

Peluang dan Tantangan Indonesia Terhadap ASEAN *Multilateral Agreement On Air Services 2009* (ASEAN *Open Sky Policy*)

(Indonesia's Challenges and Opportunities toward ASEAN *Multilateral Agreement on Air Services 2009*)

Brilliant Budi Nurani, Pra Adi Soelistijono, Adhiningasih Prabhawati
Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, FISIP Universitas Jember
Jln. Kalimantan 37, Jember 68121

E-mail: brilliantbudinurani@yahoo.com, praadisoeslistijono@ymail.com

Abstract

ASEAN Multilateral Agreement on Air Services or often called ASEAN Open Sky is an agreement among ASEAN members regarding air traffic management. The objective of open sky establishment is to liberalize the whole air traffic. As the country with the highest number airports among all members of ASEAN, Indonesia needs to reconsider to sign the ratification of the open sky in 2015. Singapore condition as the pioneer of the open sky agreement is contrast to Indonesia, which has 26 international airports. Singapore only has one international airport. Therefore, the Indonesian government reconsider to temporarily open 5 airports; they are Soekarno - Hatta Airport in Jakarta, Kuala Namu Airport in Medan, Juanda Airport in Surabaya, Ngurah Rai Airport in Denpasar, Sultan Hasanuddin Airport in Makassar. The results of open sky agreements in Indonesia show that economic opportunities in some sectors will go up automatically as trading activity has increased. The sectors that have increased include insurance, fuel, tourism and commerce sectors. Moreover, socially this will optimize Indonesian human resources capability as motivated by foreign competitors. The challenge supports the improvement of the airport infrastructure capacity, airline operators as well as human resources development and improvement of flight schools.

Keywords: ASEAN, Indonesia, Open Sky.

Pendahuluan

Sejak dibentuknya *Assosiation of Southeast Asian Nations* (ASEAN) sebagai organisasi regional pada tahun 1967 di Bangkok, Thailand (ASEAN *Secretariat*, 2013), negara-negara anggota ASEAN telah meletakkan kerjasama ekonomi sebagai salah satu agenda utama yang perlu dikembangkan. Hal tersebut dimulai pada dekade 80-an sampai dengan 90-an, ketika negara-negara di berbagai belahan dunia mulai melakukan upaya-upaya untuk menghilangkan hambatan-hambatan ekonomi. Negara-negara anggota ASEAN juga semakin menyadari bahwa cara terbaik untuk bekerjasama adalah dengan saling membuka perekonomian mereka guna menciptakan integrasi ekonomi kawasan. Bentuk kerjasama tersebut seperti KTT ke-9 ASEAN di Bali tahun 2003, dimana kerjasama ini menyepakati pembentukan komunitas ASEAN. Salah satu pilar komunitas ASEAN adalah ASEAN *Economic Community* (AEC). Ada sebelas sektor yang diusulkan untuk diintegrasikan dalam ASEAN *Economic Community*, salah satunya adalah sektor transportasi udara (Hew, 2005:1).

Transportasi udara telah berkembang sangat pesat dalam beberapa dekade terakhir ini. Industri penerbangan kini diramaikan oleh banyaknya aktifitas kerjasama jasa transportasi udara yang dilakukan oleh negara-negara. Hal

ini dilakukan untuk mengantisipasi perubahan lingkungan yang terjadi di dalam industri penerbangan tersebut, menyusul banyaknya maskapai baru baik domestik maupun non domestik yang bermunculan. Kerjasama ini terjadi di berbagai belahan dunia mulai dari kawasan Amerika Utara, Amerika Latin, Eropa, Pasifik, bahkan hingga ke Asia Tenggara.

ASEAN *Multilateral Agreement on Air Services* (*Open sky*) merupakan salah satu bentuk perjanjian mengenai penerbangan yang digagas oleh negara-negara anggota ASEAN yaitu Brunei Darusalam, Kamboja, Indonesia, Malaysia, Myanmar, Philipina, Singapura, Thailand dan Vietnam. Tujuan dari digagasnya *open sky* adalah untuk meliberalisasi jasa transportasi udara secara penuh. Dalam kerja sama *open sky*, terdapat sekumpulan aspek kebijakan yang dilakukan secara berbeda, misalnya deregulasi kapasitas dan penghapusan kendali pemerintah atas harga yang ditetapkan, sehingga akan berdampak pada melonggarnya peraturan-peraturan dalam industri jasa transportasi udara. Secara khusus, *open sky* mendorong terjadinya kompetisi yang makin ketat antara maskapai-maskapai penerbangan, hal ini akan memungkinkan maskapai-maskapai dari negara-negara di Asia Tenggara dapat melayani rute-rute yang ada di sesama negara-negara ASEAN. Selain itu, adanya persetujuan *open sky* dapat memberi keleluasaan bagi para maskapai untuk

mengembangkan rute-rute dan jaringan layanan yang mereka pilih (Foryst et al, 2004:3).

