

# BAB I PENDAHULUAN

## A. Latar Belakang Masalah

Hukum perdagangan internasional merupakan salah satu bidang hukum yang berkembang dengan cepat. Terdapat berbagai alasan mengapa negara atau subjek hukum (pelaku dalam perdagangan) melakukan transaksi dagang internasional. Fakta yang terjadi saat ini adalah perdagangan internasional telah menjadi tulang punggung bagi suatu negara untuk menjadi kuat, makmur dan sejahtera. Hal ini sudah terbukti dalam sejarah perkembangan dunia.

Adapun esensi untuk melakukan transaksi dagang adalah dasar filosofinya. Menurut Huala Adolf (2002) berdagang merupakan suatu kebebasan fundamental (*fundamental freedom*).<sup>1</sup> Dengan kebebasan ini, siapapun memiliki kebebasan untuk berdagang tanpa dibatasi oleh adanya perbedaan agama, suku, kepercayaan, politik, sistem hukum, dan lain-lain. Selain itu, dalam Pasal 4 Piagam Hak-hak dan Kewajiban Negara (*Charter of Economic Rights and Duties of States*) juga mengakui bahwa “*Every States has the right to engage in international trade*”, yang artinya setiap negara memiliki hak untuk melakukan perdagangan internasional.

Mengenai definisi hukum perdagangan internasional, masih belum ada kesepakatan yang jelas dari para ahli. Hingga saat ini bahkan terdapat berbagai definisi dimana satu dengan yang lainnya berbeda. Penulis sendiri lebih setuju dengan pendapat M. Rafiqul Islam yang dikutip Huala Adolf (2002) memberikan

---

<sup>1</sup> Huala Adolf, *Hukum Ekonomi Internasional*, Jakarta: Rajawali Pers, 2002, Bab I.

batasan perdagangan internasional sebagai “... *a wide ranging, transnational, commercial exchange of goods and services between individual business persons, trading bodies and states*”.<sup>2</sup> Yang intinya membagi ruang lingkup perdagangan internasional dalam dua bagian, yaitu perdagangan barang dan jasa.

Dalam sejarahnya, aturan-aturan hukum perdagangan internasional muncul secara signifikan setelah berakhirnya Perang Dunia II. Salah satu perjanjian internasional mengenai perdagangan jasa yaitu: GATS (*General Agreement on Trade in Services*)<sup>3</sup> yang ditandatangani pada tahun 1994. Perjanjian tersebut merupakan perjanjian di bawah Piagam WTO (*World Trade Organization*).<sup>4</sup> Salah satu ruang lingkup GATS adalah jasa angkutan udara. Hal ini secara khusus diatur dalam *sectoral annex*, yaitu *Annex on Air Transport Services* (Lampiran mengenai Angkutan Udara). *Annex* mengenai jasa angkutan udara terdiri dari 6 (enam) bagian yang mengatur mengenai tiga hal pokok, salah satunya adalah proses liberalisasi jasa angkutan udara.

Liberalisasi angkutan udara sebagai tren global yang tidak dapat dibendung dan telah berlangsung sejak tahun 1980an adalah fakta yang tidak dapat dibantah.<sup>5</sup> Sejak *the ICAO's 4th Worldwide Air Transport Conference*, liberalisasi angkutan udara mengalami perkembangan yang cukup besar terutama dalam hal akses pasar, khususnya ditingkat regional dan sub regional. Lebih dari 600 (enam ratus) perjanjian bilateral telah diamendemen antara Januari 1995 sampai dengan Desember 2001. Sekitar 70 (tujuh puluh) persen dari perjanjian

---

<sup>2</sup> Lihat Huala Adolf, *Hukum Perdagangan Internasional*, Jakarta: Rajawali Pers, 2016, hal. 7.

<sup>3</sup> *General Agreement on Trade in Services* untuk seterusnya disebut GATS.

<sup>4</sup> *World Trade Organization* untuk seterusnya disebut WTO.

