

**DAMPAK PERKEMBANGAN BISNIS TRANSPORTASI UDARA DALAM
RANGKA ASEAN OPEN SKY TERHADAP EKONOMI POLITIK INDONESIA
TAHUN 2015-2017**

Oleh : Erido B Surbakti

eridosurbakti@gmail.com

Pembimbing : Dr. Pazli, S.IP. M.Si

Bibliografi : 12 Buku, 10 Jurnal, 19 Website, Skripsi 1

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya, Jl. H.R. Soebrantas Km 12,5 Simp. Baru, Pekanbaru 28293

Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

The ASEAN member states have agreed to implement the ASEAN open sky policy in 2015. This policy gives an impact on the aviation world, especially on the freedom to fly across the ASEAN countries. This paper examines the impact of air transport business in order Asean open sky to economic growth and politic Indonesia , Indonesia airline industry conditions, the position of the Indonesian aviation industry compared to other ASEAN countries. The study uses qualitative descriptive approach where secondary data used as the basis of analysis. The study concludes that air transport has a positif impact on economic growth development and image of aviator Indonesia in global . arising from both supply and demand side. Indonesia itself has a great potential for the development of air transport due its position, which is more profitable than other ASEAN countries. In this regard, government itself should pay attention to the problem of air traffic management and airport infrastructure development in a sustainable manner in order to deal with ASEAN open sky.

Keywords: ASEAN, open sky, aviation, economic growth development

PENDAHULUAN

Penelitian ini akan membahas mengenai bagaimana “ Dampak Perkembangan Bisnis Transportasi Udara Dalam Rangka ASEAN OPEN SKY Terhadap Ekonomi Politik Indonesia Tahun 2015-2017” yang di mulai sejak tahun 2015 . Transportasi merupakan bagain yang tidak dapat dipisahkan dari aktivitas manusia. Menurut Morlok (1978), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain¹ Aktivitas manusia sendiri pada dasarnya merupakan gabungan dari pemenuhan kebutuhan primer dan sekunder (bahkan tersier) dalam klaster obyektivitas ekonomi, sosial, politik, hankam dan budaya.

Kesemuanya itu akan mengerucut pada pencapaian kemakmuran dan kesejahteraan sebagai indikator peningkatan taraf hidup manusia yang lebih baik. Secara pinsipnya, aktivitas manusia yang muncul dapat dikategorikan dalam dua aspek yaitu aspek produksi dan aspek konsumsi. Interaksi aktivitas produksi dan konsumsi yang dilakukan melahirkan adanya hubungan aktivitas yang memerlukan media pelayanan pergerakan apabila kedua lokasi aktivitas tersebut dibatasi oleh kondisi geografi dan keterbatasan sumber daya. Sistem transportasi yang berkembang hingga saat ini (terutama di Indonesia) telah memberikan pelayanan dalam berbagai bentuk pergerakan mekanis. Salah satu sistem transportasi tersebut adalah sistem transportasi berbasis moda udara. Yang hinnga saat ini menjadi Transportasi yang favorit di kalangan masyarakat yang ingin berpergian ASEAN Charter yang

berfokus pada tiga pilar utama bagi ASEAN yaitu *ASEAN Political-Security Community (APSC)*, *ASEAN Economic Community (AEC)*, dan *ASEAN 8 Socio-Cultural Community*. Ketiga pilar ini dianggap dapat menjadi stimulus bagi percepatan integrasi ASEAN. Salah satu pilar ekonomi yang menjadi peluang bagi Indonesia adalah open sky policy yang merupakan blueprint yang mengatur sektor transportasi udara sebagai sarana pendukung mobilisasi masyarakat ASEAN. Pada tahun 2015 diadakan ASEAN Open Sky yang merupakan kebijakan untuk membuka wilayah udara antar sesama anggota ASEAN. Kebijakan ini merupakan bentuk liberalisasi angkatan udara yang telah menjadi komitmen kepala negara dari masing-masing anggota dalam Bali Concord II yang dideklarasikan pada KTT ASEAN tahun 2003². Tujuan dari digagasnya open sky policy adalah untuk meliberalisasi jasa transportasi udara secara penuh. Liberalisasi penerbangan ini merupakan strategi mobilisasi masyarakat ASEAN yang nantinya akan mempermudah masuknya investasi serta turis asing yang menjadi sumber pasar bagi Indonesia.

Liberalisasi penerbangan di ASEAN juga dapat dijadikan sebagai stimulus bagi persaingan yang akan timbul di setiap maskapai domestik masing-masing negara anggota. 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

¹ <http://e-journal.uajy.ac.id/7732/3/TA213706.pdf> (di akses agustus 2018)

² <http://www.asean.org/archive/5187-10.pdf> (di akses pada oktober 2018)

dalam industri jasa transportasi udara. Secara khusus, open sky mendorong terjadinya kompetisi yang Namun, konsekuensi dari diratifikasinya open sky pada tahun 2015 diantaranya adalah ketidak seimbangan 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. selain itu Dampak lain yang di timbulkan ASEAN OPEN SKY terhadap Indonesia anatar lain .

1. Secara Analisis

Sektor penerbangan nasional dinilai belum siap untuk mengimplementasikan rezim ASEAN Open Sky. Dampak terburuk dari liberalisasi angkutan udara bagi Indonesia adalah lemahnya posisi Indonesia yang memiliki jumlah bandara internasional terbanyak di antara negaranegara ASEAN, dengan 29 bandara. Situasi ini dapat membuat Indonesia berakhir menjadi pasar bagi negara-negara ASEAN lainnya.

