**BAB II**

**TINJAUAN PUSTAKA**

* 1. **Literatur *Review***

Literatur *review* merupakan kerangka yang disusun oleh penulis untuk mengklasifikasikan sumber-sumber data dan informasi umum yang dikaji oleh penulis dalam penelitian. Tujuan dari literatur revieu itu sendiri adalah untuk mendapatkan pemahaman terkait permasalahan yang dikaji yakni terkait ASEAN *Open Sky Policy* yang kemudian akan diolah untuk memecahkan masalah yang diteliti yang disesuaikan dengan kerangka berpikir ilmiah. Dalam hal ini penulis berusaha untuk menghimpun informasi dari tulisan terdahulu yang relavan dengan topik yang sedang dikaji, diantaranya bersumber dari buku-buku ilmiah, jurnal ilmiah, laporan penelitian, *press release*, skripsi, dan berita-berita resmi.

Adapun beberapa **literatur *review* pokok** penulis diantaranya sebagai berikut:

1. **ASEAN ‘*Open Sky*’ dan Tantangan bagi Indonesia oleh Fachri Mahmud SH[[1]](#footnote-1)**

Literatur *review* yang pertama adalah buku dengan judul di atas yang menguraikan mengenai ASEAN *Open Sky Policy* sebagai suatu kebijakan untuk liberalisasi penerbangan di ASEAN. Dalam Buku ini membahas mengenai kesiapan Indonesia menghadapi ASEAN *Open Sky Policy*, dari mulai pembangunan infrastrukur pendukung juga terkait stategi-strategi Indonesia agar kepentingan nasional selalu terjaga dalam pengimplementasiannya.

“Inisiatif untuk meliberalisasi penuh pasar transportasi udara melalui perjanjian *Open Skies* pertama kali datang dari Amerika Serikat yaitu pada tahun 1979, sampai pada perjanjian *Open Skies* antara Amerika Serikat dan Uni Eropa yang berlaku sejak tanggal 2 Maret 2007.”[[2]](#footnote-2) Kutipan tersebut merupakan informasi yang relavan dengan topik penelitian yang penulis ambil, dimana adanya pemahaman tentang sejarah dari *Open Sky* itu sendiri. Oleh karenanya buku ini penulis jadikan literatur utama dalam mengkaji permasalahan yang diteliti.

1. **Strategi dalam Menghadapi ASEAN *Open Sky* 2015[[3]](#footnote-3)**

Tulisan *review* selanjutnya adalah Jurnal Ilmiah yang disusun oleh Sahat Aditua F. Silalahi dan Achmad Wirabrata dari Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Bidang Ekonomi dan Kebijakan Publik, Setjen DPR-RI, yang diterbitkan dalam Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik, vol. 41 No. 1, Juni 2013, halaman 59-73. Jurnal ilmiah ini membahas terkait peran sektor penerbangan udara dalam pertumbuhan ekonomi, kondisi industri penerbangan Indonesia, juga strategi Indonesia dalam menghadapi ASEAN *Open Sky* 2015.

Dalam tulisan tersebut penulisnya memberikan pemahaman secara rinci terkait strategi khusus Indonesia dalam menghadapi ASEAN *Open Sky* 2015, lalu dijelaskan bahwa kebijakan ASEAN *Open Sky* harus dilihat dari berbagai aspek yang berkaitan dengan transportasi udara mulai dari masalah keamanan, keselamatan, efisiensi, keamanan dan aspek finansial.

1. **Kesiapan Daya Saing Indonesia dalam Menghadapi ASEAN *Open Sky* 2015 (Periode Tahun 2009-2013)[[4]](#footnote-4)**

Tulisan keempat adalah Skripsi yang disusun oleh Arzitha Devi Shafira, Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Prof. Dr. Moestofo (Beragama), Jakarta, tahun akademik 2015. Skripsi tersebut memberikan gambaran kondisi industri penerbangan Indonesia pada saat proses menuju implementasi ASEAN *Open Sky Policy* dan memberikan gambaran kesiapan maskapai nasional Indonesia dalam menghadapi ASEAN *Open Sky Policy.* Penelitian dari Arzitha Devi Shafira memberi informasi penulis, di mana adanya beberapa keselarasan penelitian terkait pembahasan ASEAN *Open Sky Policy* dan industri penerbangan Industri.