<sup>5</sup> Lihat Ruwantissa Abeyratne, “Liberalization of Trade Air Transport Services”, *Journal of World Investment and Trade*, ZDB-ID 20257181. - Vol. 4., 2003, 639.

dan amandemen tersebut berbentuk pengaturan tentang liberalisasi. Pada tingkat regional dan sub-regional, kelompok negara-negara tersebut telah menciptakan rezim peraturan multilateral yang bertujuan membina kerja sama dan liberalisasi peraturan angkutan udara antara negara anggota. Sebelum *the ICAO's 4th World wide Air Transport Conference*, hanya ada dua pengaturan regional yaitu Uni Eropa (UE) dan Andean Pakta. Sejak tahun 1995, delapan pengaturan telah lahir dengan penyebaran di seluruh dunia (dua di Amerika, satu di Asia-Pasifik, satu di Timur Tengah dan empat di Afrika). Perjanjian-perjanjian tersebut, tujuh diantaranya menyediakan liberalisasi instan atau bertahap yang mengarah pada akses pasar penuh. Beberapa pengaturan potensial lainnya juga sedang berjalan (di Eropa, Atlantik Utara, Pasifik Selatan dan Karibia).<sup>6</sup>

Pengaturan penerbangan sipil di beberapa negara maju terus mengalami perubahan yang cukup signifikan yakni dengan dikembangkannya liberalisasi angkutan udara internasional melalui ketentuan-ketentuan (paket kebijakan) deregulasi.<sup>7</sup> Konsep liberalisasi seperti demikian biasa disebut dengan *open sky policy*. Verschuur memberikan pengertian *open sky policy* sebagai berikut:<sup>8</sup>

*“The term Open Skies indicates a shift from the traditional exchange of traffic rights toward a system under which regulation of competition forms the core elements. As freedom is inherent to such a system, it would seem more appropriate to list what should not be allowed under such a regime instead of the present situation of a non-exhaustive list what is allowed”*

---

<sup>6</sup> Lihat *Ibid.*, 642.

<sup>7</sup> Untuk definisi Liberalisasi lihat *Report of conferences*, 12 Air L. 303, 306 (1987). Sedangkan definisi Deregulasi, sebagai perbandingan lihat Seth M. Warner, “*Liberalize Open Sky: Foreign Investment And Cabotage Restrictions Keep Noncitizens in Second Class*”, *The American University Law Review*, Vol 43: 277, 1993, 279.

<sup>8</sup> Verschuur, *An Introduction to Air Law, ninth revised edition*, Netherland: Walters Kluwer, 2012, 66.

Menurut Verschoor istilah *open sky* menunjukkan adanya pergeseran pertukaran hak lalu lintas. Dari sistem tradisional menuju sistem regulasi kompetisi dari elemen-elemen terbang. Kebebasan melekat pada sistem seperti ini, di mana membuat daftar apa yang seharusnya tidak diperbolehkan tampak lebih tepat daripada membuat daftar yang tidak lengkap tentang apa saja yang diperbolehkan.

Konsep *open sky policy* berarti bahwa segala sesuatu diperbolehkan, kecuali yang secara tegas dilarang. Menurut Endang Saefullah Wiradipradja, *open sky policy* merupakan “konsep kebijakan internasional yang bertujuan untuk mengadakan liberalisasi tentang ketentuan-ketentuan dibidang industri penerbangan internasional, khususnya penerbangan komersial, misalnya membuka pasar bebas bagi industri perusahaan penerbangan”.<sup>9</sup> *Open sky* di sini memberikan fleksibilitas atau kesempatan yang luas kepada perusahaan angkutan udara untuk dapat melaksanakan elemen-elemen hak angkut udara (*traffic rights*) yang diperoleh atas dasar perjanjian bilateral atau multilateral.

ASEAN *Open sky policy* diwujudkan dengan membentuk pasar tunggal penerbangan (*ASEAN Single Aviation Market/ASAM*) yang mulai dilaksanakan sejak tahun 2015. Dalam rangka penerapan ASAM tersebut, ASEAN telah menetapkan *the Roadmap for Integration of Air Travel Sector (RIATS)*. Dengan disepakatinya pasar tunggal ini, setiap maskapai penerbangan yang ditunjuk oleh negara anggota ASEAN diperbolehkan untuk mengoperasikan baik jasa

---

<sup>9</sup> Endang Saefullah Wiradipradja, “Penggunaan Ruang Udara Indonesia bagi Penerbangan Internasional Berjadwal dan Masalah Open Skies Policy”, dalam Shinta Dewi (eds), *Perkembangan Hukum di Indonesia: Tinjauan Retrospeksi dan Prospektif*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2012, hal. 237.

penumpang maupun kargo terjadwal dari negara asal menuju bandara internasional negara anggota lainnya, dan kemudian ke bandara internasional negara anggota ketiga, tanpa pembatasan kapasitas dan jadwal.

