

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Dalam dua dekade terakhir terjadi perubahan yang signifikan terhadap kebijakan transportasi serta aktivitas kerjasama jasa transportasi yang dilakukan oleh negara-negara di dunia.¹ Perubahan kebijakan ini dilakukan untuk mengantisipasi perubahan lingkungan dalam industri penerbangan yang diakibatkan oleh munculnya banyak maskapai baru, perubahan situasi ekonomi, serta aturan main yang berbeda-beda oleh masing-masing negara dalam kebijakan jasa penerbangan. Salah satu kebijakan yang paling signifikan yang terjadi dalam beberapa dekade terakhir adalah *Open Sky Policy*.

Open Sky Policy dipahami sebagai sebuah kesepakatan langit terbuka yaitu salah satu bentuk dari liberalisasi atas regulasi-regulasi yang berkaitan dengan industri penerbangan, khususnya penerbangan komersil dengan tujuan untuk menciptakan sebuah lingkungan pasar bebas dalam industri penerbangan.² Dalam kerjasama *open skies*, terdapat berbagai aspek kebijakan yang dilakukan secara berbeda, seperti deregulasi kapasitas dan penghapusan kendali pemerintah atas harga yang ditetapkan. Deregulasi ini berdampak pada melonggarnya peraturan-peraturan dalam industri jasa transportasi udara.³

¹ Fachri Mahmud, *ASEAN Open Sky dan tantangan bagi Indonesia*, (Jakarta: PT. Mahmud Yunus Wadzuriyah, 2012), 91.

² U.S. Department of State, *Open Skies Partnerships: Expanding the benefits of Freer Commercial Aviation*, Bureau of Public Affairs., 2011 (diakses melalui <http://www.state.gov/e/eb/tr/ata/> pada 21 Februari, pukul 00:00)

³ Sakti Adji Sasmita, *Penerbangan dan Bandar Udara*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), 66.

Open sky sebagai sebuah inisiatif untuk meliberalisasi penuh melalui peningkatan akses terhadap pasar internasional dengan komponen kunci memperbolehkan sektor transportasi untuk memaksimalkan kontribusinya dalam ekonomi global.⁴ Upaya liberalisasi penuh transportasi udara pertama kali datang dari Amerika Serikat yaitu pada tahun 1979. Berlanjut pada perjanjian *open skies* antara Amerika Serikat dan Uni Eropa yang disepakati sejak tanggal 2 Maret 2007.⁵ Inisiatif untuk melakukan *open skies* ini akhirnya menyebar ke berbagai belahan dunia termasuk di kawasan ASEAN, yang saat ini dikenal dengan *ASEAN Open Sky*.

Melihat potensi yang cukup besar dalam aspek jasa penerbangan membuat ASEAN memasukkan integrasi dalam bidang pelayanan udara sebagai salah satu dari tujuan Komunitas Ekonomi ASEAN yang telah disepakati dalam *Bali Concord II* di KTT ASEAN ke-9 pada tahun 2003 di Bali, Indonesia.⁶ Di waktu yang sama, untuk meningkatkan layanan transportasi udara yang lebih agresif, diadopsi sebuah *Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and Liberalization 2005-2015* dalam 10th *ASEAN Transport Ministers' Meetings (ATMs)* di Phnom Penh, Kamboja.⁷ Perencanaan ini bertujuan untuk mengembangkan tindakan strategis tertentu untuk meliberalisasi layanan udara lebih jauh dan untuk mempromosikan

⁴ International civil Aviation Organization, *Worldwide Air Transport Conference (ATCONF) Sixth Meeting*, diakses pada

http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp060_en.pdf, (diakses pada Januari 06, 2017), hal 4

⁵ Fachri Mahmud, *ASEAN Open Sky dan tantangan bagi Indonesia*, (Jakarta: PT. Mahmud Yunus Wadzuriyah, 2012), 91, 92.

⁶ Adi Kusumaningrum, "Pelaksanaan Pasal 5 (1) Charter of The Association of Southeast Asian Nation Bidang Jasa Angkutan Udara di Indonesia," *Rechtidee Jurnal Hukum*, Vol. 9, no. 1 (2014): 39.

⁷ Association of Southeast Asian Nations (ASEAN), *Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and Liberalization (ASEAN Document Series, 2004)*, 221-226.

sebuah lingkungan yang memungkinkan untuk pasar udara tunggal di regional Asia Tenggara. Rencana ini akhirnya diadopsi kedalam sebuah dokumen yang dikenal sebagai *Roadmap for Integration of Air Travel Sector (RIATS)*⁸ yang menargetkan tahun 2015 untuk mencapai sebuah rezim *open skies* yang efektif di regional Asia Tenggara.⁹

Tabel 1.1 Tujuan dari *Roadmap for Integration of Air Travel Sectors (RIATS)*

Roadmap for Integration of Air Travel Sectors (RIATS)
Target waktu ASEAN <i>Open Skies</i> : 2015
<u>Tujuan</u>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Liberalisasi signifikan layanan angkutan udara (kargo) pada tahun 2006, liberalisasi penuh pada tahun 2008 2. Membebaskan 3rd dan 4th <i>freedom flights</i> terhadap semua titik yang ditunjuk dalam sub-regional ASEAN pada tahun 2005, dan setidaknya dua titik yang ditunjuk di masing-masing negara antar sub-reigonal ASEAN pada 2006 3. Membebaskan 5th <i>freedom traffic</i> antar titik-titik yang ditunjuk dalam su-regional ASEAN pada 2006 dan setidaknya dua titik yang ditunjuk di masin-masing negara antar sub-regional ASEAN pada tahun 2008 4. Membebaskan 3rd dan 4th <i>freedom flights</i> antar ibu kota pada tahun 2008 5. Membebaskan 5th <i>freedom flights</i> antar ibu kota pada tahun 2008

Sumber: Alan Khee-Jin Tan (2013), "*Toward a Single Aviation market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenge*"

Komitmen *RIATS* dalam upaya layanan udara yang terintegrasi telah diwujudkan dalam dua kesepakatan resmi yang telah disepakati negara-negara anggota di ASEAN, yaitu *Multilateral Agreements on Air Services (MAAS)* pada 20 Mei 2009 di Manila dan *Multilateral Agreements for Full Liberalization of Passenger Air Services (MAFLPAS)* pada 12 November 2010 dalam *ASEAN Transport Ministers (ATM)* ke 16 di Brunei Darussalam. Sebelumnya, telah

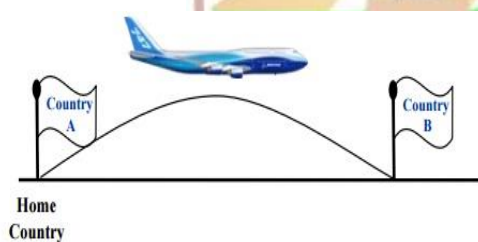
⁸ *Roadmap for Integration of Air Travel Sector* merupakan langkah-langkah strategis yang dibangun untuk memajukan liberalisasi penuh jasa transportasi udara di ASEAN. Sebagai langkah untuk mencapai visi dari para pemimpin ASEAN dalam *Open Sky* di regional ASEAN, maka *roadmap* ini disusun untuk membangun kompetisi diantara maskapai yang diadopsi dari *The 9th ASEAN Transport Ministers' Meeting* di Myanmar pada Oktober 2003.

⁹ Alan Khee-Jin Tan, "Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges," *Eria Discussion Paper Series: National University of Singapore* (2013): 1.