1. ***National Strategy for The Implementation of ASEAN Open Sky Policy Stage* 2: *Final Report[[5]](#footnote-5)***

Literatur *review* yang keempat adalah sebuah *technical report* yang diterbitkan oleh *Australian* AID bersama Indonesia *Infrastructure Initiative* pada Juni 2011. Laporan ini disusun oleh Mott MacDonald Ltd. yang terlibat dalam Indonesia *Infrastructure Initiative* (IndII), dan didanai oleh AusAID, sebagai bagian dari kegiatan Strategi Nasional dalam implementasi ASEAN *Open Sky Policy 2015* tahap 2.

Laporan ini berisi tentang pembahasan ASEAN *Open Sky Policy*, strategi implementasi dan tantangan juga peluang yang akan dihadapi Indonesia terkait hal tersebut. Selain itu, laporan ini juga menjelaskan analisis dampak sosio-ekonomi yang didapat dari diimplementasikannya ASEAN *Open Sky Policy* 2015, manfaatnya terhadap masyarakat seperti adanya penghematan waktu perjalanan transportasi udara juga dari segi pemerintah adanya pajak masuk dari maskapai penerbangan negara ASEAN yang masuk ke Indonesia yang bisa menjadi keuntungan bagi Indonesia.

1. ***Toward a Single Aviation Market in ASEAN:******Regulatory Reform and Industry Challenges[[6]](#footnote-6)***

Literatur *riview* yang terakhir merupakan penelitian dari Alan Khee-Jin TAN dari *Faculty of Law, National University of Singapore.* Penelitian tersebut diterbitkan dalam ERIA ([*Economic Research Institute for* ASEAN *and East Asia*](http://www.eria.org/)) *Discussion Paper Series*: E R I A - D P - 2 0 1 3 - 2 2. Tulisan ilmiah ini membahas pasar penerbangan tunggal ASEAN dengan memberi gambaran terkait pengaruh yang akan didapat oleh industri penerbangan masing-masing negara di Asia Tenggara.

 *Paper Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges* membahas bahwa industri penerbangan negara anggota ASEAN mampu memperluas pasar dengan adanya ASEAN *Open Sky Policy.*

**Tabel 2.1**

**Perbandingan Penelitian**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **No.** | **Judul Literatur *Riview*** | **Isi Literatur *Riview*** | **Perbandingan dengan Penelitian Penulis** |
| 1. | ASEAN *Open Sky* dan Tantangan Bagi Indonesia  | Membahas terkait konsep ASEAN *Open Sky* yang merupakan bentuk liberalisasi angkutan udara yang telah disepakati seluruh negara anggota ASEAN dan melihat tantangan yang dihadapi Indonesia. | Menguraikan proses implementasi ASEAN *Open Sky Policy* dan tujuan Indonesia dalam meratifikasinya, serta melihat kesiapan Indonesia dalam proses implementasi ASEAN *Open Sky Policy.* |
| 2. | Strategi dalam menghadapi ASEAN *Open Sky* 2015 | Menjelaskan ASEAN *Open Sky* harus dihadapi dengan strategi dari berbagai aspek seperti keamanan, keselamatan dan finansial.  | Mengidentifikasi kesiapan Indonesia dalam implementasi ASEAN *Open Sky Policy* dan menitikberatkan pada peningkatan program pemerintah dalam hal Sumber Daya Manusia dan Infrastruktur terkait. |
| 3. | Kesiapan Daya Saing Indonesia dalam Menghadapi ASEAN *Open Sky* 2015 (Periode Tahun 2009-2013) | Menjelaskan hal-hal terkait kesiapan maskapai penerbangan nasional dalam implementasi ASEAN *Open Sky Policy.* | Lebih memberikan analisis pada kesiapan pemerintah dan tujuannya dalam meratifikasi ASEAN *Open Sky Policy.* |
| 4. | *National Strategy for The Implementation of ASEAN Open Sky Policy Stage* 2: *Final Report* | Menjelaskan hal-hal terkait dampak sosio-ekonomi dari diimplemtasikannya ASEAN *Open Sky Policy.* | Menitikberatkan padapengeruh yang didapat industri penerbangan dalam diimplemtasikannya ASEAN *Open Sky Policy.* |
| 5. | *Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges* | Analisis perluasan pasar dari industri penerbangan dengan adanya ASEAN *Open Sky Policy.* | Menjelaskan pengaruh implementasi ASEAN *Open Sky Policy* terhadap industri penerbangan dari segi infrastruktur dan Sumber Daya Manusia. |