Konsekuensi dari diratifikasinya *open sky* pada tahun 2015 nanti diantaranya adalah ketidakseimbangan jumlah armada penerbangan yang dimiliki negara-negara ASEAN, intensitas dan jumlah rute penerbangan pada negara – negara yang mengimplementasikan *open sky*, serta volume penumpang. Secara garis besar, kesiapan suatu negara dalam implementasi *open sky* akan mempengaruhi peluang dan tantangan bagi negara yang meratifikasinya. Misalnya Indonesia, dimana mempunyai wilayah yang luas dengan jumlah total 72 bandara, terdiri dari 27 bandara internasional dan 45 bandara domestik. Jika dibandingkan dengan Singapura, sebuah negara dengan luas daratan 137 km², justru dapat menyaingi keberadaan maskapai udara baik Indonesia maupun dengan negara lain sesama anggota ASEAN. Singapura telah memulai perjanjian *open sky* baik secara bilateral, multilateral dan regional jauh sebelum Indonesia yaitu pada tahun 1997 dengan Amerika Serikat (Doganis, 2002:13).

Ekspansi maskapai penerbangan asing yang semakin gencar dalam melakukan penetrasi dan ekspansi pasar domestik Indonesia juga mencerminkan ketidakseimbangan dan kerugian yang di dapat oleh Indonesia. Tiger Airways, maskapai penerbangan swasta milik Singapura dan Air Asia dari Malaysia merupakan sebagian dari maskapai penerbangan asing yang melayani rute penerbangan domestik di Indonesia.

Situasi persaingan pasar penerbangan ASEAN yang kian meningkat jelas menjadikan pekerjaan rumah bagi Indonesia untuk semakin berusaha memenangkan persaingan kawasan ASEAN. Pertumbuhan ekonomi kawasan ASEAN yang terus meningkat ditengah krisis global menjadi kesempatan dalam pembukaan pasar perdagangan kawasan terutama kebutuhan akan penerbangan yang juga meningkat.

Dengan adanya permasalahan diatas, penulis tertarik untuk menganalisis dan membahas keikutsertaan Indonesia dalam perjanjian perjanjian *open sky* melalui rumusan masalah apa saja peluang dan tantangan yang akan didapat indonesia terhadap ASEAN *Multilateral Agreement on Air Services 2009*. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apa saja peluang dan tantangan yang akan didapat dan harus dipersiapkan Indonesia setelah menyetujui ASEAN *Multilateral Agreement on Air Services* pada tahun 2010.

Kerangka Pemikiran

Suatu permasalahan yang diangkat harus mempunyai landasan teori atau konsep untuk menganalisa. Dalam tulisan ini, penulis menggunakan konsep yang diharapkan akan mempermudah dalam memahami dan menangkap maksud dari tulisan ini. Adapun yang dimaksud dengan konsep itu sendiri menurut William D. Coplin (1992: 8) adalah sebagai berikut:

“Konsep adalah suatu rangkaian kata yang digunakan untuk menerangkan sesuatu secara tepat sehingga orang lain memahami apa yang dimaksudkan.”

Berangkat dari definisi tersebut maka dalam menganalisa permasalahan yang penulis ajukan, penulis mendasarkan pada konsep *cost and benefit* yang dikemukakan oleh Thomas Oatley (2004). Oatley mengemukakan bahwa setiap pemerintah harus membuat pilihan-pilihan mengenai bagaimana ekonomi dalam negeri saling berhubungan dengan ekonomi global. Analisis tentang *cost and benefits* merupakan metodologi yang digunakan untuk membandingkan biaya dan manfaat kebijakan pemerintah atau dari tindakan perspektif dari masyarakat secara keseluruhan. Dasar analisis dari teori ini adalah dapat memberikan informasi kepada pengambil keputusan tentang efek pada seluruh masyarakat. Analisis menggunakan teknik ini memahami bahwa para pembuat keputusan mungkin memilih untuk mengabaikan hasil, tetapi sebuah keuntungan memungkinkan pembuat keputusan untuk menimbang lebih jelas tentang 'biaya' peluang.