Situasi tersebut diperparah dengan kondisi infrastruktur bandara internasional di Indonesia. Oleh karena itu Presiden Jokowi ingin membenahi infrastruktur bandara internasional di Indonesia . Oleh karena itu dalam rangka menghadapi ASEAN OPEN SKY pemerintahan Jokowi mengglontorkan APBN negara sekitar 21 Triliun dari APBN³. dimanfaatkan untuk membiayai sektor-sektor produktif dalam pembangunan. Sektor-sektor Produktif yang di kembangkan

3

<http://www.kemendag.go.id/files/pdf/2016/10/20/2-tahun-jokowi--jk-kerja-nyata-id1-1476944594.pdf> (di akses pada oktober 2018)

yaitu PUPR dan Perhubungan , antara lain jalan tol, bandara, stasiun , pelabuhan yang merupakan faktor penunjang aksesbilitas masyarakat untuk beraktifitas. Dalam rangka ASEAN OPEN SKY pemerintah Indonesia membangun beberapa jalan tol dan kereta api untuk menuju dan dari bandara antara lain jalan tol Medan – kuala Namu , Denpasar – Ngurah rai , Seokarno hatta- Jakarta. Antara tahun 2015 sampai 2017, sudah terbangun jalur kereta api yang panjang akumulatif-nya sekitar 369 kilometer spoor rel kereta, sudah terbangun 11 bandara baru, dan 397 kilometer jalan tol yang sudah operasional⁴. Selain itu ASEAN OPEN SKY juga berdampak pada sekor pariwisata yang merupakan salah satu sektor pemasukan bagi Indonesia.Liberalisasi pada sektor udara membuat penerbangan langsung ke tempat wisata lebih mudah dan membawa efek positif bagi industri pariwisata ,jumlah wistawan asing (wisman) yang masuk ke Indonesia melalui pintu masuk bandara pada tahun 2015 yaitu , 888.080 dan pada tahun 2016 sekitar 976.000 pengunjung atau naik sekitar 10,20% dan pengunjung ASEAN Menyumbang 25 % total wisatawan yang masuk ke indonesia ⁵,meyumbang Devisa dari sektor pariwisata pada 2016 sebesar US\$ 13,568 miliar⁶. Oleh karena itu pemerintah Indonesia di bawah pemerintahan Jokowi ingin menjadikan ASEAN OPEN SKY

4

<https://www.liputan6.com/bisnis/read/3620394/11-bandara-baru-hingga-397-km-jalan-tol-dibangun-di-era-jokowi> (di akses pada oktober 2018)

⁵ Statistic wisman <http://www.kemenpar.go.id> (di akses pada oktober 2018)

⁶ <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3687715/tiga-tahun-jokowi-jk-pariwisata-sumbang-devisa-terbesar-ke-du> (di akses pada oktober 2018)

bukan sebagai tantangan dan hambatan melainkan sebagai peluang untuk memasukan devisa negara.

. Bandara internasional di Indonesia yang dibuka untuk open sky yaitu Bandara Soekarno-Hatta di Tangerang, Bandara I Gusti Ngurah Rai di Denpasar, Bandara Ir. Juanda di Surabaya, Bandara Sutan Hassanudin di Makassar, dan Bandara Kuala Namu di Medan. Dengan demikian kelima bandara tersebut merupakan bandara yang memiliki kebijakan liberalisasi penerbangan dengan wilayah negara ASEAN yang lainnya. Sebagai sebuah rezim internasional, ASEAN Open Sky Policy mendeklarasikan pasar tunggal ASEAN Single Aviation Market (ASAM) pada Desember 2015.

2. Secara Mekanis

Dalam perkembangan bisnis transportasi udara dalam rangka ASEAN OPEN SKY juga berdampak secara tidak langsung pada politik Indonesia dimana pembangunan infrastruktur bandara membuat citra Indonesia di global meningkat menurut Laporan terbaru Organization for Economic Cooperation and Development, OECD, mencatat tingkat kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah Indonesia pada 2016 sebesar 80 persen.⁷ Selain itu citra bandara Indonesia selama ini kumuh dan kurang moderen perlahan lahan mulai memudar karena pembangunan dan pemerajaan infrastruktur dan fasilitas bandara di Indonesia pun meningkat ini terbukti masuknya beberapa bandara di Indonesia yang masuk TOP 100 best airport

HASIL DAN PEMBAHASAN

ASEAN sendiri memiliki suatu kebijakan yang di sebut Asean open sky

dimana dalam bab ini juga akan membahas pengertian dan sejarah Asean open sky dapengetian Asean open sky . perkembangan bisnis transportasi udara di Indonesia yang begittu pesat dan penggunaan moda transportasi udara yang terus meningkat bahkan menjadi salah kebutuhan pokok dalam kehidupan global saaaai ini dalam bab ini akan menjelaskan pengertian transportasi sejarah transportasi di Indonesi dan serta bagaimna perkembangan bisnis transportasi udara di Indonesia **ASEAN Open Sky Policy**

Pada Desember 1995 bertepatan dengan berlangsungnya The Fifth Summit di Bangkok di mana para pemimpin ASEAN memutuskan untuk memasukkan perkembangan terhadap open sky dalam The Plan of Action for Transport and Communication (1994-1996). Di tahun yang sama pula diselenggarakan pertemuan pertama di Bali dan The ASEAN Transport Minister setuju untuk melakukan kerjasama dalam The Development of a Competitive Air Transport Service Policy yang merupakan tahap awal dari open sky policy. Secara spesifik ASEAN Open Sky Policy merupakan:

- 1) Perkembangan peraturan liberalisasi terhadap layanan angkutan udara.
- 2) Penerapan liberalisasi dan pengaturan layanan udara yang lebih fleksibel, khususnya pada sub-regional ASEAN (Indonesia, Brunei Darussalam, Malaysia, Filipina, Thailand) dan East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA) yang terdiri dari Laos, Myanmar, Kamboja, dan Vietnam.