Dari kelima literatur *review* pokok yang penulis ambil dan penulis kaji, kelima tulisan tersebut mempunyai persamaan dalam memandang ASEAN *Open Sky Policy* sebagai suatu kesempatan besar bagi Indonesia untuk mengembangkan industri penerbangan tanah air. Disisi lain, tulisan-tulisan tersebut juga menjelaskan bahwa adanya strategi-stategi khusus yang dapat pemerintah Indonesia lakukan sebagai bentuk upaya menghadapi ASEAN *Open Sky Policy* dan pengaruhnya terhadap industri penerbangan di Indonesia*.* Informasi yang disajikan dalam keliama tulisan tersebut banyak membantu penulis dalam menganalisis permasalahan yang sedang dikaji dalam penelitian ini.

* 1. **Kerangka Konseptual**

Dalam penelitian ini penulis memiliki kerangka koseptual sebagai konsep pemahaman dan landasan pemikiran yang digunakan dalam menganalis data dan fakta terkait ASEAN *Open Sky Policy* dan juga kepentingan Indonesia dalam meratifikasinya. Kerangka konseptual pertama yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah **Konsep *Open Sky****.* Berangkat dari konsep hubungan internasional, bahwa negara-negara berinteraksi untuk memenuhi kepentingan nasionalnya yang kemudian membentuk suatu kerjasama yang membuat satu sama lain saling ketergantungan. Salah satunya dalam dunia penerbangan, adanya kesepakatan negara-negara untuk bekerja sama dalam hal penerbangan untuk menciptakan suatu kondisi yang dapat menguntungkan negara yang berinterksi. Dalam hal ini penulis mencoba membuka kerangka berpikir yang digunakan dalam *Open Sky* sebagaifokus kajian dalam penelitian ini.

*Open sky* secara harfiah berarti langit terbuka. Keterbukaan langit yang dimaksud adalah diizinkannya penerbangan antarnegara dengan mempertukarkan hak-hak kebebasan udara.[[7]](#footnote-7) Perjanjian *Open Sky* sebelumnya telah berkembang di Amerika Serikat untuk mendorong peningkatan penumpang dan kargo internasional, meningkatkan produktivitas, dan memacu peluang kerja berkualitas tinggi dan pertumbuhan ekonomi dalam industri penerbangan.

Konsep dari implementasi perjanjian *Open Sky* ialah:

“**Menghilangkan hak dalam keputusan-keputusan kepada maskapai penerbangan tentang rute, kapasitas dan harga, membebaskan operator untuk memberikan harga lebih terjangkau, layanan yang nyaman dan efisien dalam penerbangan bagi konsumen.**”[[8]](#footnote-8)

**Brian F. Havel** seorang *Full Professor and Director of the Institute of Air and Space Law* di *Faculty of Law of McGill University*, Kanada menjelaskan beberapa konsep *Open Sky***[[9]](#footnote-9)**, diantaranya:

1. **Tidak adanya batasan pada jumlah penerbangan, kapasitas penumpang dan frekuensi rute.**

*Open Sky* dalam hal ini memberikan peluang pada maskapai penerbangan negara yang terlibat kerjasama untuk melakukan penerbangan sesuai dengan kemampuan maskapai tersebut. *Open Sky* tidak membatasi jumlah penerbangan dan frekuensi rute jika suatu negara ingin melakukan penerbangan dari negaranya ke negara lain atau sebaliknya.