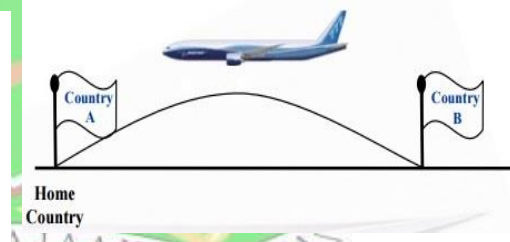
disepakati juga mengenai transportasi kargo yang diadopsi dalam *Multilateral Agreement for Full Liberalization of Air Freight Services (MAFLAFS)* di Manila pada Mei 2009.¹⁰

MAFLPAS merupakan kesepakatan tambahan dengan tujuan untuk ”*mop up*” atau membersihkan kota-kota yang tidak termasuk dalam *MAAS* dengan tujuan liberalisasi penuh penumpang disetiap titik-titik bandara udara internasional yang ada di Asia Tenggara. Hal tersebut sesuai dengan isi protokol pertama yaitu “*allows for unlimited third and fourth freedom operations for carriers of state parties between any two non-capital cities, or between a non-capital and a capital*”.¹¹

Gambar 1.1 Third Freedom¹²



Gambar 1.2 Fourth Freedom¹³



sumber: International Civil Aviation Organization, *Manual on the Regulation of international Air Transport 2nd* (International Civil Aviation Organization, 2004), 4. 1-9 diakses melalui www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_en.pdf

Third freedom dan *fourth freedom* mengatur hak angkutan udara dari suatu negara untuk dapat mendarat dan lepas landas di wilayah negara tujuan.¹⁴ Sebagai contoh implementasinya adalah penerbangan udara *Thai Airways* yang bisa

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid

¹² *Third Freedom* merupakan sebuah hak istimewa, sehubungan dengan jasa udara internasional yang dijadwalkan, diberikan oleh satu negara ke negara lain untuk dapat mendarat dalam territorial negara pertama, jalur penerbangan dating dari negara asal angkutan udara.

¹³ *Fourth Freedom* merupakan sebuah hak istimewa, sehubungan dengan jasa udara internasional yang dijadwalkan, diberikan oleh satu negara ke negara lain untuk lepas landas, dalam teritori negara pertama, jalur penerbangan menuju negara asal.

¹⁴ International Civil Aviation Organization, *Manual on the Regulation of international Air Transport 2nd* (International Civil Aviation Organization, 2004), 4. 1-9 diakses melalui www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_en.pdf

beroperasi antara Bangkok (*capital*) dan Bali (*capital*), Phuket (*non-capital*) dan Bali (*capital*), atau Phuket (*non-capital*) dan Jakarta (*capital*). Dimana angkutan udara asing tidak perlu lagi untuk harus transit terlebih dahulu di ibukota negara tujuan.¹⁵

Dalam protokol kedua *MAFLPAS* menyebutkan “*allows for unlimited fifth freedom¹⁶ operations for carriers of state parties between cities*” yang memberikan kebebasan hak kelima penerbangan udara suatu negara untuk mendarat dan lepas landas, dalam teritori negara kedua, dengan jalur penerbangan datang dari atau menuju ke negara ketiga.¹⁷ Protokol kedua ini memberikan kebebasan angkutan udara untuk *transit* di negara kedua sebelum melanjutkan ke negara ketiga. Protokol kedua ini juga mencakup penerbangan yang melibatkan ibukota kecuali ketiga titik merupakan ibukota yang telah dicakup dalam *MAAS*. Sebagai contoh penerbangan *Thai Airways* dari Thailand menuju Filipina melalui Vietnam dengan rute Phuket (*non-capital*) – Ho Chi Minh (*non-capital*) – Cebu (*non-capital*) atau Phuket (*non-capital*) – Ho Chi Minh (*non-capital*) – Manila (*capital*).¹⁸

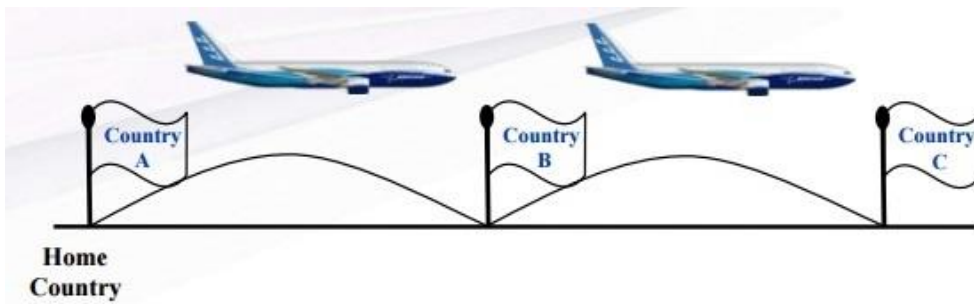
¹⁵ Alan Khee-Jin Tan, “Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges,” *Eria Discussion Paper Series: National University of Singapore* (2013): 9.

¹⁶ *Fifth Freedom* merupakan sebuah hak istimewa sehubungan dengan jasa udara internasional yang dijadwalkan, diberikan oleh salah satu negara ke negara lain untuk mendarat dan lepas landas, dalam teritori negara pertama, jalur penerbangan datang dari atau menuju negara ketiga (sumber: : International Civil Aviation Organization, *Manual on the Regulation of international Air Transport 2nd* (International Civil Aviation Organization, 2004), 4. 1-9 diakses melalui www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_en.pdf)

¹⁷ Ibid

¹⁸ Alan Khee-Jin Tan, “Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges,” *Eria Discussion Paper Series: National University of Singapore* (2013): 8

Gambar 1.3 Fifth Freedom



Sumber: International Civil Aviation Organization, *Manual on the Regulation of international Air Transport* 2nd (International Civil Aviation Organization, 2004), 4, 1-9 diakses melalui www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_en.pdf

Indonesia sebagai salah satu *pioneer* dalam ASEAN sebenarnya telah mengesahkan poin-poin yang terdapat dalam KTT ASEAN ke-9 di *Bali Concord II* termasuk mengenai penerbangan udara melalui Peraturan Presiden Nomor 25 Tahun 2009.¹⁹ Sejauh ini dalam kesepakatan liberalisasi lalu lintas dan penumpang angkutan udara, Indonesia telah meratifikasi *Multilateral Agreement on Air Services (MAAS)* melalui kerjasama sub-regional yaitu *BIMP-EAGA (Brunei, Indonesia, Malaysia and Philipines East ASEAN Growth Area)*, *IMS-GT (Indonesia, Malaysia, Singapore Growth Triangle)*, *IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand Growth Triangle)*.²⁰

Namun dilain hal, *MAFLPAS* yang merupakan pengembangan lebih lanjut dari *MAAS* masih belum mendapat kejelasan dari pemerintah Indonesia sampai pada akhir tahun 2015. *MAFLPAS* yang merupakan tujuan akhir dari liberalisasi penuh pasar penerbangan di ASEAN seharusnya telah diratifikasi secara penuh oleh seluruh negara ASEAN pada tahun 2015. Hal ini diperkuat oleh *ASEAN Ministers*

¹⁹ Adi Kusumaningrum, "Pelaksanaan Pasal 5 (1) Charter of The Association of Southeast Asian Nation Bidang Jasa Angkutan Udara di Indonesia," *Rechtidee Jurnal Hukum*, Vol. 9, no. 1 (2014): 40.

²⁰ ASEAN Secretariat, *Designated Airlines Under ASEAN Open Skies Instruments as of 11 December 2015* (ASEAN, 2015) diakses melalui <http://www.asean.org/storage/2015/12/air-transport/Designated-Airlines-of-Open-Skies-Agreements.pdf> pada 21 Februari 2016.

dalam jurnal *DBS Vickers Security* juga menyebutkan walaupun Indonesia, Filipina dan Laos belum melakukan ratifikasi penuh dalam *MAFLPAS*, namun mereka menjamin bahwa hal tersebut akan terimplementasikan secara penuh di akhir 2015.²¹

Namun sampai pada akhir tahun 2015, Indonesia tercatat masih belum meratifikasi *MAFLPAS* beserta dengan protokol didalamnya untuk mencapai pasar tunggal jasa penerbangan di ASEAN. Hal ini dibuktikan melalui data dari *ASEAN Secretariat* dimana Indonesia termasuk satu dari tiga negara yang belum meratifikasi *MAFLPAS*, seperti pada gambar dibawah.