Kebijakan *open sky* yang akan berlaku mulai tahun 2015 dibuat untuk merangsang persaingan dan pertumbuhan ekonomi bagi negara-negara ASEAN dengan menghapuskan kendala-kendala yang ada di sektor angkutan udara. Bagi Indonesia, hal ini dapat menjadi peluang sekaligus tantangan. Infrastruktur dan kerangka kebijakan harus diselaraskan dengan mempertimbangkan kepentingan dari masing-masing pemangku kewenangan, dan sektor angkutan udara harus mempersiapkan diri dalam menghadapi persaingan di kawasan regional yang lebih ketat. Pada saat yang bersamaan, sebagai negara terbesar di ASEAN dengan pasar domestik yang luas dan sektor maskapai penerbangan lokal yang bertumbuh pesat dan sangat kompetitif, Indonesia dapat memperoleh manfaat besar dari kebijakan *open sky* ini (*Indonesia Infrastructure Initiative*, 2011).

Adanya manfaat dari *open sky* akan berpengaruh kepada naiknya aktifitas sektor-sektor lain sehingga biaya transaksi dalam aktifitas pasar dapat diminimalisir sehingga pergerakan modal lebih bebas serta dapat mendukung pertumbuhan dan investasi.

Pertumbuhan ekonomi dan investasi Indonesia saat ini tengah mengalami peningkatan. Pertumbuhan ini didukung dengan letak geografis Indonesia yang memiliki lebih dari 18.000 pulau tersebar di bentangan lebih dari 5.000 km. Kondisi geografis Indonesia yang berupa negara kepulauan akan meningkatkan kecenderungan untuk melakukan penerbangan. Potensi bagi penerbangan di Indonesia sangat besar, dan seiring dengan pesatnya pertumbuhan pasar domestik di negara ini, lokasi strategis Indonesia di jantung Asia Tenggara juga semakin menegaskan betapa signifikannya pasar yang dimiliki Indonesia. Transportasi udara juga penting untuk menunjang sejumlah besar industri tertentu. Adanya kontribusi yang diberikan transportasi udara terhadap sektor-sektor lain menunjukkan semakin tinggi indeks, semakin tergantung industri tersebut kepada transportasi udara.

Terlepas dari implementasi kebijakan *open sky* di ASEAN. Infrastruktur transportasi udara Indonesia baik bandara maupun manajemen lalu lintas udara memerlukan peningkatan (*upgrading*) untuk menyediakan kapasitas yang cukup sehingga tidak menghambat pertumbuhan permintaan transportasi udara. Konsultan pembangunan di Indonesia, *Indonesia Infrastructure Initiative* (IndII) memaparkan

rancangan kajian yang memperkirakan bahwa dampak langsung dan tidak langsung dari *open sky* dapat meningkatkan PDB hingga Rp 7 triliun dan menciptakan 32.000 lapangan kerja baru untuk perekonomian Indonesia pada tahun 2025. Namun, keterbatasan kapasitas di bandara Jakarta dan di tempat lain perlu diatasi sehingga manfaat terbesar dapat diraih baik bagi Indonesia maupun maskapai penerbangan domestik. Tantangan yang dihadapi Indonesia bukan hanya dalam pembenahan infrastruktur, tetapi juga sistem, dan teknologi baru. Kebijakan dan peraturan penunjang juga diperlukan, terutama pada bidang keselamatan, keamanan, perlindungan lingkungan hidup, dan akses terhadap pasar. Tantangan yang akan datang secara signifikan, menyebabkan Indonesia perlu berfikir matang-matang untuk bersedia meratifikasi. Selain karena pertimbangan normatif Indonesia sebagai salah satu anggota ASEAN, juga karena banyak tantangan yang harus dihadapi. Namun, tantangan-tantangan tersebut bukan tidak dapat diatasi, hingga pada akhirnya Indonesia bersedia untuk ikut serta dalam perjanjian *open sky* ini.

Metode Penelitian

Metode penelitian yang dipakai dalam penulisan skripsi ini adalah metode pengumpulan data dan metode analisis data. Definisi metode menurut pendapat Tha Liang Gie (1974: 130) :

“Metode merupakan cara atau langkah yang berulang-ulang sehingga menjadi suatu pola untuk menggali pengetahuan tentang suatu gejala, pada ujung awalnya ini merupakan langkah untuk mengumpulkan data-data, sedangkan pada ujung akhirnya merupakan langkah untuk memeriksa kebenarannya dan pernyataan-pernyataan yang dibuat mengenai masalah tersebut.”