ASAM memberikan peluang secara ekonomi bagi setiap negara untuk meningkatkan pemasukan maupun pembukaan lapangan kerja. Peningkatan konektivitas udara juga telah memberikan kontribusi terhadap stabilitas pertumbuhan industri pariwisata ASEAN yang rata-rata hampir meningkat 10% dalam dekade terakhir.<sup>10</sup> Meskipun demikian, berdasarkan data statistik rata-rata jumlah penumpang pesawat di ASEAN sepanjang tahun 2006 sampai 2013 dan market share jumlah penumpang pesawat di ASEAN sepanjang Tahun 2006 sampai 2013, dapat diketahui bahwa posisi Indonesia masih berada di urutan ke-6 dibandingkan 10 negara ASEAN lainnya.<sup>11</sup> Demikian halnya dengan tahun 2015, maskapai Indonesia hanya mampu menyediakan 41 (ribu) frekuensi penerbangan dengan 18,3 juta kursi per tahun, sementara maskapai penerbangan asing menyediakan 59 (ribu) frekuensi penerbangan dengan 26.6 juta kursi per tahun.<sup>12</sup> Dari angka tersebut diketahui pada Winter 2015/2016, maskapai Indonesia mempunyai frekuensi penerbangan 565/minggu dengan kapasitas tempat duduk 230,778/Minggu, sedangkan maskapai penerbangan asing (ASEAN) mempunyai

---

<sup>10</sup> Lihat ASEAN, 2015, *Building The ASEAN Community "Asean Single Aviation Market; One Sky One Region"*, <http://www.asean.org/storage/images/2015/October/outreach-document/Edited%20ASAM-2.pdf>, 2015, diakses 1 Agustus 2016.

<sup>11</sup> Lihat Sekretariat ASEAN, *ASEAN Statistical Yearbook 2014*, Jakarta: ASEAN Secretariat, 2015.

<sup>12</sup> Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Republik Indonesia, *Buku Statistik Angkutan Udara 2015*, Jakarta, 2016.

frekuensi penerbangan 610/minggu dan kapasitas tempat duduk 234, 344/Minggu.<sup>13</sup>

Pergeseran dimensi pengaturan ini pun tidak dapat dielakkan oleh negara-negara di kawasan ASEAN (*The Association of Southeast Asian Nations*). Konsep deregulasi di ASEAN diwujudkan dengan membentuk pasar tunggal penerbangan ASEAN (*ASEAN Single Aviation Market/ASAM*) pada tahun 2015.<sup>14</sup> Pada tahun 2015 seluruh negara yang tergabung dalam ASEAN telah memiliki bandar udara internasional dan membuka seluruh wilayah ruang udaranya. Untuk mewujudkan hal ini, ASEAN telah menetapkan *the Roadmap for Integration of Air Travel Sector* (RIATS) yang merupakan kerangka kerja operasional yang terdiri dari 3 (tiga) agreement, yaitu: *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air Freight Services* (ASEAN MAFLAFS) dengan enam protokol di Manila (20 Mei 2009); *ASEAN Multilateral Agreement on Air Services* (ASEAN MAAS) dengan enam protokol di Manila (20 Mei 2009); *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Service* (ASEAN MAFLPAS) dengan dua protokol di Brunei (12 November 2010).

Isi kesepakatan dalam ASEAN MAAS secara umum adalah mengatur mengenai liberalisasi dibidang jasa angkutan udara khususnya jasa angkutan udara penumpang yang diwujudkan dalam bentuk *ASEAN Open Sky Policy* pada tahun 2015. Implementasi *ASEAN open sky* ini dilakukan secara bertahap yang tahapan-tahapannya ditentukan dalam protokol-protokol yang terdapat dalam

---

<sup>13</sup> Agus Syarip Hidayat, *Persiapan Sektor Pariwisata Indonesia dalam menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015*, Jakarta: LIPI Press, 2015, hal. 5.

