. Mengapa PT. Dirgantara Indnesia melakukan kerjasama dengan Airbus Helicopter?

2. Bagaimana permasalahan yang dihadapi PT. Dirgantara Indonesia dalam melaksanakan kerjasama dengan Airbus Helicopter?

3. Bagaimana mekanisme kerjasama yang di lakukanoleh PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter dalam upaya meningkatkan perdagangan Indonesia dengan Perancis?

1.2.1 Pembatasan Masalah

Dalam penelitian ini penulis membuat pembatasan masalah agar lebih fokus dan mencapai target penelitian maka dari itu peneliti membatasi permasalahan yang akan diteliti yaitu pada efektivitas kerjasama PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter dalam meningkatkan perdagangan Indonesia-Perancis.

* + 1. Perumusan Masalah

Perumusan masalah diajukan untuk memudahkan penganalisaan mengenai permasalahan yang didasarkan pada identifikasi masalah dan pembatasan masalah, maka penulis mencoba merumuskan permasalahan yang akan yang akan diteliti tersebut diatas sebagai berikut:

**“Sejauh mana efektivitas kerjasama antara PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter dalam meningkatkan perdagangan antara Indonesia – Perancis?”**

* 1. **Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah :

a. Untuk mengetahui sejauh mana efektivitas kerjasama PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter.

b. Untuk mengetahui kondisi hubungan kerjasama PT. dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter.

c. Untuk mengetahui mekanisme kerjasama yang dilakukan PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter dalam upaya meningkatkan perdagangan antara Indonesia – Perancis.

* + 1. Kegunaan Penelitian

Dari penelitian kerja sama PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter dalam meningkatkan penjualan pesawat produk Indonesia diharapkan memberikan pengetahuan baik dari segi teoritis maupun segi praktis.

a. Secara teoritis, diharapkan dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan penulis dalam memahami kerja sama PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter dalam meningkatkan penjualan pesawat produk Indonesia.

b. Secara praktis, diharapkan dari penelitian ini dapat memberikan masukkan yang bermanfaat sehubungan dengan kerja sama PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter dalam meningkatkan penjualan pesawat produk Indonesia.

* 1. **Kerangka Teoritis dan Hipotesis**

1.4.1 Kerangka Teoritis

Untuk mempermudah proses penelitian ini, diperlukan adanya konsep landasan berpijak untuk memperkuat analisa. Dan sebelum mengemukakan konsep-konsep yang membahas pokok-pokok teoritis yang sesuai dengan tema penelitian ini, adalah suatu keharusan di dalam suatu penelitian untuk menggunakan pendekatan ilmiah kerangka konseptual dalam mengarahkan penelitian yang dimaksud, agar dapat membantu penulis dalam memahami perbedaan yang besar tentang data dan peristiwa dalam hubungan internasional.

Kerangka teoritis ini bertujuan untuk membantu memahami dan menganalisa permasalahan. Dan ditopang oleh pendapat para pakar hubungan internasional dan para pakar yang kompeten dalam penelitian ini, diharapkan hasilnya tidak jauh dari sifat yang ilmiah dan bisa dipertanggung jawabkan secara akademis.

Dalam mengangkat fenomena-fenomena yang ada dan terjadi dalam hubungan internasional, penulis akan menggunakan teori-teori yang ada hubungannya dengan permasalahan yang akan diteliti sebagai penopang dalam membentuk penelitian. Untuk mencoba menemukan jawaban atas rumusan masalah, sebelum penulis akan menguraikan kerangka teoritis yang dipergunakan dalam menyusun skripsi ini.

Dewasa ini adanya masyarakat internasional yang saling mengadakan interaksi merupakan kenyataan yang tidak dapat dipungkiri lagi dari berbagai negara, dimana negara-negara di dunia adalah pelaku hubungan internasional. Negara-negara maju dengan MNC-MNCnya mempunyai kemampuan, kekuatan, sumber-sumber yang dapat dimobilisasi dan sasaran yang hendak dicapai sangat mempengaruhi intensitas keterlibatannya dalam gelanggang internasional. Oleh karena itu tidak selamanya sasaran yang dicapai oleh negara dapat dipenuhi di dalam negerinya, sehingga dilakukan usaha-usaha diluar batas-batas internasional untuk mendapatkan apa yang tidak dapat diperoleh di dalam negerinya sendiri melalui kerjasama internasional.