Berdasarkan definisi diatas, metode dapat disimpulkan sebagai suatu kerangka konseptual yang diterapkan dalam penelitian yang dinilai dari proses pengumpulan data sampai dengan analisis data sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai. Untuk memperoleh kebenaran suatu penelitian maka sangat diperlukan adanya data yang berisikan tentang fakta-fakta yang ada di lapangan. Metode yang penulis gunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu metode deskriptif kualitatif yang kemudian dibagi lagi kedalam dua metode yaitu, metode pengumpulan data dan metode analisis data.

Hasil dan Pembahasan

Dalam Bali Concord II telah disebutkan bahwa cita-cita terbentuknya ASEAN *Economic Community* pada tahun 2015 adalah, angkutan udara menjadi salah satu dari 12 (dua belas) sektor yang akan diintegrasikan pada tahun 2010. Kekuatan dari negara-negara ASEAN ini harus segera dipersatukan layaknya Eropa dengan Uni Eropa-nya untuk menghadapi tantangan dan persaingan dari negara-negara besar Asia, seperti Cina dan India. Dan salah satu perwujudannya adalah dengan adanya ASEAN *Open Sky*.

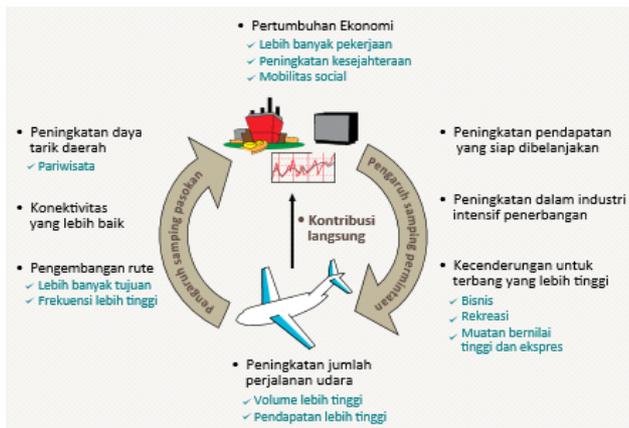
Seperti yang tertuang pada kesepakatan *open sky* di Manila pada 20 Mei 2009, yang menyatakan bahwa:

”*RECOGNISING that efficient and competitive international air services are important to develop trade, benefit consumers, and promote economic growth.*”

Kesepakatan *open sky* menegaskan bahwa layanan udara yang kompetitif sangat penting untuk mengembangkan perdagangan. *Open sky* diharapkan dapat menguntungkan konsumen dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Indonesia sebagai negara anggota ASEAN dengan kawasan terbesar memiliki berbagai macam peluang dan tantangan. Pada satu sisi, kita menyadari bahwa ASEAN yang terintegrasi secara ekonomi menawarkan akses pasar yang lebih besar, dan peluang penyerapan tenaga kerja yang lebih luas. Namun di sisi lain, dengan tingkat daya saing Indonesia yang secara umum belum mampu bersaing dengan negara-negara tetangga, sehingga menimbulkan kekhawatiran yang meluas dengan makin dekatnya tahun 2015. Pasar Indonesia yang notabene merupakan pasar terbesar di ASEAN di khawatirkan akan lebih banyak dirambah oleh pelaku-pelaku usaha dari negara tetangga. Atas alasan tersebut, menjadi pertanyaan serta kekhawatiran sejumlah pihak sebenarnya seberapa besar tantangan yang harus kita hadapi serta langkah apa saja yang harus dilakukan untuk turut mengambil manfaat dari kerjasama ASEAN tersebut. Dalam implementasi *open sky* bagi Indonesia, berikut ini berturut-turut akan dijelaskan faktor-faktor yang dapat menjadi peluang maupun tantangan dalam menghadapi *open sky*, dilihat dari segi ekonomi dan sosial.

a. Faktor Ekonomi

Adanya ekonomi yang meningkat juga berpengaruh terhadap transportasi udara, layanan transportasi udara dapat menjadi pendorong pertumbuhan yang penting. Transportasi udara menjadi sebuah sarana yang dapat memudahkan mobilitas seseorang untuk melakukan proses perdagangan lintas batas negara. Selain itu banyak sekali industri-industri yang ikut berkembang seiring semakin dikembangkannya transportasi udara. Berbagai layanan yang diberikan oleh jasa transportasi udara ini secara tidak langsung akan menghasilkan dampak lebih luas daripada sekedar pengaruh terhadap maskapai penerbangan dan operator bandara tersebut seperti yang diilustrasikan pada gambar 4.1 berikut ini.