<sup>14</sup> Lihat Syamsul Arifin, dkk., *Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015: Memperkuat Sinergi ASEAN di Tengah Kompetisi Global*, Jakarta: Grandia, 2012, hal. 37.

ASEAN MAAS. Hal ini berarti akan terjadi persaingan bebas antar maskapai masing-masing negara dalam menggarap pasar penerbangan di kawasan ASEAN.

ASEAN MAFLPAS merupakan pintu terakhir menuju cita-cita ASAM. ASEAN MALPAS dapat dikatakan juga merupakan lanjutan dari ASEAN MAAS terkait dengan liberalisasi angkutan udara penumpang. Perbedaannya adalah dalam ASEAN MAAS masih mengatur liberalisasi angkutan Udara dalam kawasan ASEAN namun dengan titik ke titik kota-kota tujuan yang terbatas sedangkan dalam ASEAN MALPAS akan mengatur *Open Sky* atau liberalisasi angkutan udara penumpang secara penuh dengan *point-point* semua bandara internasional yang ada di setiap negara.<sup>15</sup> Adapun ASEAN MAFLAFS adalah perjanjian liberalisasi dibidang cargo (*freight*). Karakteristik ketiga agreement ini diantaranya adalah: 1) *multiple designation*; 2) fleksibilitas operasional; 3) *relaxed ownership* dan *control requirements*; 4) kapasitas, frekuensi dan tipe pesawat yang tidak terbatas; 5) kebebasan terbang ketiga, keempat dan kelima tidak terbatas.

Selain aspek investasi dan modal asing yang menjadi potensi keuntungan dari pelaksanaan liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara bagi Indonesia, terdapat hal yang menjadi kepentingan Indonesia lainnya yaitu melalui sektor pariwisata. Di mana wisatawan asing akan semakin termobilisasi dengan kemudahan sektor jasa penerbangan yang mudah dan efektif. Sektor jasa menjadi pendukung bagi kemudahan wisatawan dalam melakukan kunjungan ke

---

<sup>15</sup> Lihat Adi Kusumanigrum, "Pelaksanaan Pasal 5 (1) Charter of The Association of Southeast Asia Nation Bidang Jasa Angkutan Udara di Indonesia", *Rechtidee Jurnal Hukum*, Volume 9 Nomor 1, 2014, hal. 47.

Indonesia, serta mengingat bahwa sektor pariwisata menjadi aspek yang vital bagi PDB (*Product Domestic Bruto*) Indonesia.

Dengan semakin terbukanya gerbang penerbangan di Indonesia maka akan semakin memajukan pariwisata di Indonesia dengan semakin mudahnya akses yang diberikan oleh ASEAN *Open Sky Policy*. Kesiapan dari berbagai segi juga sudah mulai terlihat sebagai sarana kebijakan *open sky* baik dari segi fisik maupun non fisik, seperti PT. Garuda Indonesia Airlines yang telah menjadi anggota dari Skyteam, semakin kuatnya *airline* domestik maka akan semakin memperkuat wilayah udara Indonesia sendiri dari dampak negatif *open sky* seperti terjajahnya maskapai domestik dengan maskapai asing terutama maskapai yang dimiliki negara-negara ASEAN.

Dewasa ini, pemerintah sedang berusaha meningkatkan kunjungan turis asing melalui program *Visit Indonesia* dan *Wonderful Indonesia*. Targetnya, 20 juta wisatawan mancanegara pada 2019, naik tiga juta dari tahun sebelumnya. Berbicara soal angka, Thailand layak dijadikan acuan, mereka berhasil mendatangkan 35 juta turis asing pada tahun 2017. Pencapaian tersebut tidak luput dari peran penting transportasi udara. Seandainya negara Indonesia jeli melihat peluang, ASEAN *Open Skies* membuka jalan bagi Indonesia guna menjaring lebih banyak turis asing. Beberapa regional *hub airport* seperti Changi, Kuala Lumpur International Airport dan Suvarnabhumi dapat dimanfaatkan untuk mengalirkan wisatawan mancanegara ke seluruh penjuru tanah air.

