

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Sejak awal abad ke-21 dunia kontemporer ditandai dengan munculnya regionalisme di dunia. Kerjasama regional menjadi sebuah ketertarikan baru untuk kerjasama lebih dalam dengan negara tetangga, baik itu melalui kerangka kerjasama formal maupun informal. Salah satunya kerjasama regional di Asia Tenggara yaitu ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations*). Aspek ekonomi menjadi hal utama dalam kerjasama melihat dalam tujuan pembentukan ASEAN dalam *ASEAN Declaration* poin pertama yaitu untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi¹ (Indonesia. 2010, hlm.1). Pada dasarnya kerjasama ekonomi antar negara yang terintegrasi dengan kerjasama *private sector* seperti : perdagangan; transportasi; dan pariwisata yang dijalankan negara-negara di kawasan Asia Tenggara menjadikan arus perdagangan barang dan jasa menjadi lebih mudah.

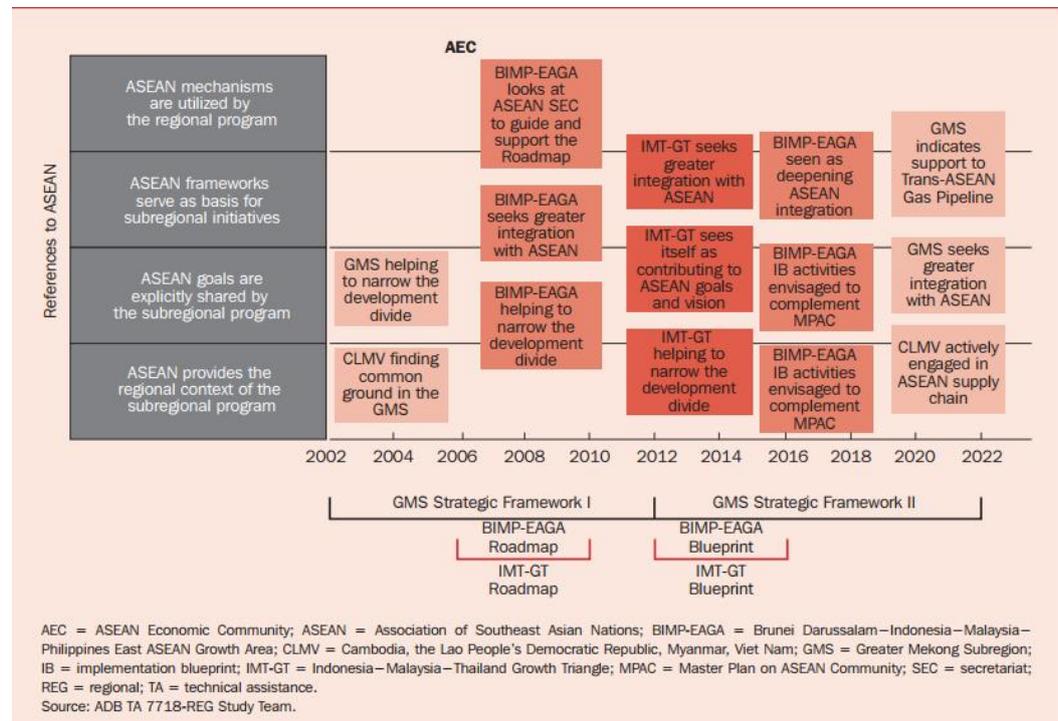
Bidang kerjasama ekonomi yang dijalankan anggota ASEAN terdiri dari beberapa bidang, termasuk perdagangan dan jasa. Dengan kondisi geografis ASEAN yang berbentuk kepulauan ini memungkinkan ASEAN membutuhkan wadah dalam sektor jasa, seperti pada tahun 1995 ASEAN membentuk AFAS (*ASEAN Framework Agreement on Services*) yang merupakan perjanjian awal di ASEAN mengenai sektor jasa. AFAS mencakup jasa transportasi penerbangan, guna untuk memudahkan mobilisasi barang di sektor penerbangan dan penumpang di sektor pariwisata ASEAN. Selain itu, pentingnya kesuksesan kerjasama di Asia

¹ Dalam ASEAN Declaration, sasaran dan tujuan ASEAN adalah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, kemajuan sosial dan perkembangan kebudayaan di kawasan melalui usaha dalam semangat persamaan dan kesatuan guna memperkuat dasar untuk kemakmuran dan kedamaian di kawasan Asia Tenggara

Tenggara merupakan kapasitas anggota ASEAN sebagai organisasi regional untuk membangun dan memperkuat konektivitas intra regional dan sub regional. Konektivitas kerjasama yang lebih dekat dalam hubungan antara kawasan regional merupakan sesuatu yang penting untuk ikut maju beriringan dengan perkembangan dunia yang begitu pesat.