Tahun 2015 diadakan ASEAN Open Sky yang merupakan kebijakan untuk membuka wilayah udara antar

⁷ Ayomi Amindomi
<https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-40667740> (di akses pada November 2018)

sesama anggota ASEAN. Kebijakan ini merupakan bentuk liberalisasi angkutan udara yang telah menjadi komitmen kepala negara dari masing-masing anggota dalam

Bali Concord II yang dideklarasikan pada KTT ASEAN tahun 2003. Dalam Bali Concord II disebutkan cita-cita terbentuknya ASEAN Economic Community 2020 dengan angkutan udara menjadi salah satu dari 12 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 besar Asia, seperti Cina dan India.

Untuk penerbangan sendiri, tahap-tahap menuju ke arah sana mulai dilakukan. Tahun 2008 pembatasan untuk penerbangan antar ibukota negara ASEAN dihapus. Menyusul kemudian hak angkut kargo pada tahun 2009 dan diikuti hak angkut penumpang tahun 2010 dengan puncaknya ASEAN Single Aviation Market tahun 2015 yang tertuang dalam The ASEAN Air Transport Working Group: “The Roadmap for the Integration of ASEAN: Competitive Air Services Policy”.

Dasar kebijakan ASEAN Open Sky Policy adalah liberalisasi pasar industri penerbangan ASEAN. Melalui kebijakan ini, maskapai penerbangan ASEAN yang disepakati diijinkan terbang ke kota-kota lain intra 10 negara anggota ASEAN. Indonesia mengikutsertakan lima bandara internasionalnya di lima kota dalam program ini, yakni Jakarta, Surabaya, Medan, Bali, dan Makassar yang akan menghubungkan dengan sekitar 45 kota lain di kawasan ASEAN.

Berdasarkan data statistik yang dimiliki Sekretariat ASEAN, Indonesia

adalah anggota ASEAN yang memiliki jumlah bandara terbanyak di kawasan ini, dengan total bandara sejumlah sebanyak 163 bandara domestik dan 27 bandara internasional disusul Filipina berada ditempat kedua terbanyak di ASEAN dengan 85 bandara domestik dan 9 bandara internasional. Bandara domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri, sedangkan bandara internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri⁸

Namun demikian, tidak semua bandara internasional di Indonesia dibuka sebagai bandara internasional utama (primer) untuk menerima open sky. Indonesia mengkategorikan bandara internasionalnya ke dalam empat kategori yaitu bandara internasional utama (primer), bandara internasional regional, bandara internasional untuk penerbangan haji, dan bandara internasional angkutan kargo; dan sejauh ini baru 5 bandara internasional yang dibuka sebagai bandara internasional primer.⁹

Kelima bandara internasional primer tersebut yaitu Bandara Soekarno-Hatta; Bandara Juanda; Bandara Ngurah Rai; Bandara Kuala Namu); serta Bandara Sultan Hasanudin yang dibuka untuk open sky, sementara itu pembukaan akses penerbangan internasional ke bandara internasional lainnya di Indonesia diatur dalam perjanjian bilateral.¹⁰

⁸(<http://www.state.gov/e/eb/rls/othr/2006/22281.htm>, diakses 13 Februari 2019).

⁹<http://www.djpp.depkumham.go.id> diakses tanggal 17 Februari 2019

¹⁰(<http://www.dephub.go.id/read/kontenstatis/2168>, diakses tanggal 11 Februari 2019)

Sejarah Transportasi Udara Di Indonesia

Pesawat terbang jenis Antoinette diangkut ke Surabaya menggunakan kapal laut. 18 Maret 1911 Gijs Kuller (orang Belanda) mendemonstrasikan pesawat tersebut terbang di Pasar Turi Surabaya, menjadi penerbangan pesawat bermotor pertama di Indonesia. Demonstrasinya dilanjutkan ke Semarang, Yogya dan Medan. Beberapa waktu kemudian Batavia dan Solo menyusul. Jan Hilgers (Orang Belanda keturunan Indonesia) mendemonstrasikan pesawat Fokker Skin terbang di Surabaya. P.A Koezminski (orang Rusia) juga mendemonstrasikan pesawat Bleriot XIa terbang di Batavia. Keduanya melanjutkan demonstrasi di Semarang. Beberapa penerbangannya tidak mulus, tidak cocok dgn iklim tropis di Indonesia:

Melihat adanya prospek yang baik bagi penerbangan sipil maupun militer di Indonesia, maka pada tanggal 1 Oktober 1924 sebuah pesawat jenis Fokker F-7 milik maskapai penerbangan Belanda mencoba melakukan penerbangan dari Bandara Schiphol Amsterdam ke Batavia (sekarang Jakarta). Penerbangan yang penuh petualangan tersebut membutuhkan waktu selama 55 hari dengan berhenti di 19 kota untuk dapat sampai di Batavia dan berhasil mendarat di Cililitan yang sekarang dikenal dengan Bandar Udara Halim Perdanakusuma.