Penerbangan langsung (*direct flight*) menuju daerah jelas dibutuhkan. Sudah bukan waktunya lagi mengutamakan sistem *hub and spoke* demi transit di

Bandara Soekarno Hatta sekadar untuk memaksimalkan tingkat keterisian pesawat rute domestik. *Direct flight* dari banyak kota ASEAN akan mendukung pariwisata daerah. Bayangkan seandainya waktu berlibur hanya Sabtu-Minggu, tentunya akan habis diperjalanan jika harus transit walau hanya satu atau dua jam. Penerbangan langsung akan memungkinkan seseorang dari Singapura atau Kuala Lumpur sarapan pagi di sekitar rumahnya, kemudian makan siang serta *ngopi* sore di Bali, Surabaya atau Medan, lalu telah berbaring di kamar tidurnya sebelum tengah malam. Skenario yang sama juga berlaku bagi turis Australia dari Darwin dan Perth; di mana mereka berpotensi membanjiri banyak destinasi di Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur. Jika harus transit di Jakarta atau Bali, tentunya akan tidak masuk akal untuk berkunjung singkat pada akhir pekan.

Liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN telah ditetapkan melalui ASEAN MAFLAFS, ASEAN MAAS, dan ASEAN MAFLPAS. Dengan adanya liberalisasi ini, seharusnya kunjungan wisatawan intra ASEAN ke Indonesia akan meningkat. Namun demikian, belum dapat dipastikan efektifitas instrumen tersebut dapat berpengaruh terhadap peningkatan kunjungan wisatawan intra ASEAN ke Indonesia.

Berdasarkan pemaparan di atas maka penulis tertarik untuk meneliti lebih mendalam tentang **“PENGARUH LIBERALISASI PERDAGANGAN JASA ANGKUTAN UDARA ASEAN TERHADAP KUNJUNGAN WISATAWAN INTRA ASEAN KE INDONESIA”**.

## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka permasalahan yang perlu dibahas dan diteliti adalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah pengaruh pengaturan liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN terhadap kunjungan wisatawan intra ASEAN ke Indonesia?
2. Apa kendala yang dialami pariwisata Indonesia dalam menghadapi liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini adalah:

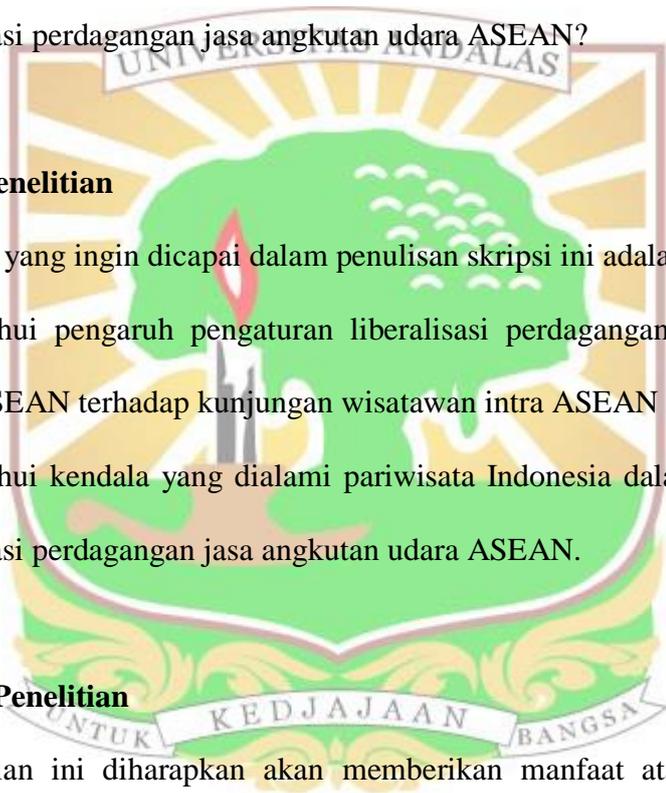
1. Mengetahui pengaruh pengaturan liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN terhadap kunjungan wisatawan intra ASEAN ke Indonesia.
2. Mengetahui kendala yang dialami pariwisata Indonesia dalam menghadapi liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN.