Salah satu bentuk konektivitas intra regional dan sub regional di Asia Tenggara ialah IMT-GT (Indonesia-Malaysia-Thailand *Growth Triangle*). IMT-GT merupakan program kerjasama ekonomi sub regional yang disepakati pada tahun 1993, kerjasama ini diinisiasi oleh Perdana Menteri Malaysia Tun Dr. Mahathir Mohammad. Kemudian Presiden Republik Indonesia, Suharto, Perdana Menteri Thailand Chuan Leekpai dan Tun Dr. Mahathir Mohammad meresmikan pembentukan dari IMT-GT di Langkawi, Malaysia. Kerja sama Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT) berdiri pada Pertemuan Tingkat Menteri (PTM) ke-1 di Langkawi, Malaysia, pada 20 Juli 1993. IMT-GT ditujukan untuk meningkatkan kesejahteraan dan pertumbuhan ekonomi masyarakat di daerah perbatasan negara-negara IMT-GT. Gambar dibawah ini menampilkan secara luas bagaimana *strategic framework* dari kerjasama sub-regional di Asia Tenggara berhubungan dengan tujuan dari kerjasama ASEAN sendiri, salah satunya ialah IMT-GT yang berusaha untuk berintegrasi lebih besar; melihat dirinya sebagai pihak yang berkontribusi untuk tujuan dan visi ASEAN; dan membantu untuk mempersempit kesenjangan pembangunan.

Gambar 1 : Subregional Program Strategies with Reference to ASEAN



Sumber : Regional and Sub-Regional Links Summary

Dengan tujuan untuk mencapai peningkatan transformasi ekonomi dari negara anggota dan provinsi di tiga negara melalui pemanfaatan masing-masing keunggulan dasar setiap negara dan keunggulan komparatif. Sejak dibentuk pada 1993, IMT-GT telah memperluas kerjasama yang sekarang menjadi 32 provinsi dan negara bagian - 14 provinsi di Thailand Selatan; 8 negara bagian di Peninsular Malaysia; dan 10 provinsi di pulau Sumatera di Indonesia. Dibawah ini merupakan tabel provinsi dan negara bagian yang masuk dalam kerjasama IMT-GT:

Tabel 1: Negara/Provinsi kerjasama IMT-GT

Indonesia	Malaysia	Thailand
Aceh	Melaka	Nakhon Si Thammarat
Bangka Belitung	Kedah	Narathiwat
Bengkulu	Kelantan	Pattani
Jambi	Negeri Sembilan	Phattalung
South Sumatra	Penang (Pulau Pinang)	Satun
Riau	Perak	Songkhla
Riau Islands	Perlis	Trang
North Sumatra	Selangor	Yala
West Sumatera		Chumpon
		Krabi
		Phangnga
		Phuket
		Ranong
		Surat Thani

Sumber : Diolah dari IB 2012-2016

Negara anggota dan provinsi pada IMT-GT subregional Asia Tenggara telah memiliki kesamaan yang menjadi dasar untuk kerjasama ekonomi yang tercakup pada IMT-GT, seperti *geographical proximity; and close historical, cultural, and linguistic ties*. Kawasan geografis sub regional ini didominasi oleh bidang pertanian, dengan melimpahnya lahan subur dan kaya akan sumber daya alam yang menjadi sumber potensial dari tingginya perkembangan ekonomi yang dapat mengurangi kemiskinan. Dikombinasikan dengan dukungan dari sektor privat yang diimplementasikan IMT-GT melalui perdagangan, transportasi, dan pariwisata.

Dalam Annex A IMT-GT *Flagship Project* mengenai penguatan pendukung infrastruktur dan konektivitas, terdapat beberapa *flagship project* sebagai berikut:

Tabel 2 : Flagship Project

Five corridors	Ro-ro Ferry Services	Regional Energy Hub	Liberalized Transport Arrangement in IMT-GT within the Framework of ASEAN Agreements
Extended Songkhla – Penang - Medan Economic Corridor	Ro-ro Ferry Services	Bio-diesel	Full 5th rights within IMT-GT
Strait of Melaka Economic Corridor	Penang - Belawan	Strategic Energy Landbridge in southern Thailand	Liberalization of scheduled passengers services with no limitation on 3rd and 4th at least two designated points in each country
Banda Aceh – Medan – Dumai - Palembang Economic Corridor	Melaka – Dumai	High Energy Related Industries	Liberalization of scheduled passengers services with no limitation on 5th for at least two designated points in each country
Ranong - Phuket - Aceh Economic Corridor	Kantang – Satun – Penang - Belawan	-	-
Melaka - Dumai Economic Corridor	-	-	-