Pola-pola interaksi tersebut membuktikan bahwa setiap negara membutuhkan kerjasama dan hubungan yang baik dengan negara lain, yang juga menunjukkan adanya kompleksitas dan interaksinya dalam hubungan internasional. Keinginan untuk menjalin kerjasama yang merupakan aktivitas diantara negara-negara di dalam mewujudkan suatu hubungan yang baik secara bilateral maupun multilateral. Ditingkat internasional terjalin hubungan yang lebih global atau dengan kata lain universal yang disebut dengan hubungan internasional.

Kecenderungan negara melakukan terjadinya suatu segmen hubungan dengan negara-negara lain dapat dilihat dan dipertegas dengan melihat definisi hubungan internasional menurut **K.J Holsti** yaitu:

**“Hubungan Internasional berkaitan erat dengan segala interaksi diantara masyarakat negara-negara. Pengkajian hubungan internasional, termasuk didalamnya perkajian terhadap politik luar negeri atau politik internasional, meliputi kajian terhadap lembaga perdagangan internasional, palang merah internasional, pariwisata, perdagangan internasional, transportasi, komunikasi, dan perkembangan nilai-nilai dan etika internasional”[[13]](#footnote-13).**

Dari definisi diatas, dapat ditafsirkan bahwa semua pihak baik negara maupun aktor non-negara yang ada masing-masing negara akan terlibat, sehingga hubungan internasional mempunyai berbagai macam cakupan diberbagai bidang kehidupan dalam pergaulan masyarakat internasional. Salah satu budang yang penting untuk dibahas adalah bidang ekonomi. Mengenai hal ini, **Mochtar Mas’oed** memberi komentar tentang ekonomi politik internasional sebagai berikut: **“Ekonomi politik internasional sebagai studi saling keterkaitan dan interaksi antara fenomena politik dengan ekonomi, negara dengan pasal, antara lingkungan domestik dengan lingkungan internasional, dan antara pemerintah dengan masyarakat”[[14]](#footnote-14).**Pendapat lain tentang ekonomi internasional dikemukakan oleh **Dominic Salvatore**, beliau mengatakan bahwa tujuan ekonomi internasional adalah:

**“Untuk mencapai tingkat kemakmuran yang lebih tinggi bagi umat manusia. Pelaksanaan ekonomi internasional adalah kerjasama bantu membantu antar bangsa dan negara. Dengan adanya kerjasama ini maka kebutuhan yang tidak terpenuhi oleh persediaan di dalam negeri dalam negeri dapat dipenuhi melalui bantuan atau kerjasama dengan negara lain”[[15]](#footnote-15).**

Sebagai akibat adanya ketergantungan dan bertambah kompleksnya kerjasama internasional maka mengharuskan dibinanya hubungan kerjasama internasional seperti yang dijelaskan **K.J Holsti**, sebagai berikut:

**“Kerjasama dapat berlangsung dalam berbagai konteks yang berbeda. Kebanyakan hubungan dan interaksi yang berbentuk kerjasama terjadi langsung antara dua pemerintah yang memiliki atau menghadapi masalah serupa secara bersamaan”[[16]](#footnote-16).**

Dalam ekonomi internasional, perdagangan selalu menjadi pusat evolusi dalam interaksi antar negara. Keputusan-keputusan ekonomi sangat dipengaruhi oleh kebijakan-kebijakan pemerintah. **M.L. Jhingan** mengemukakan definisi kebijakan perdagangan sebagai berikut:

**“Kebijakan perdagangan didefinisikan sebagai kegiatan yang dapat membantu tercapainya laju pembangunan ekonomi dengan jalan:**

**a. Memungkinkan negara sedang berkembang memperoleh bagian lebih besar dari manfaat perdagangan**

**b. Meningkatnya laju pembentukan lokal**

**c. Meningkatkan industrialisasi**

**d. Menjaga keseimbangan neraca pembayaran”[[17]](#footnote-17).**

Dewasa ini perkembangan ekonomi dunia mengarah kepada perekonomian sistem kapitalis liberal, sehubungan dengan sistem ekonomi sosialis lemah. Harus diakui bahwa diterapkannya prinsip-prinsip liberalisme

dalam pengelolaan ekonomi (khususnya perdagangan) antar negara secara makro telah menyebabkan pertumbuhan ekonomi dunia cukup menggembirakan. Tetapi dilain pihak juga terdapat kenyataan bahwa sebagian besar negara-negara di dunia masih dalam situasi keterbelakangan ekonomi. Banyak negara sedang berkembang dijerat berbagai kesulitan, seperti hutang luar negeri yang terus membengkak, krisis moneter, derajat sosial ekonomi yang rendah, dan konflik-konflik sosial politik yang tidak berujung pangkal. Eksistensi dari perusahaan-perusahaan multinasional merupakan salah satu akibat dari sistem kapitalis. Perusahaan-perusahaan multinasional yang melakukan ekspansi modal ke negara-negara berkembang sesungguhnya amat tergantung kepada keberhasilan mereka untuk hidup dan tumbuh mengeksploitasi dunia ketiga