Tabel 1.2 Status ratifikasi MAFLPAS oleh negara-negara di ASEAN

	MAFLPAS (Parent Agreement)	Protocol 1: third & fourth freedom between cities	Protocol 2: fifth freedom between cities
Brunei	✓	✓	✓
Cambodia	[X]	[X]	[X]
Indonesia	[X]	[X]	[X]
Lao PDR	[X]	[X]	[X]
Malaysia	✓	✓	✓
Myanmar	✓	✓	✓
Philippines	✓	✓	✓
Singapore	✓	✓	✓
Thailand	✓	✓	✓
Vietnam	✓	✓	✓

Source: ASEAN Secretariat. ✓ denotes state party, [X] denotes non-state party

Sumber: ASEAN Secretariat diakses melalui <http://www.asean.org>

Sejak disepakatinya *MAFLPAS*, Indonesia berusaha untuk melobi ASEAN agar mengimplementasikan *open sky* secara bertahap. Di tahun 2010 melalui Keputusan Menteri Perhubungan tentang Kebandarudaraan hanya mengizinkan 5 titik bandara-bandara yang disetujui untuk penerbangan *open sky*, diantaranya adalah Soekarno-Hatta di Cengkareng, Hassanuddin di Makassar, Ngurah Rai di

²¹ DBS Group Research, *Regional Industry Focus ASEAN Airlines* (Singapore: DBS Vickers Securities, 2015), 8.

Denpasar, Juanda di Surabaya dan Polonia yang sekarang berganti nama menjadi Kuala Namu di Medan.²²

Jika dibandingkan dengan protokol-protokol di dalam *MAFLPAS* yang mengharuskan setiap negara-negara anggota untuk membuka akses penerbangan ke seluruh bandara di dalam negara-negara anggota ASEAN, status Indonesia saat ini baru membuka 5 dari 23 bandara yang ada di Indonesia. Hal ini mengindikasikan bahwa Indonesia masih menunda liberalisasi penuh penerbangan di Indonesia. Sedangkan, negara-negara anggota ASEAN lainnya telah mulai meliberalisasi penuh industri penerbangan mereka melalui *MAFLPAS*. Berangkat dari hal tersebut, penelitian ini bertujuan untuk membahas mengapa Indonesia masih menunda liberalisasi penuh penerbangan di ASEAN sesuai dengan ketentuan *MAFLPAS* dalam *ASEAN Open Sky 2015*.

1.2 RUMUSAN MASALAH

Integrasi layanan angkutan udara menjadi salah satu dari sebelas sektor prioritas yang disepakati dalam *Roadmap for Integration of Air Travel Sector (RIATS)* untuk menciptakan liberalisasi penuh penerbangan udara kawasan yang ditargetkan untuk tercapai di tahun 2015. Untuk meliberalisasi arus lalu lintas dan penumpang angkutan udara, pada tahun 2010 disepakatilah *ASEAN Multilateral Agreement for Full Liberalization of Passenger Air Services (MAFLPAS)* dalam *ASEAN Transport Ministers Meeting (ATM)* di Brunei Darussalam yang berupaya agar membuka akses penerbangan ke semua bandara-bandara didalam kawasan

²² Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, “*STOM dan ATM di Brunei hasilkan 2 MoU dan 2 Agreement*”, diakses melalui <http://dephub.go.id/welcome/readPost/stom-dan-atm-di-brunei-hasilkan-2-mou-dan-2-agreement-2794>

ASEAN, termasuk Indonesia. Namun sampai pada akhir 2015, Indonesia masih belum meratifikasi satupun protokol dalam *MAFLPAS* yang berarti Indonesia masih menunda liberalisasi penuh penerbangan udara di Indonesia. Sedangkan Indonesia dinilai sebagai salah satu aktor penting dalam terciptanya pasar tunggal penerbangan pada tahun 2015 ini. Status Indonesia saat ini baru membuka penuh 5 bandara dari 23 bandara di Indonesia untuk *open sky*. Berangkat dari hal tersebut penelitian ini bertujuan untuk membahas mengapa pemerintah Indonesia melakukan penundaan dalam liberalisasi penuh penerbangan udara sesuai dengan ketentuan *MAFLPAS* dalam *ASEAN Open Sky 2015* sementara mayoritas negara-negara di ASEAN sudah menjalankannya.

1.3 PERTANYAAN PENELITIAN

Dari rumusan masalah diatas, maka pertanyaan penelitian ini adalah **“Mengapa Indonesia masih belum meliberalisasi penuh penerbangan udara sesuai dengan ketentuan *Multilateral Agreement on The Full Liberalization of Passenger Air Service (MAFLPAS)* dalam *ASEAN Open Sky* pada tahun 2015 ?”**

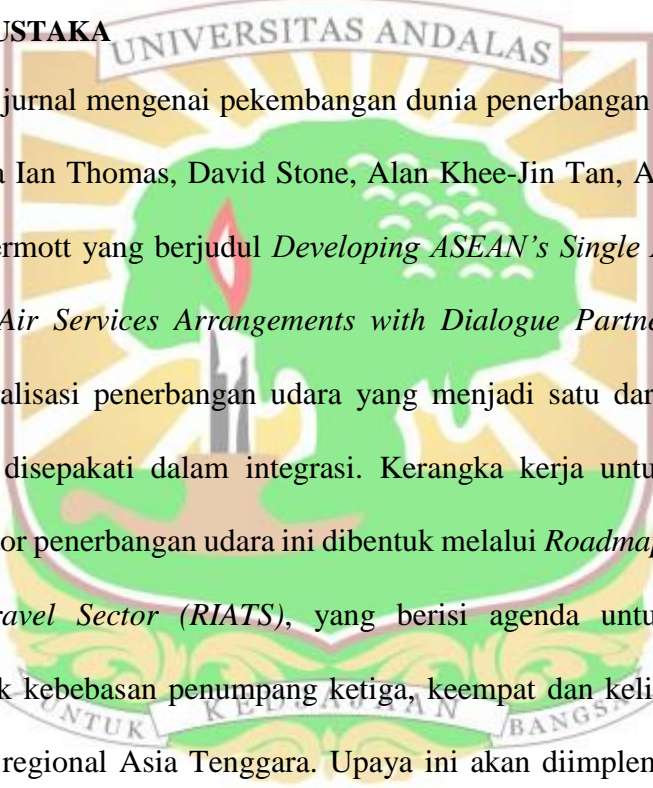
1.4 TUJUAN PENELITIAN

1. Bertujuan untuk menjelaskan terkait penundaan liberalisasi penerbangan udara Indonesia sesuai edngan ketentuan *Multilateral Agreement on The Full Liberalisation on Passenger Air Services (MAFLPAS)* dalam *ASEAN Open Sky 2015*

1.5 MANFAAT PENELITIAN

1. Membuka cakrawala ilmu pengetahuan terhadap para peneliti Ilmu Hubungan Internasional terkait pengaturan transportasi udara di regional Asia Tenggara terkait penerapan kebijakan *Open Sky* di Asia Tenggara.
2. Menyumbangkan saran dan masukan bagi pemerintah Indonesia ataupun instansi terkait yang berhubungan dengan penerbangan udara di regional Asia Tenggara.