Pada tanggal 1 November 1928 di Belanda telah berdiri sebuah perusahaan patungan KNILM (Koninklijke Nederlandsch Indische Luchtvaart Maatschappij) yang terbentuk atas kejasama Deli Maatschappij, Nederlandsch Handel Maatschappij, KLM, Pemerintah Hindia Belanda dan perusahaan-perusahaan dagang lainnya yang mempunyai

kepentingan di Indonesia. Dengan mengoperasikan pesawat jenis Fokker-F7/3B, KNILM membuka rute penerbangan tetap Batavia-bandung sekali seminggu dan selanjutnya membuka rute Batavia-Surabaya (pp) dengan transit di Semarang sekali setiap hari. Setelah perusahaan ini mampu mengoperasikan pesawat udara yang lebih besar seperti Fokker-F 12 dan DC-3 Dakota, rute penerbangan pun bertambah yaitu Batavia-Palembang-Pekanbaru-Medan bahkan sampai ke Singapura seminggu sekali.

Dengan suksesnya penerbangan pertama Belanda ke Jakarta, masih diperlukan lima tahun lagi untuk dapat memulai penerbangan berjadwal. Penerbangan tersebut dilakukan oleh perusahaan penerbangan KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij) menggunakan pesawat Fokker F-78 bermesin tiga yang dipakai untuk mengangkut kantong surat. Kemudian pada tahun 1931 jenis pesawat yang dipakai diganti dengan jenis Fokker-12 dan Fokker-18 yang dilengkapi dengan kursi agar dapat mengangkut penumpang.

Pada tanggal 25 Desember 1949, Dr. Konijnenburg, mewakili KLM menghadap dan melapor kepada Presiden Soekarno di Yogyakarta bahwa KLM Interinsulair Bedrijf akan diserahkan kepada pemerintah sesuai dengan hasil Konferensi Meja Bundar (KMB) dan meminta presiden memberi nama bagi perusahaan tersebut karena pesawat yang akan membawanya dari Yogyakarta ke Jakarta nanti akan dicat sesuai nama itu. Menanggapi hal tersebut, Presiden Soekarno menjawab dengan mengutip satu baris dari sebuah sajak bahasa Belanda gubahan pujangga terkenal, Raden Mas Noto Soeroto di zaman kolonial, Ik ben Garuda, Vishnoe's vogel, die zijn vleugels uitslaat hoog boven uw eilanden ("Aku

adalah Garuda, burung milik Wisnu yang membentangkan sayapnya menjulang tinggi diatas kepulauanmu") Maka pada tanggal 28 Desember 1949, terjadi penerbangan bersejarah pesawat DC-3 dengan registrasi PK-DPD milik KLM Interinsulair yang membawa Presiden Soekarno dari Yogyakarta ke Kemayoran, Jakarta untuk pelantikan sebagai Presiden Republik Indonesia Serikat (RIS) dengan logo dan nama baru, Garuda Indonesian Airways, pemberian Presiden Soekarno kepada perusahaan penerbangan pertama ini.

Sebagai negara kepulauan, yang terdiri atas 5 pulau besar, ratusan pulau sedang serta ribuan pulau kecil dipersatukan laut dan angkasa menjadi negara kesatuan Republik Indonesia. Laut dan angkasa adalah prasarana perangkutan yang harus dipandang sebagai pemersatu pulau-pulau menjadi kesatuan wilayah negara, bukan lagi sebagai pemisah antara satu pulau dengan pulau lainnya. Rentang wilayah negara mengharuskan penanganan moda transportasi angkutan darat, laut dan udara secara terpadu untuk mewujudkan sistem angkutan nasional yang andal, efektif dan efisien.

Setiap moda angkutan memiliki karakter istik yang khas, keunggulan dan kelemahan. Moda transportasi darat, laut dan udara harus menjadi kesatuan sistem agar dapat menjawab tujuan perangkutan, yakni melayani perpindahan atau mobilisasi orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Untuk itu disusun Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang bertujuan mewujudkan pengangkutan yang andal dan berkemampuan tinggi dalam menunjang sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah dan

lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara dan peningkatan hubungan internasional.¹¹

Jumlah Maskapai di Indonesia

Airlines adalah suatu perusahaan penerbangan, perusahaan milik swasta atau pemerintah yang khusus menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk penumpang umum, baik yang berjadwal maupun yang tidak berjadwal. Penerbangan berdasarkan jadwal waktu, kota tujuan maupun kota-kota persinggahan yang tetap. Sedangkan penerbangan tidak memiliki jadwal sebaliknya, dengan waktu, rute maupun kota-kota tujuan dan persinggahan bergantung pada kebutuhan dan persinggahan disebut dengan penerbangan charter atau charter flight.

Perusahaan penerbangan, dapat dibedakan antara perusahaan penerbangan domestik atau dalam negeri (domestic airlines company) yang melayani rute-rute didalam batas suatu negara, dan perusahaan penerbangan internasional (international airlines company) dengan jaringan rute keluar negeri yang menjangkau kota-kota tujuan dan persinggahan di negara-negara dibagian dunia lain.

Jenis yang kedua ini bisa dibedakan pula menjadi regional (misalnya di wilayah ASEAN atau ASIA Timur saja), dan

¹¹(<http://membunuhindonesia.net/2015/01/indonesia-menghadapi-aseanopen-sky-2015/html>, diakses tanggal 12 Februari 2019)

international airlines service (jaringan antar benua diseluruh dunia).Selaku badan usaha komersial, perusahaan penerbangan ini bergabung dalam IATA untuk membahas dan memelihara kepentingan bersama, sementara itu tunduk pula kepada ICAO yang mengatur masalah-masalah yang menyangkut segi-segi teknik penerbangan sipil.¹².