1. **Memberikan peluang untuk melakukan ­*code-sharing* penerbangan bagi setiap maskapai.**

*Code Sharing* yang dimaksud adalah memungkinkan masing-masing otoritas penerbangan dalam suatu negara bekerja sama dalam mengatur lalu lintas penerbangan.

1. **Memberikan peluang bisnis yang kompetitif.**

Jika *Open Sky* diimplementasikan dalam suatu negara, maka akan bertambahnya peluang bisnis antar negara yang terlibat kerjasama karena dukungan transportasi udara yang menjadikan konektivitas yang baik diantara negara yang bekerja sama.

1. **Memfasilitasi pertukaran bisnis dan komersial.**

Bisnis dan komersial akan menjadi lebih mudah karena adanya *Open Sky,* hal ini karena liberalisasi udara yang terjadi mempermudah pelaku bisnis dalam mendapatkan jasa transportasi yang lebih efektif.

1. **Menurunkan biaya transportasi udara.**

Konsep *Open Sky* diupayakan mampu menurunkan biaya transportasi udara, karena seluruh maskapai yang terlibat diberi hak terbang ke negara-negara yang juga terlibat kerjasama dan kembali ke negara asal dengan membawa penumpang dari negara lain.

1. **Mendorong investasi, ekspor dan pariwisata.**

Konektivitas yang baik dengan adanya *Open Sky* memungkinkan masyarakat akan lebih tertarik untuk berinvestasi di negara lain dan mengunjungi destinasi wisata karena adanya kemudahan layanan transportasi udara yang diciptakan melalui liberalisasi penerbangan.

Dari pemaparan diatas, selanjutnya dapat ditarik kesimpulan bahwa implementasi *Open Sky* dapat dikatakan sangat “terbuka”, dalam arti liberalisasi penerbangan pada negara-negara yang terlibat kesepakatan dilakukan sepenuhnya dan berdaya saing tinggi. Akan tetapi di satu sisi, konsep *Open Sky* juga mempunyai batasan-batasan tertentu yang tetap dipertahankan demi kedaulatan negara masing-masing. Terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan dalam implementasi *Open Sky* baik dari segi bilateral maupun multilateral harus dilihat dari kacamata *national interest*, di penuhinya tuntutan standarisasi yang berlaku secara internasional serta harmonisasinya.[[10]](#footnote-10)

Banyak negara-negara yang merasa khawatir akan kedaulatan udaranya terancam dalam implementasi *Open Sky*, namun perlu diketahui adanya aturan-aturan tentang hak-hak lintas udara yang berupaya menjaga kedaulatan udara masing-masing negara dan menjaga stabilitas keamanan dalam implementasi *Open Sky* baik bilateral maupun multilateral. **Aturan hak lintas udara** tersebut tertuang dalam **Konvensi Chicago tahun 1994 berjudul *Convention on International Aviation* ditandatangani pada 7 Desember 1994.**

**“Konvensi Chicago mengatur tentang kedaulatan negara di udara, hak prerogatif, angkutan udara internasional, operasi penerbangan, daerah terlarang, hukum dan regulasi,bea cukai, imigrasi, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, pencarian dan pertolongan kecelakaan udara, investigasi kecelakaan pesawat udara, dokumen, amunisi, sertifikasi pesawat udara dan awak pesawat udara, aspek-aspek ekonomi, dan organisasi penerbangan sipil.”**[[11]](#footnote-11)

Adanya aturan hak lintas udara menjadikan negara-negara yang terlibat dalam perjanjian *Open Sky* tidak perlu khawatir karena adanya batasan-batasan yang diimplementasikan. Pemerintah tetap menjadi otoritas utama dalam mengatur segala hal yang terkait didalamnya.

*Open Sky* juga diimplementasikan di Asia Tenggara melalui kerjasama **ASEAN *Single Aviation Market***yang kemudian dikenal sebagai ASEAN *Open Sky Policy* yang diimplementasikan pada tahun 2015. ASEAN *Open Sky Policy* memiliki konsep dasar yang sama dengan konsep *Open Sky* yang diberlakukan di negara lain. ASEAN *Open Sky Policy* memungkinkan liberalisasi penerbangan yang tidak membatasi setiap maskapai penerbangan untuk melakukan layanan transportasi udara.