Selanjutnya pendapat **Charles P. Kindeleberger** dalam bukunya **International Economiy** memberikan pengertian mengenai perdagangan internasional antara lain sebagai berikut: **“Perdagangan internasional yaitu semua peralatan yang sudah digunakan untuk menunjukkan dampak negara dan jumlah perdagangan internasional dapat juga digunakan untuk menunjukkan keuntungan apa yang diperoleh kedua belah pihak yang terlibat dalam perdagangan”[[18]](#footnote-18).**

Dalam perdagangan internasional terdapat suatu pertukaran baik barang maupun jasa yang berkaitan dengan negara lain. Oleh karena itu **Noeramil Zhamri** dalam bukunya **Pemasaran Internasional** mengemukakan pengertian perdagangan internasional sebagai berikut: **“Perdagangan internasional adalah pertukaran barang dan jasa suatu barang (produknya) dan negara lain. Perdagangan internasional biasanya menyangkut transaksi-transaksi yang independent”[[19]](#footnote-19).**

Ada banyak definisi yang dilahirkan oleh pakar yang mengkaji mengenai perusahaan multinasional. Dalam buku karangan **Pandji Anoraga**, dikemukakan definisi Multinational Company (MNC) oleh Winardi sebagai berikut:

**“Sebuah perusahaan yang wilayah operasionalnya meliputi sejumlah negara dam memiliki fasilitas produksi dan servis di luar negeri. Perusahaan Multinasional tersebut mengambil keputusan pokoknya dalam suatu konteks global tadi dengan negara-negara dimana perusahaan tersebut bekerja. Pertumbuhan perusahaan-perusahaan dengan perusahaan multinasional yang cepat serta kemungkinan bahwa dapat timbul adanya konflik. Konflik antara kepentingan negara individual dimana mereka beroperasi telah menimbulkan macam-macam perdebatan antara para ahli ekonomi pada tahun belakangan ini, sehingga disebut Internasional Enterprise”[[20]](#footnote-20).**

MNC juga mempunyai akses sumber dana Internasional yang lebih luas dan kemudian menanamkan di negara yang menjanjiakn pendapatan tinggi serta resiko yang rendah. Pada umumnya banyak yang menyimpulkan bahwa investasi luar negeri ini sebagai suplemen (menambah) investasi di negara itu. Sebaliknya adapula yang berkesimpulan bahwa investasi MNC tersebut menggeser pembentukan modal di negara yang ditangani. MNC dan menaikkan efisiensi yaitu dapat menimbulkan adanya persaingan. Dengan masuknya cabang MNC di suatu negara akan mendorong persaingan dengan perusahaan lokal sehingga efisiensi cenderung meningkat[[21]](#footnote-21).

Investasi menurut**Raymond Vernon** (1966) sebaga berikut :

**“Teori ini paling cocok diterapkan pada investasi asing secara langsung (*foreign direct investment*) dalam bidang *manufacturing*, yang merupakan usaha ekspansi awal perusahaan-perusahaan negara-negara maju seperti Amerika dengan mendirikan pabrik-pabrik untuk membuat barang-barang sejenis di negara lain. Hubungan antara induk perusahaan dan pendirian pabrik-pabrik sejenisnya untuk membuat barang yang sama atau serupa di negara lain disebut investasi “*Horizontaly Intergrated*”. *The Product Cycle Theory* ini menyatakan bahwa setiap teknologi atau proses produksi dikerjakan melalui tiga fase yaitu: pertama, fase permulaan atau inovasi; kedua, fase perkembangan proses; ketiga, fase pematangan atau fase standardisasi. Setiap fase tipe perekonomian negara mempunyai keunggulan/keuntungan komparatif atau *principle of comparative advantage* di dalam memproduksi barang-barang atau komponen produksinya Selama fase ini perusahaan-perusahaan negara maju seperti Amerika menikmati posisi monopoli karena kemampuan teknologinya belum tersaingi. Fase kedua proses *manufacturing* dan tempat produksi di luar negeri yang kemasukan aliran modal asing. Fase ketiga standarisasi proses *manufacturing* memungkinkan peralihan lokasi produksi ke negara berkembang terutama negara-negara industri baru (*Newly Industrializing Countries*) yang mempunyai keunggulan tingkat upah rendah”**[[22]](#footnote-22)**.**