Kondisi Bandara Udara di Indonesia

Kondisi bandara di Indonesia saat ini sudah sangat memadai dimana bandara di Indonesia sudah melakukan perbaikan dan meningkatkan keamanan , pengelolaan bandara di Indonesia saat ini ada perusahaan yaitu;

- (a) PT Angkasa Pura I dimana PT Angkasa Pura I membangun bandara untuk Wilayah I
- (b) PT Angkasa Pura II dimana PT Angkasa Pura II membangun bandara untuk Wilayah II

Sejak Tahun 2015 ,Presiden Direktur PT Angkasa Pura II Budi Karya Sumadi mengatakan bahwa faktor keamanan dan keselamatan penumpang di bandara merupakan prioritas. Bahkan, sejak Desember 2015 status kemananan bandara telah ditingkatkan dari status hijau menjadi kuning, sesuai Instruksi Dirjen Perhubungan Udara Nomor 5 tahun 2015 tentang Peningkatan Kondisi Keamanan Penerbangan dari Kondisi Hijau Menjadi Kondisi Kuning

¹² R.S Damardjati, Istilah-istilah Dunia Pariwisata, Jakarta

jumlah Bandara Udara di Indonesia

Saat Ini bandara di Indonesia terus Melakukan Pembangunan secara masif dan struktur yang dilakukan Pemerintah dalam rangka ASEAN OPEN SKY . Jumlah bandara yang ada di Indonesia Saat In Yaitu :

Tabel 3.1 Jumlah bandara Yang ada Di Indonesia Tahun 2012-2016

Tahun	Jumlah Bandara Menurut penggunaan Badar Udara (bandara)dara Jar Udara	
	Domestik	Internasional
2012	216	29
2013	210	27
2014	210	27
2015	264	27
2016	264	27

Sumber ; <https://www.bps.go.id/d>

DAMPAK PERKEMBANGAN BISNIS TRANSPORTASI UDARA DALAM RANGAKA ASEAN OPEN SKY TERHADAP EKONOMI POLITIK 2015-2017

Ekonomi

4.1.1 Pembangunan Infrastruktur

Dalam *Global Competitiveness Report 2015-2016*, yang disusun oleh lembaga World Economic Forum (WEF), Indonesia menempati urutan ke-62 dari 140 negara dalam hal pembangunan infrastruktur -- peringkat yang bertahan di standar rata-rata, namun justru menyebabkan beberapa

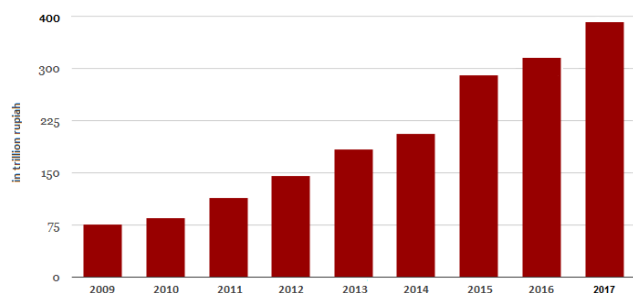
masalah besar dalam perekonomian Indonesia¹³.

Sejak pemerintah Orde Baru yang otoriter di bawah kepemimpinan Suharto diganti dengan era reformasi pada akhir 1990-an, pengembangan infrastruktur di Indonesia tidak sejalan dengan kecepatan pertumbuhan ekonomi yang kuat -- yang terjadi setelah pemulihan dari krisis keuangan Asia di tengah *commodities boom* yang sangat menguntungkan Indonesia pada tahun 2000-an. Akibat kurangnya infrastruktur, pertumbuhan ekonomi Indonesia gagal mencapai potensi penuh.

Pemerintah Indonesia sadar akan pentingnya untuk memperbaiki keadaan infrastruktur sehingga iklim investasi dan bisnis menjadi lebih menarik. Saat ini, tidak ada cukup banyak jalan, pelabuhan, bandara, dan jembatan di Indonesia (ekonomi terbesar di Asia Tenggara).

Dalam konteks kompleks ini Presiden Joko Widodo mencari pendekatan baru untuk mencapai terobosan yang sangat dibutuhkan dalam rangka meningkatkan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Misalnya, anggaran pemerintah untuk pembangunan infrastruktur telah meningkat tajam sejak Widodo memimpin negara ini (ini juga dimungkinkan karena pemerintah telah memotong subsidi energi). Ini adalah salah satu upaya Indonesia menghadapi ASEAN OPEN SKY dimana pembenahan Infrastruktur, membuat Indonesia siap menghadapi ASEAN OPEN SKY.

Grafik 4.2 Alokasi Belanja Infrastruktur Pemerintah Indonesia:



Pariwisata

Indonesia merupakan negara terluas di wilayah Asia Tenggara, serta memiliki tingkat demografi yang paling tinggi di antara negara anggota ASEAN¹⁴.

Tingkat demografi yang tinggi menjadi potensi besar bagi stimulus interaksi ekonomi dalam sektor pariwisata Indonesia. Jumlah penduduk yang besar akan memberikan dinamika perdagangan negara yang signifikan akibat dari tingkat konsumsi yang tinggi. Luas geografis dan tingkat demografi yang tinggi dapat dijadikan sebagai potensi bagi Indonesia dalam dinamika liberalisasi penerbangan ASEAN. Tingkat demografi yang tinggi menjadi potensi besar bagi stimulus interaksi ekonomi dalam sektor pariwisata Indonesia. Jumlah penduduk yang besar akan memberikan dinamika perdagangan negara yang signifikan akibat dari tingkat konsumsi yang tinggi. Luas geografis dan tingkat demografi yang tinggi dapat dijadikan sebagai potensi bagi Indonesia dalam dinamika liberalisasi penerbangan ASEAN.