1.6 KAJIAN PUSTAKA



Sebuah jurnal mengenai perkembangan dunia penerbangan di wilayah Asia Tenggara karya Ian Thomas, David Stone, Alan Khee-Jin Tan, Andrew Drysdale dan Phil McDermott yang berjudul *Developing ASEAN's Single Aviation Market and Regional Air Services Arrangements with Dialogue Partners* menjelaskan mengenai liberalisasi penerbangan udara yang menjadi satu dari sebelas sektor prioritas yang disepakati dalam integrasi. Kerangka kerja untuk integrasi dan liberalisasi sektor penerbangan udara ini dibentuk melalui *Roadmap for Integration of the Air Travel Sector (RIATS)*, yang berisi agenda untuk penghapusan pembatasan hak kebebasan penumpang ketiga, keempat dan kelima dan layanan kargo didalam regional Asia Tenggara. Upaya ini akan diimplementasikan antar seluruh ibukota negara anggota di regional Asia Tenggara.

RIATS merefleksikan komitmen ASEAN dalam memfasilitasi pertumbuhan layanan untuk menstimulasi perkembangan ekonomi yang lebih jauh lagi melalui kompetisi, efisiensi dan peningkatan standar teknis dan keamanan. Langkah yang diambil oleh Singapura dan Malaysia dalam membuka rute Singapura-Kuala Lumpur untuk sebuah persaingan yang lebih jauh pada Februari 2008, yang lebih

cepat dari target *RIATS*, telah memperkuat kepercayaan diri ASEAN dalam proses ini.

Dalam jurnal ini, Ian Thomas dan timnya juga menyatakan bahwa terdapat beberapa aspek yang akan mengalami perubahan dimasa depan yaitu *Ownership and* untuk mereformasi aturan kepemilikan dan pengawasan terhadap penerbangan udara di ASEAN. Pengaturan tersebut memungkinkan bagi penerbangan udara untuk dimiliki dan dikendalikan secara efektif oleh negara-negara di ASEAN secara bersama-sama. Jika ASEAN benar-benar merangkul konsep dasar pasar penerbangan tunggal (mirip dengan Uni Eropa), maka harus ada persyaratan umum kepemilikan/kontrol yang berlaku untuk semua penerbangan. Dan juga rencana tujuan yang cocok untuk tujuan tersebut yang mampu diimplementasikan pada tahun 2020. Selain itu *Market Access* juga menjadi aspek yang berubah dimana ASEAN berencana untuk menghilangkan batasan ketiga, keempat dan kelima dalam hak layanan penerbangan penumpang dan kargo diantara semua kota di ASEAN pada 2014 hingga 2015.²³

Dalam tesis nya yang berjudul *Singapura dan Kerjasama Open Sky di ASEAN*, Maria Nova Marannu memfokuskan alasan terjadinya liberalisasi di kawasan Asia Tenggara. Kerjasama yang serupa juga dilakukan di ASEAN semenjak disepakatinya *ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS)* pada *ASEAN Summit* di Bangkok pada tahun 1995.²⁴ Dalam pertemuan Menteri-menteri Transportasi ASEAN yang ketujuh pada tahun 2001, ASEAN mulai menyepakati inisiatif regional untuk secara lebih progresif dan bertahap dalam meliberalisasi jasa

²³ Ian Thomas, "Developing ASEAN's Single Aviation Market and Regional Air Services Arrangements with Dialogue Partners," *REPSF II Project No.07/003* (2008): 8.

²⁴ Sherry Stephenson dan Deunden Nikomborirak, "Regional Liberalisation in Services" dalam *Services Trade Liberalisation and Facilitation* (Asia Pacific Press: 2002), 92

transportasi udara di ASEAN. Selain itu, Maria menilai bahwa perdagangan jasa lebih sulit daripada perdagangan konvensional dikarenakan oleh dua hal, yaitu:

1. *Preferential treatment* umumnya diberikan melalui pembatasan-pembatasan yang bersifat diskriminatif pada tenaga kerja dan modal dan beragam peraturan domestik dan hukum internasional.
2. Hal tersebut mungkin berkaitan dengan sektor-sektor strategis atau yang secara politik bersifat sensitif seperti telekomunikasi, transportasi, dan utiliti; yang didominasi atau dimonopoli oleh perusahaan milik negara. Sehingga pemerintah mengalami tekanan untuk melindunginya.²⁵

Dilain hal, liberalisasi produk jasa harus dievaluasi secara berbeda dari produk barang, dimana caranya tidak dengan membandingkan tingkat tariff sebelum dan sesudah dibentuknya *preferential trading agreement* seperti halnya pada produk barang. Pada produk jasa yang dievaluasi adalah tingkat penerapan dari prinsip *national treatment*, yaitu sejauh mana perlakuan diskriminatif telah dihapuskan oleh negara-negara anggota perjanjian tersebut yang harus dibandingkan dengan jenis perlakuan yang dikenakan terhadap penyedia jasa dari negara yang tidak menjadi anggota perjanjian.²⁶ Karenanya tidak mudah untuk mendapatkan komitmen dari masing-masing negara demi terjadinya progress dari kerja sama liberalisasi perdagangan jasa. Selain itu, kesepakatan yang terjadi di ASEAN ini merupakan hasil dari negosiasi dan konsensus para anggota, ini berbeda dengan Uni Eropa yang memiliki *European Court of Justice* yang berhak untuk

²⁵ Vo Tri Thanh, "ASEAN Economic Community: Perspective from ASEAN's Transitional Economies" dalam *Roadmap to an ASEAN Economic Community* (Institute of Southeast Asia Studies: 2005), 111

²⁶ Sherry Stephenson dan Deunden Nikomborirak, "Regional Liberalisation in Services" dalam *Services Trade Liberalisation and Facilitation* (Asia Pacific Press: 2002), 91

menetapkan kewajiban suatu kerja sama, seperti kerja sama *open sky* di regional ini.²⁷ Dalam jurnal ini, Maria Nova menegaskan bahwasanya *Open sky* ini diharapkan nantinya dapat memberi dua manfaat, yaitu keuntungan yang timbul dari perdagangan dan keuntungan dari pasar yang menjadi lebih kompetitif.

Sementara itu, dalam jurnal DBS Group Research yang berjudul *Regional Industry Focus ASEAN Airlines*, terdapat berbagai tantangan dan hambatan dihadapan kemampuan ASEAN untuk benar benar mengimplementasikan kebijakan *open sky*. Negara-negara anggota mempunyai peran yang sangat penting untuk mampu berkomitmen meningkatkan rencana infrastruktur dan kapasitas ekspansi. Disamping itu juga secara bertahap untuk mengurangi hambatan kepemilikan asing untuk mendorong transaksi lintas batas. Bahkan dengan pembentukan jaringan *ASEAN Open Sky*, terdapat resiko dimana negara anggota dapat berpegang pada langkah-langkah proteksi untuk melindungi operator atau penerbangan nasional mereka. Ini tentu saja akan melemahkan semangat ASEAN beroperasi sebagai badan ekonomi tunggal. DBS Vickers Security menerangkan bahwa Indonesia, Filipina dan Laos belum melakukan ratifikasi penuh atas *MAAS* dan *MAFLPAS*. Namun *ASEAN Ministers* menyatakan bahwa ketiga negara tersebut akan mengimplementasikan secara penuh pada akhir tahun 2015.²⁸

Dalam seri jurnal diskusi ERIA yang ditulis oleh Alan Khee-Jin Tan berjudul *Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges*, menjelaskan bahwa Indonesia, Kamboja dan Laos belum menjadi negara yang sepakat dalam meratifikasi *MAFLPAS*. Alan menilai

²⁷ John Bowen, "The Asia Pacific airline industry: prospect for multilateral liberalization" dalam *Challenging and Policy Reforms* (Institute of Southeast Asian Studies: 1997), 140

²⁸ DBS Group Research, *Regional Industry Focus ASEAN Airlines* (Singapore: DBS Vickers Securities, 2015).