Pengertian investasi menurut Sadono Sukirno :

**Investasi diartikan ialah sebagai pengeluaran atau pembelanjaan penanam-penanam suatu modal atau perusahaan untuk membeli barang-barang modal dan juga perlengkapan-perlengkapan produksi untuk menambah kemampuan memproduksi barang-barang dan juga jasa-jasa yang tersedia dalam perekonomian**[[23]](#footnote-23)

**.**Dari penggalan teori diatas, Politik Luar Negeri memberi pengaruh terhadap lingkungan eksternal (Luar Negeri) dan internal (dalam negeri). Sedangkan langkah dan metode yang digunakan untuk mencapai kepentingan nasional yang hendak dicapai dalam suatu pemerintahan merupakan kepentingan nasional Negara tersebut, yang pada lingkungan eksternalnya dengan kebijakan luar negeri.

Kemudian dari tema yang penulis ambil, kerjasama ini merupakan kerjasama dalam bentuk kedirgantaraan. Definisi dirgantara itu sendiri yang diambil dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia yaitu:

**“ruangan yang ada di sekeliling dan melingkupi bumi, terdiri atas ruang udara dan antariksa”[[24]](#footnote-24)**

Serta pengertian kedirgantaraan yakni:

**“hal-hal yang berkaitan dengan dirgantara[[25]](#footnote-25)”**

* + 1. Hipotesis

Berdasarkan kerangka teoritis yang telah dikemukakan sebelumnya, maka penulis mencoba menarik hipotesis sebagai berikut:

***“Kerjasama PT. Dirgantara Indonesia – Airbus Helicopter dilakukan dengan cara memberikan lisensi pembelian pesawat kepada PT. Dirgantara Indonesia untuk memfasilitasi di bidang pertahanan pemerintah Indonesia dan efektiv meningkatkan perdagangan Indonesia – Perancis”.***

**1.5 Operasional Variabel dan Indikator**

**Tabel 1**

**Operasionalisasi Variabel dan Indicator**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Variabel dalam Hipotesis**  **(Teoritik)** | **Indikator**  **(Empirik)** | **Verivikasi**  **(Analisis)** |
| |  | | --- | | **Variabel Bebas:**  Kerjasama PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter | | 1.Adanya kesepakatan/MOU dengan Perancis (Airbus Helicopter)  2. Adanya transaksi perdagangan internasional antara PT. Dirgantara Indonesia – Airbus Helicopter | 1.Data (fakta dan angka) Mengenai adanya kesepakatan/MOU dengan Perancis (Airbus Helicopter)  (<http://bisnis.news.viva.co.id/news/read/480769-dirgantara-indonesia-dan-airbus-helikopter-perluas-cakupan-kerja-sama>)  1.Data (fakta dan angka) Mengenai adanya kerjasama Airbus Helicopter dalam pembelian pesawat produksi PT. Dirgantara Indonesia  (http://www.antaranews.com/berita/544131/pt-dirgantara-indonesia-kirim-badan-kelima-helikopter-ke-airbus-helicopter) |
| **Variabel Terikat:**  Efektivitas dalam meningkatkan hubungan bilateral Indonesia - Perancis | 1.Hubungan Bilateral Indonesia – Perancis dengan adanya perdagangan internasional dan investasi | 1.Data (fakta dan angka) Adanya kerjasama antara Airbus Helicopter dan PT. Dirgantara Indonesia dalam meningkatkan hubungan bilateral Indonesia – Perancis salah satunya dengan pembuatan Helicopter bersama.  (http://www.kemendag.go.id/id/economic-profile/indonesia-export-import/balance-of-trade-with-trade-partner-country?negara=513) |

**1.6 Skema Kerangka Teoritis**

Kerjasama Lisensi PembuatanPesawat Produk Indonesia

Airbus Helicopter

PT. Dirgantara Indonesia

Pertahanan Negara Republik Indonesia

Penjualan Pessawat

Investasi

Perdagangan Indonesia - Perancis

Bhjbbj

bjbhj

* 1. **Metode dan Teknik Pengumpulan Data**

1.7.1 Metode Penelitian

Adalah salah satu cara atau langkah yang diterapkan guna melakukan kajian terhadap masalah yang beretujuan untuk mencari cara pemecahan berdasarkan data yang dihimpun. Dalam penelitian ini digunakan:

1) Metode penelitian deskriptif-analisis. Metode deskriptif-analisis yaitu metode pemecahan masalah yang dilakukan dengan cara mengumpulkan dan menyusun data mengenai situasi yang sedang terjadi, kegiatan, pandangan, sikap yang nyata, pengaruh, kecenderungan yang nampak. Dimana pendekatan ini bertujuan menggambarkan, menganalisis, mengklarifikasi dan menginterpretasikan suatu peristiwa atau gejala berdasarkan pengamatan dan masalah aktual yang relevan, dalam masalah ini adalah menggambarkan dan menganalisis mengenai sistem perjanjian kerjasama yang dimiliki Indonesia (PT. Dirgantara Indonesia).

2) Metode Kausalitas Comparative Research. Metode Kausalitas Comparative Research adalah meneliti kemungkinan sebab akibat dengan cara berdasarkan atas pengamatan terhadap akibat yang ada dengan cara mencari faktor-faktor penyebab melalui data-data yang aktual. Dalam hal ini penulis mencari tahu indikator-indikator utama mengenai perjanjian-perjanjian kerjasama yang ditandatangani dalam draft Memorandum Of Understanding (MoU) antara PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter.

1.7.2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penulisan ini penulis menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara wawancara terhadap narasumber yang dapat dipercaya kebenarannya, kuisioner terhadap narasumber yang dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya, observasi langsung dilapangan, studi kepustakaan (library research) yakni meneliti dan mengumpulkan data, serta informasi dari berbagai bahan bacaan baik dari buku, internet maupun dokumen yang berhubungan dengan masalah yang dibahas. Baik yang terdapat di perpustakaan maupun informasi yang berasal dari website internet.

**1.8 Lokasi dan Lama Penelitian**

1.8.1 Lokasi Penelitian

Penelitian dalam rangka memenuhi salah satu syarat dalam menyelesaikan program pendidikan strata satu (S1) penulis melakukan beberapa penelitian pada institusi-institusi sebagai berikut:

* Perpustakaan Daerah Jawa Barat

Jl. Kawaluyaan Indah II no.4 Soekarno Hatta, Bandung

* Perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pasundan

Jl. Lengkong Besar no.68 Bandung

* PT. Dirgantara Indonesia (Persero) Jl. Pajajaran 154, Bandung 40174

1.8.2. Lamanya Penelitian

Penelitian diperkirakan akan dilakukan kurang lebih satu semester atau 6 bulan, terhitung dari bulan Desember 2015 sampai dengan bulan Juni 2016 yang mulai dari persiapan judul proposal penelitian, pencarian data dan pengolahan data.

1.9 Sistematika Penulisan

**BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini menjelaskan yang berisikan latar belakang penelitian, identifikasi masalah, pembatasan masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat menelitian, kerangka pemikiran, hipotesis, definisi operasional, metodologi dan teknik pengumpulan data, lokasi dan lama penelitian, serta sistematika penulisan.

**BAB II GAMBARAN UMUM TENTANG KERJASAMA PT. DIRGANTARA INDONESIA DENGAN AIRBUS HELICOPTER**

Bab ini menjelaskan gambaran umum tentang Latar belakang berdirinya PT. Dirgantara Indonesia, latar belakang kerjasama PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter dan kesepakatan kerjasama/MoU PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter.

**BAB III HUBUNGAN PERDAGANGAN ANTARA INDONESIA - PERANCIS**

Bab ini menjelaskan tentang perdagangan antara Indonesia – Perancis serta dampak dari kerjasama PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter.

**BAB IV KERJASAMA PT. DIRGANTARA INDONESIA DENGAN AIRBUS HELICOPTER DALAM MENINGKATKAN PERDAGANGAN ANTARA INDONESIA - PERANCIS**

Bab ini menjelaskan bagaimana latar belakang kerjasama antara PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter dalam bidang pertahanan, kondisi perdagangan Indonesia – Perancis, serta upaya kerjasama PT. Dirgantara Indonesia dengan Airbus Helicopter dalam meningkatkan perdagangan Indonesia – Perancis.

**BAB V KESIMPULAN**

Pada bab ini penulis akan memaparkan beberapa kesimpulan hasil penelitian yang dilakukan. Kesimpulan ditulis dalam bentuk rangkuman singkat namun jelas dan informatif.