Gambar 4.1. *Virtuous Circle* Transportasi Udara
Sumber : Prakarsa edisi Januari 2012

Gambar ilustrasi diatas dikenal sebagai *virtuous circle* (efek domino) dalam transportasi udara pada saat sektor ini mendapat pendapatan, yaitu:

1. Seorang penumpang udara tidak hanya membayar harga tiketnya, tetapi juga akan mengeluarkan uang untuk hotel, taksi, dan sebagainya, serta berkontribusi pada berkembangnya perniagaan.
2. Maskapai penerbangan yang mengangkut lebih banyak penumpang, akan mengeluarkan uang lebih banyak untuk jasa boga serta layanan pendukung lainnya.
3. Dari dua hal diatas, pertumbuhan dalam industri/layanan pendukung tersebut mengakibatkan peningkatan kebutuhan untuk melakukan perjalanan.

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

1. Peningkatan efisiensi usaha melalui ketersediaan sarana yang lebih mudah (tepat waktu, sering, lebih cepat) antara Indonesia dan wilayah perdagangan lain, yang pada gilirannya menjadikan negara tersebut sebagai lokasi yang lebih menarik bagi investasi asing langsung.
2. Penurunan biaya perjalanan keseluruhan (biaya perjalanan keseluruhan tidak hanya memperhitungkan harga tiket, tetapi juga berapa lama waktu perjalanan yang diperlukan, dan biaya-biaya terkait seperti bermalam karena terpaksa).
3. Manfaat bagi pariwisata sebuah negara (*inbound tourism*), termasuk masa tinggal yang lebih lama, pembelanjaan yang meningkat, serta jumlah wisatawan yang lebih besar.
4. Kemudahan untuk pulang mengunjungi keluarga dan kerabat (sebuah manfaat penting bagi buruh migran dan perantau yang menetap secara lebih permanen).

Transportasi udara juga penting untuk menunjang sejumlah besar industri tertentu. Keputusan Indonesia

meratifikasi *open sky* salah satunya adalah untuk pertumbuhan ekonomi kawasan yang semakin berkembang. *Open Sky* akan mendorong meningkatnya kebutuhan penerbangan, dimana dalam aspek ini Indonesia dapat memanfaatkan *intra trade* udara serta dari bidang lain yang mempengaruhi. Dari penjelasan diatas, Indonesia dapat memanfaatkan peluang *open sky* seperti yang tertera pada pasal 9 perjanjian *open sky* bahwa :

“to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territories of the other Contracting Parties in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Parties in freely convertible currencies according to local currency regulation.”

Pasal diatas menjelaskan, untuk mencukupi kebutuhan penerbangan, termasuk didalamnya bahan bakar yang dibeli dari tempat pesawat tersebut berhenti harus menggunakan mata uang yang sama. Dengan digunakannya rupiah, maka akan menyebabkan peningkatan nilai mata uang. Selain itu, pasal 9 mengenai kegiatan komersial, juga menyebutkan bahwa :

“In operating or holding out the authorised services on the agreed routes, the designated airline(s) may, subject to national laws and regulations and policies, enter into cooperative marketing arrangements which may include but are not limited to code-sharing or block-space with an airline or airlines of the same Contracting Party; and an airline or airlines of the other Contracting Parties, provided that all participants in such arrangements hold the underlying traffic rights and appropriate authorisation and meet the requirements applied to such arrangements.”

Pasal tersebut menjelaskan bahwa suatu perusahaan yang didirikan di negara lain sesama anggota ASEAN, harus tunduk pada hukum dan kebijakan nasional negara tersebut, termasuk didalamnya dalam hal tarif perdagangan. Indonesia dapat memanfaatkan perusahaan asuransi dan pajak yang diterima dari masuknya maskapai asing ke Indonesia. Aturan-aturan untuk melindungi pelaku modal baik asing maupun nasional tertuang dalam Keputusan Presiden Nomor 50 tahun 1987 yang mensyaratkan pihak Indonesia harus memiliki 51% saham. Pasal 1 menyebutkan :

"Kepada Perusahaan Penanaman Modal Asing yang :

- a. Minimal 51% (lima puluh satu persen) sahamnya dimiliki oleh Negara dan/atau swasta nasional, atau
- b. Minimal 45% (empat puluh lima persen) sahamnya dimiliki oleh Negara dan/atau swasta nasional dengan syarat 20% (dua puluh persen) dari jumlah seluruh saham

dijual melalui pasar modal sebagai saham atas nama.

diberi perlakuan sama seperti perusahaan yang dibentuk dalam rangka Undang-undang Nomor 6 Tahun 1968 tentang Penanaman Modal Dalam Negeri."