bahwasanya motivasi masing-masing negara perlu untuk dielaborasi lebih jauh. Posisi Indonesia dijejaki melalui maskapai-maskapai penerbangan terkemuka Indonesia yang dengan aktif melobi pemerintah untuk tetap memproteksi operasi internasional melawan maskapai-maskapai rival yang berasal dari negara-negara tetangga di ASEAN. Upaya penolakan tersebut dilakukan industri penerbangan melalui *Indonesian National Air Carriers Association (INACA)*, yang secara konsisten menolak upaya pasar terbuka penerbangan udara di ASEAN. Dinamika mulai terjadi ketika pemerintah Indonesia mengusulkan hanya lima titik untuk diberlakukan kebijakan *open sky* dengan kota utama Jakarta, Surabaya, Medan, Makassar dan Bali. Di waktu yang sama, terdapat panggilan dari INACA untuk mengimplementasikan kebijakan *open sky* yang selektif atau “*partial*” dengan beberapa tetangga ASEAN, bahkan kebijakan *open sky* penuh bisa diimplementasikan dengan tetangga-tetangga tersebut. Ini anjuran bahwa akses ke lima kota ini bisa bersifat penuh atau setengah terbuka, bergantung dimana penerbangan asing berasal. Namun sebenarnya, kebijakan “*pick and choose*” ini tidak sejalan dengan kesepakatan multilateral negara-negara ASEAN dan juga integrasi secara keseluruhan untuk mewujudkan *ASEAN Single Aviation Market*.²⁹

Studi pustaka terakhir yang penulis gunakan adalah jurnal penelitian karya Adi Kusumaningrum, yang berjudul *Pelaksanaan Pasal 5(1) Charter of The Association of Southeast Asian Nation Bidang jasa Angkutan Udara Di Indonesia*. Penelitian ini fokus pada langkah-langkah legislasi domestik apa saja yang sudah dilakukan oleh Indonesia dalam rangka melaksanakan Pasal 5 (2) *ASEAN Charter*

²⁹ Alan Khee-Jin Tan, “Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges,” *Eria Discussion Paper Series: National University of Singapore* (2013)

khususnya bidang jasa angkutan udara. Angkutan udara sebagai salah satu sektor prioritas dalam integrasi ekonomi diwujudkan melalui Peraturan Presiden Nomor 25 Tahun 2009. Integrasi ekonomi dalam layanan udara ini dilakukan secara bertahap, sehingga diharapkan pada 2015 seluruh negara di kawasan ASEAN ditargetkan wajib menerapkannya.

Adi menerangkan bahwa *MAFLPAS* merupakan pintu terakhir menuju cita-cita *ASEAN Single Aviation Market (ASAM)*, yang ditargetkan pada tahun 2015 dengan liberalisasi angkutan udara penuh dengan poin-poin semua bandara internasional yang ada di setiap negara. Namun, dengan berbagai pertimbangan, Indonesia saat ini masih menunda untuk menandatangani *ASEAN MALFPAS* tersebut meskipun *final draft* sudah dibuat.³⁰

1.7 KERANGKA KONSEPTUAL

1.7.1 *Liberalisasi Perdagangan*

Semenjak berakhirnya Perang Dingin, perkembangan kondisi politik telah mengarahkan kepada usaha globalisasi ekonomi. Dengan perluasan pasar yang berkembang sangat pesat dalam perdagangan dunia, kompetisi internasional dalam perekonomian juga semakin meningkat dengan drastis. Termasuk dalam melakukan ekspansi pasar yang lebih luas lagi dalam perdagangan barang maupun jasa, dengan semakin berkurangnya biaya transportasi, semakin banyak hal bisa diperjualbelikan. Semakin banyak industri yang menyadari bahwa mereka berkompetisi melawan firma-firma asing yang telah mengembangkan efisiensi mereka. Hal ini yang memicu terjadinya liberalisasi perdagangan.³¹

³⁰ Adi Kusumaningrum, "Pelaksanaan Pasal 5 (1) Charter of The Association of Southeast Asian Nation Bidang Jasa Angkutan Udara di Indonesia," *Rechtidee Jurnal Hukum*, Vol. 9, no. 1 (2014)

³¹ Robert Gilpin, *Global Political Economy*, Princeton University Press, 2001

Liberalisasi perdagangan merupakan suatu keadaan dimana kondisi perekonomian suatu negara semakin terbuka, atau keadaan dimana perekonomian suatu negara semakin berorientasi ke luar. Artinya, kebijakan ekonomi yang diambil oleh suatu negara adalah menuju kearah yang semakin terbuka. Suatu kebijakan dianggap menjalankan liberalisasi apabila tingkat interensi pemerintah semakin berkurang. Selain ini, semakin pentingnya peran perdagangan dalam kemajuan perekonomian suatu negara juga semakin menandakan suatu negara menjalankan liberalisasi.³²

Motivasi terbesar lahirnya perdagangan bebas berasal dari teori Adam Smith, yang menyatakan bahwa kesejahteraan satu negara akan semakin meningkat apabila perdagangan internasional dilakukan dalam bentuk pasar bebas dan diminimalisasinya peranan pemerintah. Teori ini disebut sebagai “Teori Keunggulan Absolut” yang ditulis dalam bukunya yang berjudul “*The Wealth of Nation*”, dimana negara memiliki keunggulan absolut yang nyata terhadap mitra dagangnya dengan cara memproduksi suatu komoditi kemudian menerapkan ekspor ke suatu negara mitra dagang yang tidak memiliki keuntungan absolut.³³

Dalam bukunya yang berjudul “Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga”, Michael Todaro menjelaskan bahwa usaha untuk meliberalkan perdagangan dilakukan dengan cara mempromosikan ekspor, mendevaluasi mata uang domestik, penghapusan segala bentuk hambatan perdagangan internasional, serta pengikisan penyimpangan-penyimpangan harga agar lebih sesuai dengan konstelasi kekuatan permintaan dan penawarannya di pasar. Lebih jauh, terdapat delapan keuntungan

³² H.S Kartadjoemana, *GATT dan WTO*, UI-Press, Jakarta, 2002

³³ Muhammad Saad, *Hukum Perdagangan Internasional*, (Jakarta: Rajawali Press, 2012)

yang didapatkan oleh negara ataupun sekelompok negara yang menerapkannya, yaitu:

a. Perdagangan bebas mempromosikan persaingan, memperbaiki alokasi segenap sumber daya serta menciptakan skala ekonomis di bidang-bidang atau sektor-sektor ekonomi dimana negara berkembang memiliki keunggulan komparatif, dimana perdagangan bebas dapat menurunkan biaya-biaya produksi pada umumnya.

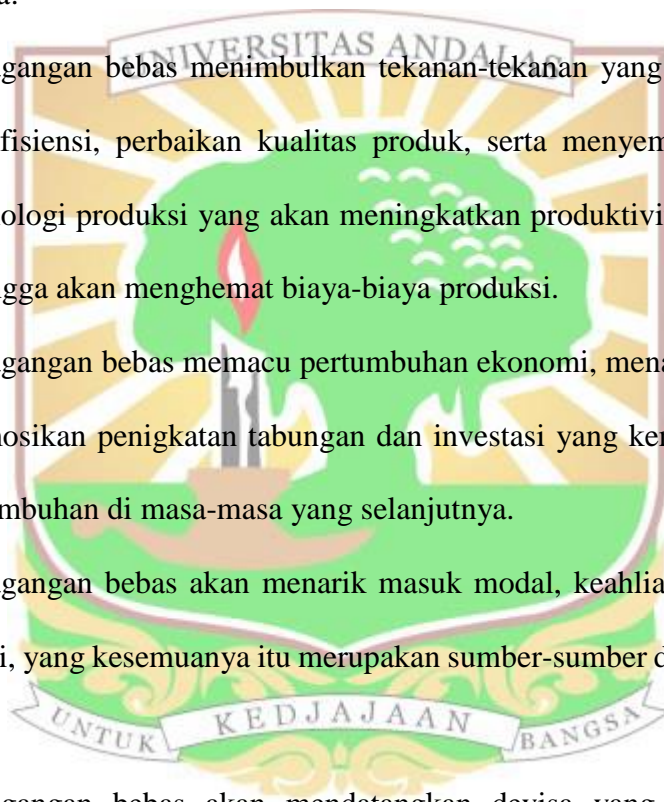
b. Perdagangan bebas menimbulkan tekanan-tekanan yang mengarah pada peningkatan efisiensi, perbaikan kualitas produk, serta menyempurnakan mutu teknologi-teknologi produksi yang akan meningkatkan produktivitas faktor-faktor produksi sehingga akan menghemat biaya-biaya produksi.