1. 1Fajar Harry Sampurno, *Keruntuhan Industri Strategis Indonesia,*Jakarta : Khazanah Bahari, 2011, hal. 26. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ibid, hal. 41 [↑](#footnote-ref-2)
3. Sejarah PT. Dirgantara Indonesia. pdf.

   elib.unikom.ac.id/download.php?id=129957, diakses pada tanggal 4 februari 2014 [↑](#footnote-ref-3)
4. Ibid, hal.1 [↑](#footnote-ref-4)
5. Helikopter untuk Misi Tempur Airbus Diterima Perwakilan RI<http://bisnis.news.viva.co.id/news/read/555629-helikopter-untuk-misi-tempur-airbus-diterima-perwakilan-ri> diakses tanggal 14 Mei 2016 [↑](#footnote-ref-5)
6. Airbus Helicopter Indonesia <https://translate.google.com/translate?hl=id&sl=en&u=http://www.airbushelicopters.asia/website/en/ref/Page_277.html&prev=search> diakses tanggal 14 Mei 2016 [↑](#footnote-ref-6)
7. Airbus Helicopters-PTDI Kerja Sama Pengadaan Helikopter <http://ekbis.sindonews.com/read/919635/34/airbus-helicopters-ptdi-kerja-sama-pengadaan-helikopter-1415095334> diakses pada tanggal 14 Mei 2016 [↑](#footnote-ref-7)
8. Kembangkitan Kembali Industri Peasawat Nasional:Perjalanan PT Dirgantara Indonesia. pdf.

   http://www.pappiptek.lipi.go.id, diakses pada tanggal 14 Mei 2016 [↑](#footnote-ref-8)
9. Ibid [↑](#footnote-ref-9)
10. PT. DI dinyatakan pailit. On line. [http://www.hukumonline.com](http://www.hukumonline.com/berita/baca/hol17520/pt-dirgantara-indonesia-%09%09%09%09dinyatakan-), diakses pada tanggal 14 Mei 2016 [↑](#footnote-ref-10)
11. Presdir PTDI, Budi Santoso: Helikopter Misi Tempur Airbus Hasil Kerjasama dengan PT DI dan TNI - See more at: <http://www.konfrontasi.com/content/ekbis/presdir-ptdi-budi-santoso-helikopter-misi-tempur-airbus-hasil-kerjasama-dengan-pt-di#sthash.QIHFfCO3.dpuf> diakses pada tanggal 14 Mei 2016 [↑](#footnote-ref-11)
12. ibid [↑](#footnote-ref-12)
13. Holsti, K.J., Politik Internasional: Suatu Kerangka Analisi, Bona Cipta, Bandung, 1983, hal 33. [↑](#footnote-ref-13)
14. Mas`oed, Mochtar, Ekonomi Politik Internasional dan Pembangunan, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 1994, hal2. [↑](#footnote-ref-14)
15. Salvatore, Dominic, Ekonomi Internasional: Schaum Jilid III, Erlangga, Jakarta, 1984, hal 1. [↑](#footnote-ref-15)
16. Holsti, Op. Cit., hal 651. [↑](#footnote-ref-16)
17. Jhingan, Op. Cit., hal 579. [↑](#footnote-ref-17)
18. Charles P. Kindeleberger, International Economiy (New York: Nw and Co., 1986), hal 48. [↑](#footnote-ref-18)
19. Zhamri, Noeramil, Pemasaran Internasional (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1985), hal 5. [↑](#footnote-ref-19)
20. Anogara, Pandji, Perusahaan Multinasional dan Penanaman Modal Asing, PT. Dunia Pustaka Jaya, Jakrta, 1995, hal 1. [↑](#footnote-ref-20)
21. Nopirin, Op. Cit., hal 118-119. [↑](#footnote-ref-21)
22. <https://customslawyer.wordpress.com/2014/06/26/teori-teori-hukum-investasi-dan-penanaman-modal/> Dikunjungi Pada Tanggal 17 Juni 2016 [↑](#footnote-ref-22)
23. <http://www.gurupendidikan.com/10-pengertian-dan-devinisi-investasi-menurut-ahli-ekonomi/> Dikunjungi Pada Tanggal 17 Juni 2016 [↑](#footnote-ref-23)
24. kbbi.web.id/dirgantara. Diakses pada tanggal 14 Mei 2016 [↑](#footnote-ref-24)
25. ibid [↑](#footnote-ref-25)