Sumber : Diolah dari Implementation Blueprint 2012-2016

Sejak berdirinya pada tahun 1993, kerangka kerjasama IMT-GT telah mengakui peran penting dari sektor swasta dalam mempercepat pengembangan sub-regional tersebut. Bahkan, struktur kelembagaan IMT-GT mencerminkan mekanisme kerjasama ganda dan sebagian besar paralel di sektor publik dan swasta. Melalui kerja sama IMT-GT, sektor swasta terus didorong menjadi “*engine of growth*”. Untuk tujuan tersebut telah dibentuk suatu wadah bagi para pengusaha di kawasan IMT-GT yang disebut *Joint Business Council* (JBC). JBC secara aktif ikut dilibatkan dalam rangkaian SOM/MM IMT-GT setiap tahunnya.

Sektor swasta memainkan peran utama dalam menjalankan sebagian besar inisiatif IMT-GT. JBC memiliki kelompok kerja yang sesuai *Working Groups* untuk memenuhi daerah tertentu dari pembangunan sektoral, diantaranya : *trade and investment; infrastructure and transport; agriculture, agro-base industry and environment; tourism; halal products and services; human resources development.*

Berdasarkan rekomendasi dari *The Mid-Term Review (MTR)* IMT-GT, dalam pertemuan ke-17 *Senior Officials' Meeting and Ministerial Meeting (SOM/MM)* yang diselenggarakan di Krabi, Thailand pada Agustus 2010 mendiskusikan tentang ide untuk menjadikan *implementation blueprint* sebagai *framework document* untuk mengarahkan kerjasama IMT-GT setelah 2011, dimana masa kerjasama 2007-2011 berakhir, yang selanjutnya dilanjutkan pada periode 2012-2016 (Asian Development Bank 2011, hlm.3). Selama lima tahun implementasi roadmap 2007-2011, beberapa proyek jalan telah diimplementasikan untuk menghubungkan Malaysia bagian timur dengan Thailand bagian selatan, dan peningkatan koridor timur-selatan Sumatra yang telah mengalami peningkatan konektivitas yang potensial dengan kedua negara di semenanjung. Kota-kota yang termasuk dalam kerjasama IMT-GT juga telah terhubung melalui udara dengan adanya *Low-Cost Carriers (LCC)* yang telah berkembang di jalur penerbangan baru.

Pentingnya konektivitas melalui transportasi udara dalam sebuah kawasan kerjasama dijelaskan dalam situs publikasi dari yang menjadi *partner* utama pendukung program IMT-GT yaitu Asian Development Bank yang berjudul "*Air Connectivity in Archipelagic Southeast Asia: An Overview*" menjelaskan tentang *The Importance of Air Connectivity*, yaitu sebagai berikut:

Improved air connectivity through air transport links is an essential component of economic growth, as it provides personal access to the region for business, social, or recreational purposes, as well as physical access to resources and markets. Improved access allows producers to take advantage of an expansion of

trade, economies of scale, and specialization, thus lowering costs and prices and widening production choices. The geography of the region favors air transport, Distances between capital cities are substantial and cross-border land links limited. Moreover, in archipelagic countries such as Indonesia and the Philippines, travelers have to choose between relatively slow and uncomfortable combinations of sea and land transport and relatively swift air passenger (K. Trace 2009, p.2).

Maksud dari kutipan diatas yaitu pengembangan konektivitas udara melalui penghubungan jalur udara merupakan komponen penting untuk pembangunan ekonomi, sebagai penyedia untuk investor masuk ke berbagai sektor. Apalagi jalur kerjasama yang dapat nyaman dijangkau menggunakan transportasi udara, mengingat jarak antar pusat kota di Asia Tenggara yang jaraknya jauh dan terpisah oleh perairan laut. Hal yang serupa dengan penjelasan diatas juga tercantum pada Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang mengatakan bahwa untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional, diperlukan sistem transportasi nasional yang memiliki posisi penting dan strategis dalam pembangunan nasional yang berwawasan lingkungan.