Dalam implementasi ASEAN *Open Sky Policy,* terdapat konsekuensi yang memberikan hak-hak kebebasan kepada setiap otoritas maskapai penerbangan di ASEAN, hak-hak tersebut tertuang dalam Konvensi Chicago 1944 telah
memuat butir-butir liberalisasi penerbangan. ASEAN *Open Sky Policy* dalam hal inimenerapkan 6 butir yang terkandung didalamnya **(*The Sixth Freedom*)**[[12]](#footnote-12), yakni:

1. **Hak maskapai penerbangan suatu negara untuk terbang di atas wilayah udara negara lain tanpa mendarat.**
2. **Hak untuk mengisi bahan bakar atau melakukan perawatan pesawat lengkap dalam perjalanan ke negara lain.**
3. **Hak untuk terbang menuju negara lain.**
4. **Hak untuk terbang dari negera lain ke negara asal maskapai penerbangan tersebut.**
5. **Hak untuk terbang antara dua negara di luar negara asal maskapai tersebut, selama penerbangan dimulai dan berakhir di negara asal maskapai tersebut.**
6. **Hak untuk terbang antar dua negara dengan persinggahan nonteknis**.

Dalam meratifikasi ASEAN *Open Sky Policy,* Indonesia tentu memiliki kepentingan dalam hal ini kepentingan nasional yang akan dicapai atau dituju didalamnya, terutama dalam konstelasi hubungan internasional. Dalam hal ini, penulis berupaya membuka kerangka pemikiran yang digunakan dalam menganalisis permasalahan, terkait kepentingan nasional suatu negara yang menjadi dasar dari setiap pengambilan kebijakan.

**Hans J. Morgenthau s**alah satu tokoh politik internasional ternama pada abad ke-20 dan seorang pakar dalam Ilmu Hubungan Internasonal menjelaskan bahwa :

**“Kepentingan nasional adalah kemampuan minimum negara untuk melindungi, dan mempertahankan identitas fisik, politik, dan kultur dari gangguan negara lain. Dari tinjauan ini para pemimpin negara menurunkan kebijakan spesifik terhadap negara lain yang sifatnya kerjasama atau konflik.”**[[13]](#footnote-13)

**Morgenthau** juga membangun sebuah konsep yang artinya tidak mudah di definisikan, yaitu **kekuasaan (*power*)** dan **kepentingan (*interest*)**, yang dianggapnya sebagai sarana dan sekaligus tujuan dari tindakan politik internasional.[[14]](#footnote-14) Melihat bagaimana Morgenthau menggambarkan maksud dari kepentingan dalam hal ini kepentingan nasional, penulis memahami bahwa adanya “kebutuhan” suatu negara untuk selalu eksis dalam ranah hubungan internasional.

Seperti Indonesia yang meratifikasi ASEAN *Open Sky* tentu memiliki kepentingan nasional yang harus dicapai didalamnya. Dalam penelitian ini berusaha menilai kepentingan Indonesia yang akan dianalisis melalui tujuan dan program pemerintah yang diciptakan dalam mengimplementaskan ASEAN *Open Sky Policy.*

Dengan adanya kepentingan nasional yang harus dicapai melalui ASEAN *Open Sky,* harus adanya suatu kebijakan yang diterapkan untuk mendukung hal tersebut. Kerangka konseptual selanjutnya adalah mengenai **Konsep kebijakan** yang mencakup aturan-aturan yang diimplemetasikan dalam sebuah keputusan.