c. Perdagangan bebas memacu pertumbuhan ekonomi, menaikkan nilai laba dan mempromosikan peningkatan tabungan dan investasi yang kemudian semakin memacu pertumbuhan di masa-masa yang selanjutnya.

d. Perdagangan bebas akan menarik masuk modal, keahlian dan teknologi dari luar negeri, yang kesemuanya itu merupakan sumber-sumber daya yang sangat dibutuhkan.

e. Perdagangan bebas akan mendatangkan devisa yang kemudian bisa digunakan untuk keperluan impor, misalnya impor bahan pangan bila suatu saat negara yang bersangkutan mengalami masa-masa paceklik akibat musim kering yang berkepanjangan ataupun terjadinya bencana alam.

f. Perdagangan bebas cenderung menghapuskan setiap penyimpangan harga yang diakibatkan oleh intervensi pemerintah yang salah arah.



g. Perdagangan bebas mempromosikan pemerataan akses ke setiap sumber daya serta memperbaiki kualitas sumber daya secara keseluruhan.

h. Perdagangan bebas akan menghasilkan segala manfaat ekonomis yang dihasilkannya.

1.7.2 *Competitive Advantage of Nation*

Terdapat beberapa studi yang berfokus pada subjek bagaimana negara-negara mencapai daya saing yang lebih besar di pasar global. Salah satu studi yang cukup utama, yang juga penulis gunakan yaitu *Competitive Advantage of Nations* dari Michael Porter (1990) dan John H. Dunning (1992) yang telah melihat mengenai faktor-faktor penentu yang menghasilkan daya saing dari sebuah negara. Menurut Porter, daya saing merupakan kemampuan sebuah negara untuk menggunakan sumberdaya didalam wilayahnya sebagai upaya untuk membuat negara tersebut mampu berkompetisi dalam pasar internasional.³⁴

Suatu industri dapat dikatakan mempunyai *competitive advantage* atau berdaya saing jika memiliki tingkat produktivitas faktor keseluruhan (*total factor productivity*) sama atau lebih tinggi apabila dibandingkan dengan pesaing asingnya (*foreign competitors*). Selain itu, daya saing industri juga melihat dalam konteks kemampuan perusahaan atau industri dalam menghadapi tantangan persaingan dari para pesaingnya. Aspek kemampuan yang dimaksud merupakan daya dukung kemampuan perusahaan, industri, daerah, negara ataupun *supranational regions* untuk menciptakan tingkat pendapatan pemanfaatan faktor yang relatif tinggi,

³⁴ Michael Porter, *The Competitive Advantage of Nations*, New York: Free Press, 1990

sambal tetap mampu mempertahankan keberadaan dalam persaingan internasional.³⁵

Porter mengidentifikasi adanya kondisi tertentu yang membuat negara mampu meningkatkan daya saingnya yang disebut *Porter's Diamond Framework*. Faktor-faktor penentu tersebut terletak didalam negara yang mana berasal dari hasil pribumi dan dikembangkan secara endogen (internal). Di waktu yang sama, Dunning (1992) menganalisis bahwa daya saing yang tumbuh terhadap perusahaan merupakan hasil dari aktivitas-aktivitas multinasional mereka, dan bagaimana perusahaan secara signifikan mampu mempengaruhi daya saing dari negara asal mereka. Poin yang ditekankan oleh Dunning, bahwa terdapat kemungkinan dari daya saing yang mungkin timbul dari relokasi operasi ke area dengan biaya rendah ataupun dekat ke area pasar eksternal.³⁶

Secara umum, *Porter's Diamond Framework* ini menguraikan mengenai hal-hal yang harus diperhatikan jika menginginkan pengembangan daya saing sebuah industri. Menurut Porter, terdapat sinergi antara pemerintah dan dunia industri untuk meningkatkan daya saing negara dalam perdagangan internasionalnya. Sinergi tersebut akan membantu untuk mendukung elemen-elemen penting dan membentuk sebuah keunggulan yang kompetitif.³⁷

Diamond Framework dibagi kedalam empat determinan utama dan dua determinan pendukung. Determinan-determinan utama diidentifikasi sebagai *factor conditions, demand conditions, firm strategy, structure and rivalry*, dan *related and*

³⁵ Ibid

³⁶ J.H Dunning, *Transnational Corporations*, Vol.1 (10) Feb. 1992

³⁷ Michael Porter, *The Competitive Advantage of Nations*, New York: Free Press, 1990

support industries. Keempat determinan ini akan membentuk empat bagian utama yang dianggap bekerja sebagai suatu sistem. Porter menambahkan dua determinan tambahan yang juga menjadi penentu. Determinan tersebut adalah *role of government* dan *chance events*. Berdasarkan argument Porter, mempertahankan keenam determinan ini akan memperkuat dan bersifat *complimentary* satu sama lain.³⁸ Berikut penjelasannya.

a. *Factor conditions*, yaitu bagaimana kondisi faktor produksi pada suatu negara seperti sumber daya alam, infrastruktur dan tenaga kerja terlatih yang memadai dan dapat mendukung daya saing industri.

b. *Demand conditions*, bagaimana kondisi permintaan pasar dalam negeri terhadap produk maupun jasa, misalnya memiliki pembeli yang beragam, adanya tekanan dari pelanggan untuk selalu melakukan inovasi, ukuran permintaan cukup besar dan dapat terlihat dengan jelas dan memiliki segemen konsumen yang berlapis.

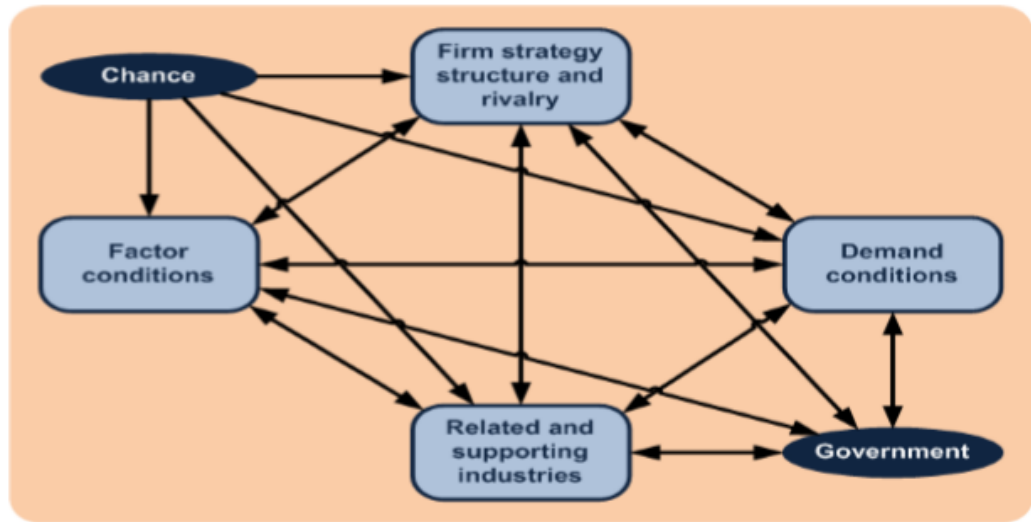
c. *Firm strategy, structure, and rivalry*, merupakan bagaimana negara mengkondisikan dan mengatur industri serta kaitannya dengan persaingan domestik, misalnya perusahaan harus memiliki tujuan, struktur kepemilikan yang membanggakan bangsa, dan selalu berkomitmen dengan visi nasional maupun negara.

d. *Related and supporting industry*, yaitu kehadiran industri terkait dan industri pendukungnya yang berdaya saing internasional, seperti adanya akses yang efisien ke input, selalu ada koordinasi yang tak putus, menolong proses inovasi dan peningkatan (*upgrading*) berdasarkan pada pertukaran litbang, informasi dan ide,

³⁸ *Ibid*, hal 70-72

membawa kepada industri yang kompetitif, mendorong permintaan untuk produk-produk pendukung serta memaksakan keunggulan kompetitif untuk industri-industri terkait.