## **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat atau faedah bagi pihak-pihak baik secara teoritis, secara praktis dan bagi masyarakat, antara lain:

1. Secara teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dan sumbangan pemikiran untuk pengembangan terhadap disiplin ilmu hukum secara umum khususnya mata kuliah hukum internasional.



## 2. Secara praktis

Penelitian ini dapat memberikan sumbangan kepada:

### a. Penulis

Menambah wawasan penulis mengenai pengaruh liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN terhadap kunjungan wisatawan intra ASEAN ke Indonesia dan memberikan pengalaman berfikir ilmiah melalui penyusunan dan penulisan skripsi.

### b. Masyarakat

Untuk memberikan edukasi atau pemahaman tentang pengaruh liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN terhadap kunjungan wisatawan intra ASEAN ke Indonesia. Dengan adanya pemahaman tentang hal tersebut, masyarakat dapat mengenalkan pariwisata Indonesia kepada dunia melalui media sosial.

### c. Pengusaha

Untuk memberikan inspirasi dan kreatifitas bagi para pengusaha dalam bidang pariwisata agar dapat mengembangkan bisnis pariwisata dengan memanfaatkan liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara di ASEAN.

### d. Pemerintah

Agar pemerintah dapat melihat peluang untuk menambah pendapatan negara dengan meningkatkan pariwisata Indonesia khususnya dengan memaksimalkan manfaat liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara di ASEAN.



## E. Metode Penelitian

### 1. Jenis penelitian

Penulis menggunakan penelitian hukum normatif. Penelitian ini merupakan penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka.<sup>16</sup> Adapun bahan pustaka yang digunakan adalah berkaitan dengan liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN. Secara lebih jelas penelitian ini mengenai pengaruh liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN terhadap kunjungan wisatawan intra ASEAN ke Indonesia dan kendala yang dialami pariwisata Indonesia dalam menghadapi liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN. Dalam penelitian ini penulis juga menggunakan unsur empiris sebagai data tambahan. Penelitian ini bersifat deskriptif yaitu suatu upaya menggambarkan dan menjelaskan secara rinci mengenai pengaruh liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN terhadap kunjungan wisatawan intra ASEAN ke Indonesia dan menganalisa kendala yang dialami pariwisata Indonesia dalam menghadapi liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN.



---

<sup>16</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif : Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Rajawali Pers, 2014, hal. 13.

## 2. Jenis data

Penelitian ini menggunakan dua jenis data yaitu:

### a. Data Sekunder

Sebuah penelitian harus menggunakan data.<sup>17</sup> Dalam penelitian ini penulis melakukan studi kepustakaan sehingga mendapatkan data sekunder. Data sekunder merupakan data primer yang telah diolah lebih lanjut oleh pihak pengumpul data primer atau pihak lain.<sup>18</sup> Data sekunder yang digunakan berkaitan berkaitan dengan liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN. Data sekunder ini terdiri dari:

- 1) Bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang mengikat, antara lain:
  - a) Traktat:
    - (1) *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air Freight Services (MAFLAFS)*
    - (2) *ASEAN Multilateral Agreement on Air Services (MAAS)*
    - (3) *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Services (MAFLPAS)*
  - b) Peraturan perundang-undangan:
    - (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
    - (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan.

---

<sup>17</sup> Husein Umar, *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2005, hal. 41.

<sup>18</sup> Husein Umar, *op. cit.*, hal. 42.

2) Bahan hukum sekunder, yaitu:

- a) Buku-buku yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.
- b) Artikel atau jurnal.
- c) Dokumen yang berhubungan dengan masalah penelitian.

3) Bahan hukum tertier

Bahan hukum tertier yaitu bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti:

- a) Kamus Umum Bahasa Indonesia
- b) Kamus Terminologi Hukum Inggris – Indonesia.

b. Data Primer

Data Primer adalah merupakan data yang diperoleh secara langsung dari para informan yang dikumpulkan melalui studi lapangan dengan cara wawancara. Data primer ini hanya digunakan sebagai data tambahan untuk mendukung data sekunder.