**Laswell dan Kaplan (1979)** mendefinisikan kebijakan sebagai :

**“Kebijakan sebagai suatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai dan tindakan-tindakan yang terarah.”**[[15]](#footnote-15)

Kemudian **Anderson (1979)** mengemukakan pendapatnya bahawa :

**“Kebijakan yakni serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah tertentu.”**[[16]](#footnote-16)

**Friedrich (1963)** juga menambahkan definisinya yakni :

**“Kebijakan sebagai serangkaian tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukan kesulitan-kesulitan dan kemungkinan-kemungkinan usulan kebijaksanaan tersebut dalam rangka mencapai tujuan.”**[[17]](#footnote-17)

Dalam hal ini penulis memahami bahwa kebijakan dapat dikatakan sebagai suatu cara yang digunakan yang mana didalamnya terdapat nilai, cara dan aturan-aturan yang kemudian diarahkan untuk mencapai suatu tujuan. Konsep kebijakan dalam penelitian ini didasarkan pada adanya kebijakan yang diambil suatu negara dalam implementasi *Open Sky*, yang mana negara yang terlibat kerjasama dalam hal tersebut berupaya membuat suau kebijakan yang dapat memenuhi kepentingan nasional tanpa terlepas dari kerjasama bilateral atau pun multilateral yang dilakukan. Indonesia merupakan salah satu negara yang meratifikasi ASEAN *Open Sky Policy* 2015, oleh karena itu Indonesia dalam implementasinya melakukan program-program kebijakan sebagai upaya pencapaian tujuan dari ASEAN *Open Sky.* Salah satu kebijakan Indonesia dalam penerapan ASEAN *Open Sky* adalah dengan melakukan perbaikan-perbaikan infrastruktur penerbangan di Indonesia.

**Kebijakan dalam implemenasi ASEAN *Open Sky Policy* di Indonesia** juga didukung dengan diciptakannya Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2011 tentang Pengesahan ASEAN *Multilateral Agreement on Air Services* (Persetujuan Multilateral Asean Tentang Jasa Angkutan Udara) dan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2016 tentang Pengesahan ASEAN *Multilateral Agreement on The Full Liberalisation of Passenger Air Services* (Persetujuan Multilateral ASEAN Mengenai Liberalisasi Penuh Jasa Angkutan Udara Penumpang).

Setelah adanya suatu kebijakan yang diimplementasikan oleh pemerintah Indonesia terkait ASEAN *Open Sky Policy*, kemudian hal tersebut memepengaruhi industri penerbangan adanya program-program pendukung untuk mecapai kepentingan yang sebelumnya dimaksudkan. Konsep industri penerbangan menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan RI adalah:

**“Segala hal yang terkait dengan para pelaku industri penerbangan (operator pesawat udara, pabrik pesawat udara, organisasi perawatan pesawat udara, personil operasi pesawat udara, dan personil penunjang operasi pesawat udara), penyelenggara diklat, dan industri penunjang operasi penerbangan (operator bandara, *air traffic services*, BMG) dan institusi penyelidik kecelakaan/ KNKT, dan *authority* luar negeri. “[[18]](#footnote-18)**

 Dalam penelitian ini penulis menitikberatkan pada pengaruh yang terjadi pada industri penerbangan karena adanya implementasi ASEAN *Open Sky Policy* dalam hal Sumber Daya Manusia dan infrastruktur terkait termasuk didalamnya adalah otoritas bandara, maskapai penerbangan dan industri penunjang operasi penerbangan.

Berdasarkan kerangka konseptual yang telah dipaparkan, maka penulis membuat beberapa asumsi-asumsi sebagai berikut:

1. ASEAN *Open Sky* mempunyai konsep liberalisasi penerbangan yang mempunyai hak-hak kebebasan dalam melakukan penerbangan sesuai dengan *The Sixth Freedom* dari ICAO.
2. Implementasi ASEN *Open Sky Policy* di Indonesia karena Indonesia mempunyai kepentingan dan tujuan untuk industri penerbangan Indonesia.
3. Implementasi ASEAN *Open Sky Policy* di Indonesia diterapkan dengan adanya kebijakan melalui Peraturan Presiden tentang pengesahan perjanjian yang berkaitan dengan ASEAN *Open Sky Policy* di Indonesia.
4. Dengan adanya kebijakan yang diterapkan terkait ASEAN *Open Sky Policy* memengaruhi industri penerbangan melalui program-program yang diciptakan pemerintah.
	1. **Hipotesis Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan kerangka konseptual yang telah dipaparkan, maka penulis merumuskan hipotesis penelitian bahwa: “***Dengan diimplementasikanya ASEAN Open Sky Policy pada akhir tahun 2015 di Indonesia, berimplikasi terhadap peningkatan kualitas industri penerbangan dari segi infrastruktur, Sumber Daya Manusia terkait dan sektor keamanan penerbangan***”.