Bagan 1.4 Porter's Diamond Framework



Sumber: Michael Porter, *The Competitive Advantage of Nations*, New York: Free Press, 1990

Michael E. Porter menambahkan keempat hal tersebut dipengaruhi oleh dua hal, yaitu pemerintah (*government*) dan kesempatan (*chance*). Lebih jauh Porter menjelaskan dua determinan ini sebagai berikut,³⁹

a. *Government*, yang merupakan peran pemerintah dalam membuat dan membolehkan suatu lingkungan. Berbagai aktivitas-aktivitas termasuk kreasi dan implementasi dari program pendukung, kebijakan perdagangan strategis, program promosi ekspor dan kebijakan fiskal dibentuk untuk membuat sebuah lingkungan yang kondusif terhadap kompetisi perusahaan-perusahaan dan industri internasional.

³⁹ Michael Porter, *The Competitive Advantage of Nations*, New York: Free Press, 1990

b. *Chances*, merupakan kejadian yang cukup berpengaruh terhadap keadaan dalam sebuah industri dan seringkali berada diluar kuasa dari perusahaan. Namun mereka cukup penting dalam menciptakan diskontinuitas yang memungkinkan pergeseran dalam posisi perusahaan maupun industri dalam sebuah persaingan. Mereka mampu mengubah kondisi dalam *'diamond'* baik dari segi kesempatan ekspor maupun kekuatan internal yang diciptakan dari faktor-faktor eksternal.

Diagram diatas menunjukkan bahwa interaksi dari keempat elemen tersebut didukung oleh peranan pemerintah dalam meningkatkan daya saing suatu indsutri. Pemerintah dapat memberikan lingkungan yang kondusif agar keempat elemen tersebut dapat bekerja secara optimal untuk membentuk dan membangun daya saing negara dengan tetap mempertimbangkan faktor kesempatan.

1.8 METODE PENELITIAN

1.8.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian

Metode penelitian kualitatif merupakan metode-metode untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang oleh sejumlah individu atau sekelompok orang dianggap berasal dari sejumlah individu atau sekelompok orang yang dianggap berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan.⁴⁰ Adapun proses penelitian kualitatif melibatkan upaya-upaya penting, seperti mengajukan pertanyaan-pertanyaan dan prosedur-prosedur, mengumpulkan data yang spesifik dari partisipan, menganalisis data secara indukti dan menafsirkan makna dari data yang telah kita dapatkan.⁴¹ Dengan menggunakan metode penulisan deskriptif,

⁴⁰ John W. Creswell, *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Method Approaches*, 4th Edition (California: SAGE Publication, 2014), 4.

⁴¹ Ibid 4-5

maka peneliti mencoba menggambarkan mengapa pemerintah Indonesia melakukan penundaan liberalisasi penuh penerbangan udara sesuai dengan protokol *MAFLPAS*. Penggunaan metode penulisan deskriptif ditujukan agar dapat menggambarkan dan menyampaikan masalah yang diteliti secara cermat dan lengkap.

1.8.2 Batasan Penelitian

Agar penelitian tidak meluas, maka penulis membatasi pada gambaran dan analisis tentang dalam penundaan liberalisasi penuh *MAFLPAS* di Indonesia. Batasan waktu yang penulis gunakan adalah untuk melihat faktor-faktor di level domestik dan internasional yaitu semenjak *MAFLPAS* disepakati pada 12 November 2010 dalam *ASEAN Transport Ministers (ATM)* ke 16 di Brunei Darussalam sampai pada tahun 2015. Dimana tahun 2015 merupakan tenggat waktu pengimplementasian *ASEAN Open Sky*.

1.8.3 Unit dan Level Analisa

Unit analisa merupakan unit yang perilakunya hendak dideskripsikan, dijelaskan, dan diramalkan dalam sebuah penelitian.⁴² Dalam penelitian ini, unit analisa adalah pemerintah Indonesia sebagai pembuat kebijakan. Tingkat analisa merupakan level dimana unit analisa akan dianalisis, dimana tingkat analisa menurut Mochtar Masoed yaitu pada tingkat individu, kelompok, negara-bangsa, kelompok negara, regional dan tingkat sistem internasional.⁴³ Pada penelitian ini level analisa yang digunakan adalah pada level negara, yaitu Indonesia. Dan unit yang akan penulis jelaskan yaitu *MAFLPAS* dalam *ASEAN Open Sky 2015*.

⁴² Mohtar Mas'oed, *Ilmu Hubungan Internasional – Disiplin dan Metodologi* (Jakarta: LP3ES, 1990), 35

⁴³ Ibid, 40-42

1.8.4 Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

Peneliti akan menggunakan data primer berupa hasil observasi melalui berbagai situs-situs resmi dari pemerintah Indonesia seperti Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yaitu www.dephub.go.id dan situs-situs dari maskapai penerbangan resmi Indonesia seperti www.inaca.asia, www.centreforaviation.com ataupun www.indo-aviation.com. Selain itu juga melalui berita-berita, artikel, jurnal dan dokumen serta publikasi-publikasi yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Indonesia, ASEAN Secretariat, serta media-media *online* dan cetak terkait dunia penerbangan Indonesia seperti Tabloid Aviasi. Teknik yang digunakan dalam pengumpulan data pada penelitian ini adalah studi kepustakaan dan literature.⁴⁴ Kegiatan penelitian yang akan dilakukan yaitu pertama mencari dan mempelajari sumber-sumber informasi berupa penelitian-penelitian sebelumnya, jurnal-jurnal, referensi-referensi dan dokumen terkait penelitian penulis. Kemudian yang terakhir, setelah data terkumpul, penulis akan mendeskripsikan dan menganalisis data dengan menggunakan konsep yang telah dijelaskan sebelumnya.