Negara berkembang meyakini penanaman modal sebagai suatu keniscayaan karena penanaman modal merupakan salah satu motor penggerak roda ekonomi agar suatu negara dapat mendorong perkembangan ekonominya selaras dengan tuntutan perkembangan masyarakatnya. Setiap negara selalu berusaha meningkatkan pembangunan, kesejahteraan dan kemakmuran rakyatnya. Usaha tersebut dilakukan dengan berbagai cara yang berbeda antara satu negara dengan negara lainnya. Salah satu usaha yang selalu dilakukan oleh negara adalah menarik sebanyak mungkin investasi asing masuk ke negaranya. Alasan pertama suatu negara membuka diri terhadap penanaman modal asing, termasuk Indonesia, adalah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi (*economic growth*), guna memperluas lapangan kerja. Baru kemudian, dengan masuknya modal asing tujuan-tujuan lain ingin dicapai seperti mengembangkan industri substitusi import untuk menghemat devisa, mendorong ekspor non-migas untuk meningkatkan devisa, alih teknologi, membangun prasarana, dan mengembangkan daerah tertinggal.

Setelah dipaparkan beberapa peluang Indonesia dalam menyetujui *open sky*, beberapa pihak juga tidak sedikit yang memandang pesimis ratifikasi tersebut. Ada kekhawatiran oleh operator dan pengamat penerbangan, bahwa pasar penerbangan domestik akan dikuasai asing setelah ASEAN *Open Sky* diberlakukan kelak. Dari sisi kesiapan dan kenyamanan bandara, Indonesia tertinggal jika dibandingkan dengan pertumbuhan maskapai penerbangan dan jumlah pesawat terbang yang ada. Banyak bandara yang sudah melebihi kapasitas, sehingga terlihat kumuh dan suram. (Detik, 2013). Kekhawatiran-kekhawatiran yang timbul bukan tidak bisa diatasi, dalam pasal 12 perjanjian ASEAN *open sky*, telah disebutkan bahwa :

"Each Contracting Party agrees:

- a. that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air services governed by this Agreement; and*
- b. to take action to eliminate all forms of discrimination and/or anti-competitive practices by that Contracting Party and/or its designated airline(s) that it deems to adversely affect the competitive position of a designated airline of any other Contracting Party."*

Pasal diatas menjelaskan tentang persaingan tentu saja akan terjadi di antara maskapai-maskapai penerbangan di ASEAN setelah persetujuan mengenai *open sky* dilaksanakan. Pada dasarnya dalam dunia bisnis, upaya

untuk memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya merupakan perilaku yang wajar, akan tetapi langkah-langkah yang diambil untuk mencapai tujuan tersebut harus tetap dalam koridor yang diperbolehkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku. Efektifitas dari adanya pasal ini disusun untuk mencegah adanya praktek-praktek bisnis yang curang serta perusahaan maskapai penerbangan dan pelaku usaha lain nantinya dapat berlaku adil tanpa adanya diskriminasi dan praktek-praktek yang dianggap tidak kompetitif.

b. Faktor Sosial

Bangsa Indonesia sebagai negara yang kaya akan sumber daya alam, memiliki posisi wilayah yang strategis, yaitu sebagai negara kepulauan dengan luas laut 2/3 dari luas total wilayah. Selain memiliki kekayaan alam yang cukup berlimpah, bangsa Indonesia memiliki sumber daya manusia yang cukup besar. Sumber daya manusia merupakan aset bangsa yang sangat menentukan kemajuan suatu negara, sebagai modal dasar untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maju yang diperhitungkan dikancah dunia Internasional. (Kuncoro, 2013).

Sumber daya manusia berbanding lurus dengan kemajuan bangsa. Kemajuan sebuah bangsa pastinya tidak terlepas dari bagaimana bangsa tersebut mengelola sumber daya manusia dengan baik sebagai sehingga aset yang sudah ada turut membawa kemajuan sebuah negara .

Untuk meningkatkan daya saing Indonesia dalam industri penerbangan di kawasan ASEAN dan regional, Indonesia perlu melakukan berbagai langkah besar. Menteri Perhubungan Freddy Numberi mengungkapkan terobosan besar yang harus dilakukan antara lain dengan meningkatkan kualitas SDM dengan jumlah yang memadai. Kualitas SDM khususnya sub sektor perhubungan udara harus ditingkatkan dengan perkembangan terkini agar penyelenggaraan operasional penerbangan dan pelayanan transportasi udara yang mengacu pada *safety, security, services*, dan *compliance* dapat terpenuhi.