Peningkatan jumlah rute dan frekuensi penerbangan secara langsung akan meningkatkan konektivitas antara

¹³ <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/risiko/infrastruktur/it-em381?>

¹⁴

(<http://demografi.bps.go.id/proyeksi/index.php/jumlah-dan-lajupertumbuhan-penduduk> diakses pada 11 Mei 2019).

daerah, di mana penumpang dapat menjangkau suatu daerah yang dulunya tidak terhubung oleh jalur penerbangan. Dengan meningkatnya konektivitas ini, daya tarik suatu daerah dapat lebih terpromosikan terutama potensi pariwisata (Don Berliner, 2004 : 147).

Sedangkan pengaruh sisi permintaan, peningkatan daya tarik daerah terutama pada sektor pariwisata akan menambah lapangan pekerjaan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat di daerah tersebut, sekaligus meningkatkan peluang terjadinya mobilitas yang tinggi. Seiring dengan meningkatnya kesejahteraan, jumlah pendapatan yang dapat dibelanjakan juga akan meningkat. Dari sinilah muncul kebutuhan untuk melakukan rekreasi. Selain itu dengan meningkatnya pendapatan, akan terbuka kemungkinan untuk masyarakat membuka bisnis dan melakukan perjalanan untuk kepentingan bisnisnya. Manfaat terkait lainnya yang berhubungan dengan lapangan pekerjaan, terdapat sejumlah manfaat ekonomi makro dan mikro serta manfaat sosial yang terkait dengan jasa layanan udara, meliputi:

1. Peningkatan efisiensi usaha melalui ketersediaan koneksi yang lebih mudah (tepat waktu, sering, dan lebih cepat) antara Indonesia dengan wilayah perdagangan utama, yang pada gilirannya menjadikan negara tersebut lokasi yang lebih menarik bagi investasi asing langsung.

2. Penurunan biaya perjalanan keseluruhan di mana tidak hanya memperhitungkan harga tiket, tetapi juga berapa lama waktu perjalanan yang diperlukan dan biaya-biaya terkait.

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.

Selain dari kesiapan maskapai domestik atas prestasi dan standar pelayanan terbang perusahaan Indonesia seperti yang telah diuraikan di atas, terdapat potensi Indonesia yang dinilai siap untuk menghadapi kebijakan liberalisasi sektor penerbangan di ASEAN melalui infrastruktur pembangunan bandara¹⁵.

Dengan kapasitas jumlah bandara yang besar membuktikan bahwa infrastruktur penerbangan Indonesia menjadi potensial. Dari keseluruhan bandara tersebut, Indonesia melakukan proteksi negara dengan hanya membatasi 5 bandara yang dibuka untuk masuk kepada liberalisasi penerbangan ASEAN Open Sky Policy¹⁶.

Tabel 4.1. Perkembangan Wisatawan Mancanegara Menurut Pintu Masuk Tahun 2014– 2017 Satuan: Wisman

Pintu Masuk	2014	2015	2016	2017
Ngurah Rai	3.731.735	3.952.354	4.885.062	4.887.560
Soekarno - Hatta	2.246.437	2.455.279	1.371.300	2.193.710
Kualanamu	234.724	206.380	211.942	18.795
Juanda	217.193	208.836	231.455	19.871
Hassanudin	15.713	13.713	17.705	1.132

Sumber : Pusdatin Kemenparekraf & BPS

Peningkatan pertumbuhan ini terutama terfokus pada rute-rute yang diliberalisasi melalui kebijakan open sky, meski memungkinkan untuk

¹⁵

(<http://www.dephub.go.id/read/berita/direktorat-jenderal-perhubunganudara/lima-tahun-ke-depan-indonesia-miliki-299-bandara-61024/61024> diakses pada 12 Mei 2019

¹⁶ (<http://indo-aviation.com/2013/11/09/hadapi-aseanopen-sky-minimal-lima-bandara-perlu-dibuka-indonesia/> diakses pada tanggal 12 Mei 2019).

berimplikasi pada rute-rute terkait lainnya. Oleh karena itu, dalam kasus di Indonesia, tanpa hambatan kapasitas, pertumbuhan lalu lintas internasional akibat open sky diharapkan dapat mengalami peningkatan tambahan sebesar 6 hingga 10 persen per tahun di atas angka pertumbuhan garis dasar normal segera setelah kebijakan open sky diterapkan, dengan demikian, dalam periode setelah berjalannya kebijakan ini, pertumbuhan dalam permintaan tanpa kendala akan perjalanan udara secara optimis dapat bertumbuh mencapai hingga 20 persen per tahun.