* 1. **Operasionalisasi Variabel**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Variabel dalam Hipotesis (Teorotik)** | **Indikator (Empirik)** | **Verifikasi (Analisis)** |
| **Variabel Bebas :**Komitmen Pemerintah Indonesia dalam Pemberlakuan ASEAN *Open Sky Policy*  | 1. Adanya tujuan-tujuan yang merupakan kepentingan nasional Indonesia dalam Industri Penerbangan
2. Adanya ratifikasi dan implementasi ASEAN *Open Sky Policy* di Indonesia
 | Data (fakta dan rangka) mengenai tujuan Indonesia dalam meratifikasi ASEAN *Open Sky Policy* yang diverifikasi melalui wawancara kepadaRudi selaku Pejabat Fungsional Diplomat Direktorat Kerjasama Ekonomi ASEAN, yang dilaksanakan pada 11 September 2017. Data (fakta dan rangka) mengenai ratifikasi dan dan implementasi ASEAN *Open Sky Policy* di Indonesia. Hal tersebut ditunjukan dengan diciptakannya Peraturan Presiden yang merujuk pada pengesahan Perjanjian Multilateral ASEAN *Open Sky Policy,* yakni :Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2011 tentang Pengesahan ASEAN *Multilateral Agreement on Air Services* (Persetujuan Multilateral Asean Tentang Jasa Angkutan Udara)Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2016 tentang Pengesahan ASEAN *Multilateral Agreement on The Full Liberalisation of Passenger Air Services* (Persetujuan Multilateral ASEAN Mengenai Liberalisasi Penuh Jasa Angkutan Udara Penumpang). |
| **Variabel Terikat:** Pengaruh implementasi ASEAN *Open Sky Policy* terhadap Industri Penerbangan di Indonesia  | 1. Adanya upaya pemerintah dalam pengembangan sektor industri penerbangan di Indonesia
2. Pengembang-an Infrastruktur Bandara
3. Optimalisasi Sumber Daya Manusia
4. Peningkatan *Safety Level* Penerbangan Indonesia
 | 1. Data (fakta dan rangka) terkait adanya program-program Pemerintah dalam upaya peningkatan kualiatas dan kuantitas dalam berbagai sektor industri penerbangan di Indonesia, yakni :
2. Pengembangan Infrastruktur Bandara melalui Ditjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, menyatakan pemerintah sudah berkomitmen mengoptimalisasi bandara utama dalam program *Open Sky*.

(<http://bumn.go.id/angkasapura1/berita/0-Tiga-Bandara-Akan-Dipermak-Jelang-ASEAN-Open-Sky>)1. Adanya langkang-langkah Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan yang mendukung Optimalisasi Sumber Daya Manusia terkait industri penerbangan di Indonesia.

(http://dephub.go.id/post/read/-sekolah-penerbangan-diharapkan-dapat-optimal-penuhi-kebutuhan-pilot-56512)1. Kementerian Perhubungan telah meningkatkan kualitas dan peran otoritas, antara lain dengan memenuhi ketentuan audit dari *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dan *Federal Aviation Administration* (FAA). (Hanafiah Ponggawa & Partners, “*Media Briefing* HPRP *Lawyers*: Tantangan dan Kesempatan Bagi Maskapai Penerbangan, Bandara dan Otoritas dalam Era ASEAN *Open Sky*”, HPRP Lawyer, Jakarta, 2016.)
 |

* 1. **Skema Kerangka Konseptual**

Alur Pemikikiran Penelitian

“Komitmen Pemerintah Indonesia dalam Implementasi ASEAN *Open Sky Policy* 2015 dam Implikasinya terhadap Industri Penerbangan Indonesia”