Banyaknya persoalan di regulator, bandara, maskapai penerbangan dan penumpang yang melanggar aturan peradaban keselamatan penerbangan sipil membuat citra penerbangan Indonesia semakin suram di mata dunia penerbangan internasional. Dengan pertumbuhan penumpang rata-rata di atas 20% per tahun, semua pihak harus bekerja sangat keras supaya pertumbuhan bandara, pesawat dan navigasi udara bisa memenuhi pergerakan penumpang yang terus meningkat secara tajam. Saat ini Indonesia masih kekurangan pilot dan teknisi, dari 18 sekolah penerbangan, rata-rata baru bisa meluluskan 250 orang pilot setiap tahun. Jumlah itu belum seimbang dengan kebutuhan pilot di Indonesia. Untuk mengatasi tantangan tersebut, Indonesia dirasa harus menambah jumlah sekolah penerbangan dan memperbaiki kualitas sekolah yang sudah ada serta bekerja sama dengan Agen Pengembangan Sumber Daya Manusia yang terfokus pada pelatihan penerbangan untuk kebutuhan Indonesia.

Dengan adanya *open sky*, pasar penerbangan Indonesia akan terbuka luas dan tentunya sangat perlu diantisipasi oleh para pemain dan regulator supaya industri penerbangan domestik mampu bersaing dengan pemain asing, khususnya dari Singapura, Malaysia, Thailand,

Filipina, dan Vietnam. Pada tahun 2015 nanti, pasar penerbangan Indonesia diramalkan oleh para pelaku asing, hal ini tentunya menimbulkan berbagai kekhawatiran oleh banyak pihak. Kekhawatiran tersebut selain karena masuknya maskapai asing yang lebih murah dengan kualitas yang dapat dikatakan lebih unggul, juga kekhawatiran mengenai semakin banyaknya pengangguran karena kualitas manusia di Indonesia masih kalah saing dengan para pelaku asing yang memiliki *attitude* dan kualitas yang lebih baik.

Pakar penerbangan yang juga mantan Kepala Staf Angkatan Udara Chappy Hakim mengatakan, di kawasan ASEAN pasar Indonesia paling besar, *open sky* diintip semua negara. Indonesia menggiurkan di kawasan ini, mungkin di dunia, dilihat dari pertumbuhan penumpang, 2-3 tahun lagi tertinggi di dunia (Sulistiyono, 2012).

Kesimpulan dan Saran

Skripsi ini membahas tentang apa peluang dan tantangan yang didapat Indonesia dari ratifikasi ASEAN *Open Sky Policy* pada tahun 2015 nanti. Berdasarkan penjelasan pada bab-bab sebelumnya, dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa Indonesia memiliki beberapa peluang dan tantangan, diantaranya adalah :

a. Peluang Indonesia dalam *open sky*

1. Akses pasar akan semakin besar karena adanya liberalisasi penerbangan.
2. Berkembangnya perniagaan. Banyak industri-industri lain yang ikut berkembang seiring semakin dikembangkannya transportasi udara.
3. Peningkatan daya tarik daerah (pariwisata) serta wisatawan yang lebih besar.
4. Konektifitas semakin baik, frekuensi penerbangan yang meningkat akan berpengaruh pula kepada rute penerbangan juga ikut bertambah.
5. Peningkatan jumlah perjalanan udara berpengaruh langsung kepada mobilitas sosial, peningkatan kesejahteraan dan lapangan pekerjaan.

b. Tantangan Indonesia dalam *open sky*

1. Indonesia masih harus menambah dan memperbaiki banyak sektor dengan keikutsertaannya dalam *open sky*. Sektor tersebut diantaranya perbaikan infrastruktur, penambahan jumlah dan kualitas sekolah-sekolah penerbangan serta perbaikan regulator bandara untuk meningkatkan sistem keamanan.
2. Indonesia merupakan negara paling luas dan jumlah penduduk yang banyak jika dibandingkan dengan negara anggota ASEAN yang lain. Kondisi ini harus bisa dimanfaatkan sebaik mungkin oleh Indonesia agar nantinya bisa berperan sebagai pelaku bukan sebagai pasar.
3. Terkait persiapan SDM yang mumpuni dalam bidang penerbangan, Indonesia memiliki banyak SDM yang handal, sayangnya manajemen SDM tersebut tidak cukup baik. Hal ini yang menyebabkan Indonesia masih menggunakan para pilot asing. Kondisi ini harus ditanggulangi dengan ditingkatkannya ketersediaan operator dan pelaksana penerbangan.

Dengan membandingkan peluang dan tantangan yang akan didapat, Indonesia akan memiliki keuntungan yang lebih besar dari pada 'biaya' persiapan yang harus dikeluarkan. Oleh karena itu, kebijakan *open sky* akan tetap diikuti, namun implementasinya dibatasi agar Indonesia bisa setidaknya mengurangi kerugian dari kebijakan tersebut.