1.8.5 Teknik Analisis Data

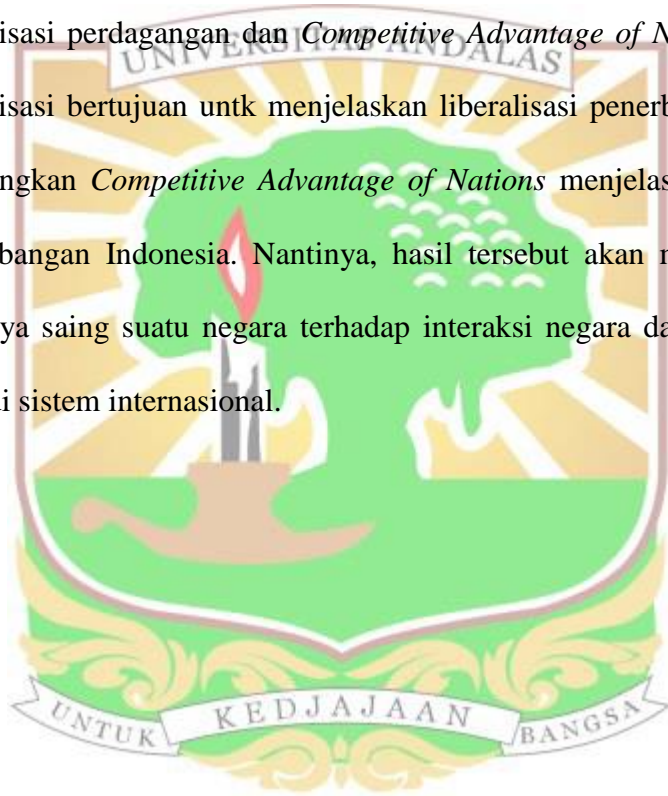
Analisis data merupakan sebuah proses yang berkelanjutan yang membutuhkan refleksi terus menerus terhadap data, mengajukan berbagai pertanyaan analisis dan menulis catatan singkat sepanjang penelitian.⁴⁵ Penulis menggunakan analisis data kualitatif yang merupakan identifikasi dan pencarian pola-pola umum hubungan dalam kelompok data, yang menjadi dasar dalam

⁴⁴ Ibid, 261.

⁴⁵ Ibid, hal. 274

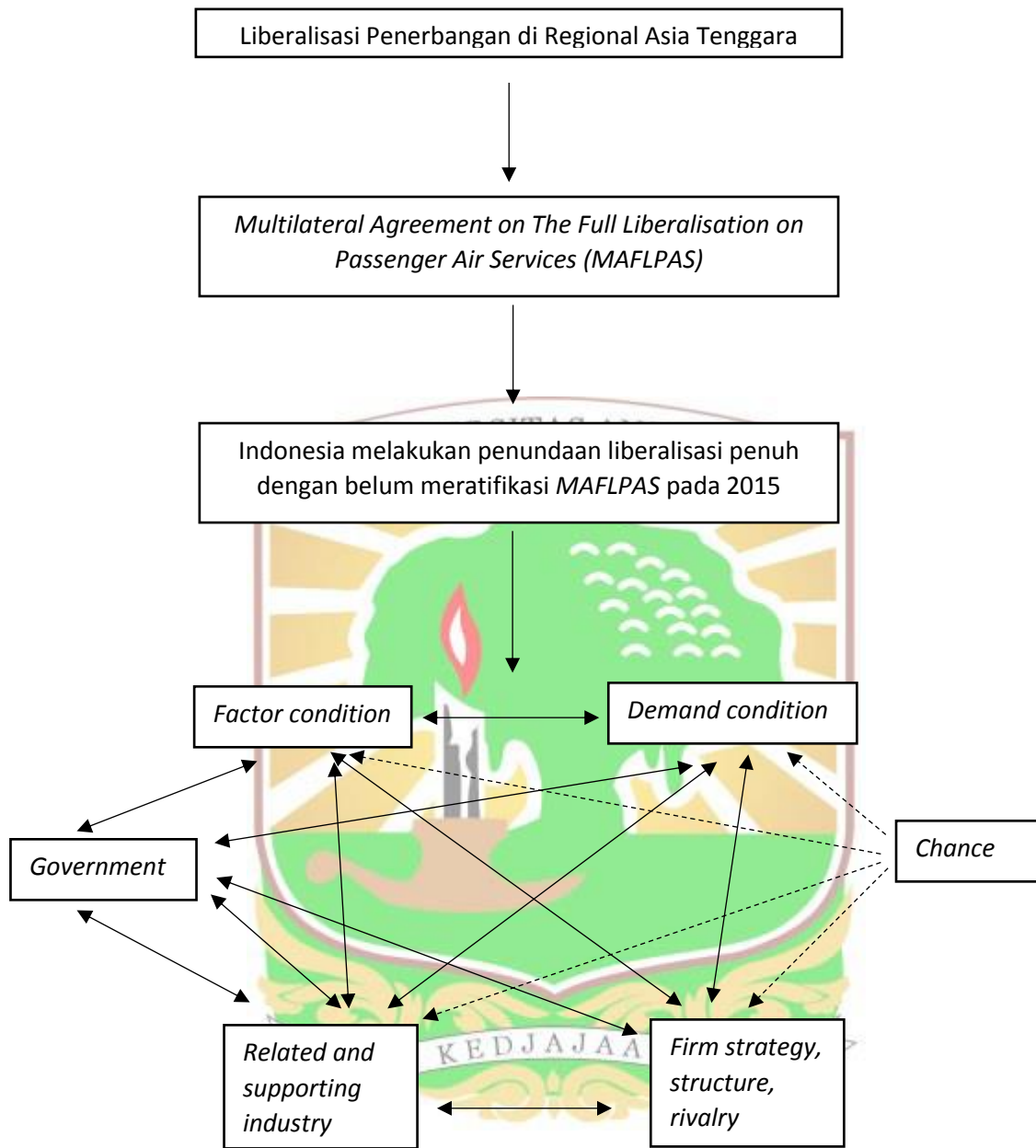
penarikan kesimpulan.⁴⁶ Dalam penelitian ini, data-data yang telah dikumpulkan akan dikelompokkan dan diinterpretasikan sehingga mendapatkan sumber-sumber relevan yang dapat menjelaskan isu yang dibahas penulis.

Teknik analisis data dalam penelitian ini berangkat dari interaksi antara Indonesia dengan negara-negara ASEAN terkait liberalisasi penuh penerbangan udara melalui *MAFLPAS* dalam *ASEAN Open Sky*. Penelitian ini menggunakan dua konsep liberalisasi perdagangan dan *Competitive Advantage of Nations*. Dimana konsep liberalisasi bertujuan untuk menjelaskan liberalisasi penerbangan udara di ASEAN, sedangkan *Competitive Advantage of Nations* menjelaskan daya saing industri penerbangan Indonesia. Nantinya, hasil tersebut akan menggambarkan keterkaitan daya saing suatu negara terhadap interaksi negara dalam liberalisasi perdagangan di sistem internasional.



⁴⁶ Catherine Marshall dan Gretchen B. Rossman, *Designing Qualitative Research 3e* (California: Sage Publications Inc, 1999), hal 150.

Gambar 1.5 Bagan teknik analisa data



Informasi:

- : mengakibatkan
- ↔ : saling mempengaruhi satu sama lain
- > : mempengaruhi tanpa dipengaruhi balik

1.9 SISTEMATIKA PENULISAN

BAB I

Pengantar yang berisi latar belakang masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, rumusan masalah, pertanyaan penelitian, kerangka konsep yang akan dipakai dalam penelitian, metodologi penelitian, pembatasan masalah dan sistematika penulisan. Menggambarkan secara keseluruhan tentang permasalahan penelitian yang diteliti.

BAB II

Bab ini menjelaskan secara menyeluruh mengenai latar belakang dibentuknya *Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Passenger Services (MAFLPAS)* sebagai pintu akhir terciptanya *ASEAN Single Aviation Market (ASAM)* atau pasar tunggal penerbangan di Asia Tenggara, beserta dengan protokol-protokol di dalamnya.

BAB III

Bab ini berisikan deskripsi kondisi penerbangan Indonesia, potensi pasar dan pemerintah Indonesia yang belum meliberalisasi *MAFLPAS* secara penuh dan dampaknya terhadap dunia penerbangan Indonesia.

BAB IV

Dalam Bab ini peneliti analisa terkait mengapa pemerintah Indonesia melakukan penundaan liberalisasi penuh penerbangan udara sesuai dengan ketentuan *MAFLPAS* dalam *ASEAN Open Sky* pada rentang waktu 2010-2015 melalui konsep yang sudah disampaikan diatas.

BAB V

Berisi kesimpulan dari hasil penelitian serta saran yang peneliti berikan terkait penelitian ini kepada stakeholder maupun peneliti selanjutnya.