Sementara itu, Menteri Arief Yahya pada berbagai kesempatan selalu menjelaskan, pemerintah berencana menjadikan sektor pariwisata sebagai andalan perolehan devisa. Pasalnya, menurut Menteri Arief, pariwisata Indonesia dinilai memiliki keunggulan dari sisi destinasi dan harga. Tidak tanggung, dalam lima tahun ke depan pemerintah menetapkan target kunjungan 20 juta wisatawan asing, dengan target pemasukan devisa Rp 260 triliun. Angka tersebut menurut Arief sangat wajar, mengingat selama 2014 sektor pariwisata menyumbang devisa sebesar US\$ 10,69 miliar atau setara dengan Rp 136 triliun¹⁷

Optimisme Menteri Pariwisata Arief Yahya tidaklah berlebihan. Industri pariwisata Indonesia sudah memiliki pertumbuhan yang bagus yaitu 7,2 persen per tahun. Angka ini bahkan lebih tinggi dari rata-rata pertumbuhan pariwisata dunia yang hanya mencatatkan angka sebesar 4,7 persen. Dengan jumlah turis dunia yang mencapai 1,3 miliar orang, maka masih ada potensi untuk meningkatkan pertumbuhan kunjungan wisata.

¹⁷ (<http://analisispengembanganpariwisata.htm> , diakses pada 12 Mei 2019).

Peningkatan Citra Penerbangan Indonesia

Pemerataan pembangunan infrastruktur khususnya penerbangan, menjadi salah satu tantangan Indonesia yang masih terlambat. Terlebih jika dibandingkan Singapura, Malaysia, dan Thailand dalam menyiapkan diri menerapkan ASEAN Single Aviation Market (SAM). ASEAN SAM adalah kebijakan penerbangan regional besar yang ditujukan pada pembentukan pasar penerbangan terpadu dan tunggal di Asia Tenggara, pada 2015. Kebijakan ini diusulkan oleh ASEAN Air Transport Working Group yang didukung oleh ASEAN Senior Transport Officials Meeting dan didorong oleh Menteri Transportasi se-ASEAN.

Menurut Wihana seorang staff Khusus Kementerian Perhubungan bidang ekonomi dan investasi, mengatakan ;

peringkat daya saing infrastruktur Indonesia termasuk transportasi mengalami peningkatan dari posisi 41 pada 2016 menjadi 36 pada 2017. Indonesia lebih unggul dibandingkan Vietnam yang menduduki peringkat 55 dari semula 60. Namun, Indonesia kalah saing dibandingkan Singapura yang menduduki peringkat 3, Malaysia 23, dan Thailand 32¹⁸.

pereringkat infrastruktur tersebut menjadi indikator positif dalam Indonesia menyiapkan diri menerapkan ASEAN Single Aviation Market (SAM). Kemudian, peringkat keselamatan penerbangan Indonesia yang menduduki posisi kedua se-

¹⁸ <https://tirto.id/hadapi-asean-sam-pembangunan-infrastruktur-bandara-masih-terlambat-cJoe>

ASEAN atau dalam persentasenya sebesar 81,15 persen.

"Bandara Soekarno-Hatta masuk dalam 100 top bandara dunia, dan Indonesia masuk peringkat 41 menurut skytrax, Lembaga survei yang pemeringkat serta pemberi penghargaan bidang penerbangan yang berpusat di London.¹⁹ Ini Menunjukkan potensi Indonesia dalam pelayanan airport,

Selain bandara Soekarno Hatta ada bandara lain yang mendapatkan penghargaan. Tiga bandara yang lainnya yaitu Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman (SAMS), Bandara Internasional Juanda Surabaya, dan I Gusti Ngurah Rai Bali bandara tersebut masuk peringkat 10 besar dunia versi Airport Service Quality (ASQ). Peringkat tersebut berdasarkan kategori jumlah penumpang pada survei penilaian kepuasan penumpang triwulan II 2017 yang dilakukan oleh Airports Council International (ACI)²⁰.

Dan kesemua bandara tersebut merupakan bandara yang disiapkan Pemerintah untuk menghadapi ASEAN OPEN SKY, peningkatan kualitas dan kuantitas terhadap bandara di Indonesia merupakan bentuk strategi Indonesia dalam menghadapi ASEAN OPEN SKY

Optimalisasi potensi untuk menghadapi ASEAN SAM adalah dengan memperbaiki kualitas bandara secara menyeluruh. Negara ASEAN sudah memasuki digital airport dan kebanyakan airport sudah mengimplementasikan self services. Kedepannya, pemerintah menyiapkan standar digital bandara internasional 4.0, yang mana terdapat karakter

integrasi dengan seluruh stakeholder; dinamis dan cepat beradaptasi dengan kondisi real time.

SIMPULAN

Oleh karena itu Asean Open sky memberikan dampak positif terhadap ekonomi polirik Indonesia pemabangan fasilitas bandara yang dilakukan pemerintah Indonesia merupakan salah satu upaya untuk menghadapi ASEAN OPEN SKY dimana Optimalisasi potensi untuk menghadapi ASEAN SAM adalah dengan memperbaiki kualitas bandara secara menyeluruh. Negara ASEAN sudah memasuki digital airport dan kebanyakan airport sudah mengimplementasikan self services. Kedepannya, pemerintah menyiapkan standar digital bandara internasional 4.0, yang mana terdapat karakter integrasi dengan seluruh stakeholder; dinamis dan cepat beradaptasi dengan kondisi real time.