Peningkatan Industri Penerbangan Indonesia

ASEAN *Open Sky Policy*

Program Pendukung Implementasi ASEAN *Open Sky Policy* Di Indonesia

Pengembangan Infrastruktur Bandara

Optimalisasi Sumber Daya Manusia

Peningkatan *Safety Level* Penerbangan Indonesia

ASEAN *Economic Community*

ASEAN

1. Fachri Mahmud SH, “ASEAN *Open Sky* dan Tantangan bagi Indonesia”, PT. Mahmud Yunus Wadzuriyah, Jakarta, 2012. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ibid, hlm. 91. [↑](#footnote-ref-2)
3. A.F. Silalahi dan A. Wirabrata, “Strategi dalam Menghadapi *Open Sky* 2015”, *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik,* vol. 41, no. 1, Juni 2013, hlm. 59-73 [↑](#footnote-ref-3)
4. A. D. Shafira.. 2015. Kesiapan Daya Saing Indonesia dalam menghadapi ASEAN

*Open Sky* 2015 (Periode tahun 2009-2013). Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Jakarta: Universitas Prof. Dr. Moestofo (Beragama). [↑](#footnote-ref-4)
5. Mott MacDonald Ltd. “*National Strategy for The Implementation of ASEAN Open Sky Policy Stage* 2: *Final Report,* Indonesia *Infrastructure Initiative* (IndII), dan didanai oleh AusAID, Juni 2011 [↑](#footnote-ref-5)
6. A. Khee-Jin. “*Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges”,* ([*Economic Research Institute for* ASEAN *and East Asia*](http://www.eria.org/)) *Discussion Paper Series*: E R I A - D P - 2 0 1 3 - 2 2. [↑](#footnote-ref-6)
7. Heike Larissa Tampubolon, “Tinjauan Hukum Internasional mengenai ASEAN Open Sky dan Dampaknya bagi Indonesia”, Skripsi Fakultas Hukum, Universitas Sumatera Utara, Medan. Hlm. 4 [↑](#footnote-ref-7)
8. “*Air Service/Open Sky Agreement,* U.S. *Department of State: Diplomacy in Action* dalam <https://www.state.gov/e/eb/tra/ata/> diakses 19 Oktober 2017 [↑](#footnote-ref-8)
9. Havel, B.F. 2009. *Beyond Open Skies: A New Regime for International Aviation. Chicago:* Kluwer *Law international.*  [↑](#footnote-ref-9)
10. Fadli Soesilo, “System Transpotasi Udara di Indonesia : Kondisi Terkini, Tantangan, dan Peluang Di Masa Depan” dalam <http://komputasi.inn.bppt.go.id/semiloka06/Fadli_Soesilo.pdf> Diakses 17 Oktober 2017 [↑](#footnote-ref-10)
11. Heike Larissa Tampubolon, “Tinjauan Hukum Internasional mengenai ASEAN Open Sky dan Dampaknya bagi Indonesia”, Skripsi Fakultas Hukum, Universitas Sumatera Utara, Medan. Hlm. 12 [↑](#footnote-ref-11)
12. Whittle C., “*Open Skies dan Maskapai Penerbangan Indonesia”,* Jurnal Prakarsa, 2010, Hlm. 31 [↑](#footnote-ref-12)
13. Arinda M. Pangestu,” Definisi Teori-Teori dalam HI”, Academia.edu (*Online*), dalam <https://www.academia.edu/9555977/Definisi_Teori-Teori_dalam_Hubungan_Internasional> diakses 23 Juli 2017 [↑](#footnote-ref-13)
14. Ibid [↑](#footnote-ref-14)
15. Uyat Suyana, “Kebijakan Publik: Perumusan, Implementasi dan Evaluasi”, Kencana Utama, Bandung 2009. Hlm. 3 [↑](#footnote-ref-15)
16. Ibid hlm. 3 [↑](#footnote-ref-16)
17. Ibid hlm. 3 [↑](#footnote-ref-17)
18. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, “Cetak Biru Transportasi Udara 2005-2024 (Konsep Akhir)”, Departemen Perhubungan, Maret 2004. Hlm. III-30 [↑](#footnote-ref-18)