Daftar Pustaka

Buku :

- ASEAN Studies Centre. 2008. *Session I: Identifying the Roadblocks to ASEAN Economic Integration. Workshop on ASEAN Community*. Singapore: ISEAS.
- Budiharjo, Miriam. 2008. *Dasar-Dasar Ilmu Politik*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Coplin, William D. 1992. *Pengantar Politik Internasional: Suatu Telaah Teoritis*, terjemahan Marsedes Marbun, Bandung: Sinar Baru.
- Departemen Perdagangan Republik Indonesia. *Outline Book, Menuju ASEAN Economic Community 2015*. Jakarta: Departemen Perdagangan Republik Indonesia.
- Doganis, Rigas. 2002. *Flying off Course. The economics of International Airlines. Third edition..* Routledge.
- Forsyth, Peter, et al. 2004. *Preparing ASEAN for Open Sky. AADCP Regional Economic Policy Support Facility, Research Project 02/008*. Monash International Pty. Ltd.
- Hew, Denis. 2005. *Introduction: Roadmap to an ASEAN Economic Community dalam Roadmap to an ASEAN Economic Community*. Singapore : Institute of South East Asian Studies.
- Kementrian Perdagangan Indonesia. *Buletin KPI, Edisi 005/KPI/2010*. Jakarta : Kementrian Perdagangan Indonesia.
- Liang Gie, Tha. 1974. *Ilmu Politik: Suatu Pembahasan Tentang Pengertian, Kedudukan, Lingkup dan Metodologis*, Yogyakarta: FISIP UGM.
- Mas'ood, Mochtar. 1989. *Studi Hubungan Internasional: Tingkat analisis dan Teorisasi*, Yogyakarta: PAV-SS- UGM.
- Oatley, Thomas. 2004. *International Political Economy: Interest and Institutions in the Global Economy*. London: Longman.
- Plano, Jack C. 1982. *Kamus Analisa Politik*. Jakarta: Rajawali Press.

Internet :

ASEAN Secretariat. 2013. *About ASEAN*. Diakses dari <http://www.asean.org/asean/about-asean>. [02 Mei 2013]

Indonesia Infrastructure Initiative, 2011. Para Pemangku Kepentingan Mempertimbangkan Proyeksi Dampak Kebijakan Open Sky ASEAN". Diakses dari http://www.indii.co.id/ind/publications-detail.php?id_news=191. [11 November 2013]

Indonesian Commercial Newsletter Secretariat. "Market Intelligence In, Penerbangan Reguler di Indonesia". Diakses dari <http://www.datacon.co.id/Penerbangan2008.html>. [11 Desember 2013]

Kuncoro. Menilik indeks Sumber Daya Manusia di Indonesia. Diakses dari <http://www.setkab.go.id/artikel-10918-.html>. [8 Januari 2014]

Pambagio, Agus. "Kesiapan Indonesia Menghadapi Liberalisasi Penerbangan ASEAN 2015". Diakses dari <http://news.detik.com/read/2013/10/28/104533/2397013/103/3/kesiapan-indonesia-menghadapi-liberalisasi-penerbangan-asean-2015>. 8 Januari 2014.

Prakarsa Infrastruktur Indonesia Kegiatan 220, 2011. "Strategi Nasional bagi Implementasi Kebijakan ASEAN Open Sky". Diakses dari http://www.indii.co.id/upload_file/.pdf. [12 Desember 2013]

Soesastro, Hadi. 2008. *Implementing the ASEAN Economic Community (AEC) Blueprint*, in Soesastro, H. (ed.), *Deepening Economic Integration- The ASEAN Economic Community and Beyond-*, ERIA Research Project Report 2007- 1-2, *Unsur Penting Cetak Biru Komunitas Ekonomi ASEAN*. Diakses dari <http://www.asianfarmers.org/wp-content/uploads/2008/07/indonesia-bahasa.pdf> [4 April 2013]

Sulistiyono, Arif Gunawan. 2012. ASEAN Open Sky Ancam Pasar Penerbangan Nasional. Diakses dari

<http://industri.bisnis.com/read/20120403/98/71154/asean-open-sky-ancam-daya-saing-maskapai-nasional>. [9 Januari 2014]

Peraturan Perundang-undangan :

Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2011 Tentang Pelaksanaan Komitmen Cetak Biru Masyarakat Ekonomi ASEAN Tahun 2011

Keputusan Menteri Perhubungan no. KM. 7 Tahun 2010.

Keputusan Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1987.

Artikel Ilmiah Hasil Penelitian Mahasiswa 2012