Oleh karena itu penulis memberikan saran Manajemen lalu lintas udara dan pengembangan infrastruktur bandara secara berkelanjutan memegang peranan penting dalam menghadapi ASEAN open sky. Berkaitan dengan manajemen lalu lintas udara, kebijakan strategis yang disarankan adalah pihak PT. Angkasa Pura selaku pengelola bandara melakukan kerjasama dengan maskapai penerbangan untuk mengatur kembali jadwal penerbangan. Sedangkan dalam hal pembangunan bandara secara berkelanjutan, tiga aspek yang harus diperhatikan adalah: pengelolaan dampak lingkungan, optimalisasi kapasitas bandara dan efisiensi, dan pengembangan sistem keselamatan dan keamanan baik melalui pembuatan prosedur maupun pengembangan budaya kerja yang mengutamakan keselamatan dan keamanan

¹⁹ Ibid

²⁰

<https://travel.kompas.com/read/2017/07/24/200300727/tiga-bandara-indonesia-masuk-peringkat-10-besar-di-dunia>.

DAFTAR PUSTAKA

- Cholisin. 2011. *Pemberdayaan Masyarakat. Materi yang disampaikan pada Gladi Manajemen Pemerintahan Desa bagi Kepala Bagian/Kepala Urusan hasil Pengisian di Lingkungan Kabupaten Sleman Tahun 2011*.
- Deliarnov. 2006. *Ekonomi Politik*. Jakarta : Penerbit Erlangga
- Hutomo, Mardi Yatmo. 2000. *Pemberdayaan Masyarakat dalam Bidang Ekonomi : Tinjauan Teoritik dan Implementasi*. Jurnal Naskah No. 20. Bappenas RI
- Suryono, Agus. 2006. *Ekonomi Politik Pembangunan Dalam Perspektif Teori Ilmu Sosial*. Malang : UM Press
- Abidin S. Z., *Kebijakan Publik Edisi 2*, Jakarta: Penerbit Salemba, 2012.
- Ball T., "Political Theory and Political Science: Can This Marriage be Saved?", *Theoria: Journal of Social and Political Theory*. 2007.
- William Dunn, *Public Policy Analysis* 5th ed., New York: Prentice Hall. Inc., 2004.
- Manual on the Regulation of International Air Transport (2nd ed.). International Civil Aviation Organisation. 2004. ISBN 92-9194-404-1
- . *Penelitian Kualitatif, Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial Lainnya*. 2008
- Mohtar Mas'ood. *ilmu hubungan internasional disiplin ilmu dan metodologi*. Yogyakarta: LP3ES 1990
- AK.SyahminSH., *Masalah- Masalah Aktua IHukum Organisasi Internasional* (Bandung: Penerbit CV. ARMICO, 1988), hlm. 209.
- ¹ Whittle C., "Open Skies dan Maskapai Penerbangan Indonesia", *Jurnal Prakarsa*, 2010, hal. 31-48
- Saeri, M. *Teori Hubungan Internasional sebuah pendekatan paradigmatis*. Jurnal Transnasional Ilmu Hubungan Internasional . Vol 3.No.2012. Hlm 15.

Damanhuri Didin S Prof. Dr. *Ekonomi politik pembangunan teori kritik dan solusi bagi Indonesia serta negara berkembang* Bogor, IPB Press 2010

INTERNET

- <https://economy.okezone.com/read/2016/01/08/320/1283823/open-sky-berikan-banyak-keuntungan-bagi-industri-penerbangan-ri> di akses pada pukul 22 50
- dephub.go.id/post/read/asean-open-sky-2811 di akses pada pukul 09 00 wib
- <http://www.neraca.co.id/article/59229/asean-open-sky-2015-peluang-atau-bencana> diakses pada pukul 21.00 wib
- <https://finance.detik.com/industri/d-2686353/indonesia-ketiban-durian-runtuh-dari-asean-open-sky> di akses pada pukul 21 00 wib
- <http://www.cse-aviation.biz/wp-content/uploads/2015/01/Open-Sky-2015-Edwin-Soedarmo.pdf> di akses pada pukul 21 00 wib
- .
- <http://digilib.unila.ac.id/11248/7/BAB%20II.pdf> diakses pada pukul 17 00 wib
- <http://indo-aviation.com/2013/06/04/garuda-resmi-menjadi-anggotaskyteam-pada-maret-2014/>
- <http://indo-aviation.com/2013/11/09/hadapi-asean-open-sky-minimal-limabandara-perlu-dibuka-indonesia/>
- <http://www.asean.org/archive/5187-10.pdf>
- tri_s.staff.gunadarma.ac.id/Downloads/files/7851/pengertian+dan+fungsi+bisnis.pdf
- (<http://membunuhindonesia.net/2015/01/indonesiamenghadapi-asean-open-sky-2015/html>, diakses tanggal 12 Februari 2019).
- (<http://www.state.gov/e/eb/rls/othr/2006/22281.htm>, diakses 13 Februari 2019)
- (<http://www.state.gov/e/eb/rls/othr/2006/22281.htm>, diakses 13 Februari 2019).

(<http://www.djpp.depkmham.go.id> diakses tanggal 17 Februari 2019).

(<http://www.dephub.go.id/read/kontenstatis/2168>, diakses tanggal 11 Februari 2019)

<http://bataviase.co.id/detailberita-10522533.html>, diakses tanggal 15 Februari 2019).5 (

(<http://membunuhindonesia.net/2015/01/indonesia-menghadapi-aseanopen-sky-2015/html>, diakses tanggal 12 Februari 2019)

<https://www.merdeka.com/politik/lsi-100-hari-jokowi-berkuasa-tingkat-kepercayaan-masyarakat-turun.html> di akses pada pukul 22. 00 wib

¹ dephub.go.id/post/read/asean-open-sky-2811 di akses pada puku 09 00 wi

SKRIPSI

Putra Permana Oki, *Upaya indonesia dalam menghadapi implemtasi ASEAN OPEN SKY 2015*, Pekan Baru UNRI 2014