### 3. Teknik mendapatkan data

Dalam melakukan kegiatan pengumpulan data, metode yang digunakan di dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode :

a. Studi dokumen

Dalam pengumpulan data penulis menggunakan metode *library research* (penelitian kepustakaan), yang dilakukan dengan mengumpulkan data-data kualitatif maupun kuantitatif yang terkait dengan studi dokumen atau telaahan dokumen. Studi dokumen ini dilakukan dengan mengumpulkan data-data dari berbagai sumber bacaan seperti peraturan perundang-undangan, buku, majalah

atau data resmi yang dikeluarkan oleh laporan-laporan ASEAN, website khusus pemerintah negara-negara ASEAN, maupun hasil-hasil karya ilmiah seperti jurnal dan buku-buku yang telah dibuat oleh peneliti-peneliti lain sebelumnya yang berkaitan dengan masalah penelitian yaitu pengaruh liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN terhadap kunjungan wisatawan intra ASEAN ke Indonesia dan kendala-kendala serta peluang pariwisata Indonesia dalam menghadapi liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN.

Perpustakaan yang dikunjungi adalah:

- 1) Perpustakaan Pusat Universitas Andalas di Padang.
- 2) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas di Padang.
- 3) Perpustakaan Daerah Kabupaten Dharmasraya.

a. Wawancara

Pengumpulan data dengan metode wawancara ini peneliti melakukan proses wawancara dengan informan untuk menggali berbagai informasi mengenai pengaruh liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN terhadap kunjungan wisatawan intra ASEAN ke Indonesia dan kendala yang dialami pariwisata Indonesia dalam menghadapi liberalisasi perdagangan jasa angkutan udara ASEAN. Alat pengumpulan data dengan wawancara mendalam ini adalah dengan menggunakan daftar wawancara yang terstruktur dengan menggunakan pedoman wawancara, walaupun dengan menggunakan pedoman wawancara tetapi pertanyaan bisa berubah sesuai dengan kebutuhan atau tujuan penelitian. Dalam penelitian ini proses wawancara dilakukan dengan membawa alat berupa alat tulis agar dapat mempermudah dalam transkrip hasil wawancara yang kemudian

disusun secara sistematis untuk mempermudah penganalisaan data-data hasil penelitian.

Wawancara dilakukan terhadap:

- 1) Riko Pratama, S.E (Karyawan PT. Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandara Internasional Minangkabau). Pada tanggal 03 Januari 2019, bertempat di PT. Angkasa Pura Kantor Cabang Bandara Internasional Minangkabau (Jl. Mr Sutan M Rasyid Padang Pariaman, Bandara Internasional Minangkabau)
- 2) Eva Julianti, S.H (Pegawai Dinas Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Provinsi Sumatera Barat). Pada tanggal 04 Januari 2019, bertempat di Dinas Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Provinsi Sumatera Barat (Jl. Khatib Sulaiman No.7 Padang, Sumatera Barat)

#### **4. Pengolahan dan analisis data**

Setelah semua data terkumpul melalui penelitian lapangan maka kemudian peneliti melakukan pengolahan data yang yang sudah didapatkan dengan menggunakan cara yaitu :

##### *a. Editing*

Dalam proses ini peneliti merapikan, mengedit, membetulkan dan menyempurnakan data yang didapat dari penelitian lapangan yang disusun secara berurutan dan sistematis.

##### *b. Coding*

Dalam proses ini peneliti memberikan kode-kode tertentu terhadap data-data yang didapat dari penelitian lapangan dan data tersebut dikelompokkan ke

dalam bagian-bagian yang telah dikategorikan sesuai dengan masalah yang dirumuskan agar lebih memudahkan penulis dalam menganalisa data.

c. Tabulasi

Dalam proses ini data-data yang didapat dari penelitian lapangan yang berupa angka-angka dimasukkan ke dalam sebuah table untuk memudahkan penulis dalam menganalisa data.

Setelah data-data hasil penelitian tersebut diolah melalui proses *editing*, *coding*, dan *tabulating* yang disusun secara sistematis sesuai dengan karakteristiknya, maka setelah itu data tersebut akan dianalisis dengan cara *kualitatif*, yaitu penafsiran atau analisa terhadap data yang didapat dilapangan dengan bertitik tolak dari definis-definisi yang terdapat pada tinjauan pustaka, sehingga hasil analisis dapat dideskripsikan menjadi kesimpulan penelitian sebagai jawaban terhadap rumusan permasalahan di dalam penelitian ini.