Transportasi juga merupakan sarana dalam memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang di dalam negeri, dari dan ke luar negeri, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Pentingnya transportasi di tingkat regional dan nasional bisa dilihat dari penjelasan diatas, maka untuk kawasan sub-regional seperti IMT-GT, yang menjadi bagian dari kepentingan kerjasama untuk tingkat regional dan nasional, sektor transportasi menjadi bagian yang penting dalam kerangka kerjasama.

Dengan begitu, transportasi dan infrastruktur dianggap penting karena merupakan wujud kegiatan yang mampu memobilisasi dan menunjang arus ekonomi yang terdapat dalam ketiga anggota IMT-GT. Termasuk sektor jasa penerbangan yang menjadi wadah penghubung Indonesia, Malaysia, dan Thailand melalui jalur udara agar lebih cepat dan efisien dalam melakukan kegiatan kerjasama di IMT-GT. Berdasarkan databank dari World Bank mengenai data angkut penumpang transportasi udara di Malaysia, Thailand, dan Indonesia dari tahun ke tahun terus meningkat pada ketiga negara, maka melalui perkembangan dalam transportasi udara ini terlihat bahwa mobilitas di ketiga negara selalu meningkat, sehingga sektor penerbangan dalam hal ini transportasi udara memiliki indikasi kemajuan di Malaysia, Thailand, dan Indonesia serta menjadi potensi untuk ketiga negara untuk mengembangkan melalui kerjasama dalam sektor penerbangan guna untuk memajukan konektivitas di ketiga negara, khususnya pada kerjasama IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand Growth Triangle). Berikut merupakan data angkut penumpang transportasi udara di Malaysia, Thailand, dan Indonesia dari tahun 2012-2015:

Tabel 3 : Data Angkut Penumpang Transportasi Udara

	2012	2013	2014	2015
Malaysia	39,165,608.2	47,995,842.0	49,674,149.6	50,347,149.6
Thailand	36,392,469.4	43,029,150.6	45,169,727.5	54,259,629.9
Indonesia	79,405,799.8	81,721,356.0	87,162,636.0	88,685,767.5

Sumber : Diolah dari databank worldbank

Dalam *Working Groups Infrastructure and Transportation (WGIT)* IMT-GT terdapat kerjasama *air transport* pada poin utama *working groups* yang mencakup dua kerjasama yaitu IMT-GT Airlines dan IMT-GT Cargo-Services. Kerjasama sektor jasa penerbangan dalam IMT-GT ini mendukung sektor perdagangan dan pariwisata diantara negara-negara

anggota IMT-GT dengan dibukanya rute penerbangan baru antar kota di wilayah kerjasama IMT-GT.

Dalam MoU *Air Services Linkages* yang disahkan pada tahun 1995 poin-poin Bandara di wilayah IMT-GT setiap negara hanya mewakili 3 poin wilayah untuk dimasukkan sebagai penghubung di sub-regional dan hanya mendapatkan hak angkut ke 3 dan ke 4, seiring dengan kemajuan perekonomian dan kebutuhan akan mobilisasi manusia pun meningkat sehingga membutuhkan adanya penambahan poin wilayah kerjasama. Kemudian, sejak ASEAN Open Sky dipersiapkan untuk mempermudah pengaturan liberalisasi penerbangan dengan adanya Hak Angkut ke 5 membuat sub-regional IMT-GT juga menerapkan hal tersebut karena wilayah dan masing-masing negaranya termasuk dalam kerjasama ASEAN.

Berdasarkan data yang penulis dapatkan dari Kementerian Perhubungan Bandara dari Indonesia yang ditunjuk sebagai pemegang hak angkut ke 4, ke 4, dan ke 5 tidak terbatas dalam penerbangan di kawasan IMT-GT yaitu hanya terdapat 4 Bandara sedangkan Thailand sebanyak 5 Bandara dan Malaysia ditunjuk sebanyak 6 Bandara. Infrastruktur merupakan kendala Indonesia dalam pelayanan di Bandara agar berstandar Internasional. Infrastruktur merupakan salah satu faktor pendukung berkembangnya perekonomian suatu negara, yang menjadi salah satu indikasi kemajuan perekonomian dan teknologi suatu negara, apalagi bila dibandingkan dengan negara lain yang mejadi rekan kerjasama secara sub-regional; regional; internasional. Dengan begitu penulis ingin mengetahui lebih lanjut mengenai Bandara apa saja yang ditunjuk dan pelaksanaannya melalui proses implementasi kerjasama yang dijalankan ketiga negara dalam kerjasama IMT-GT yang akan penulis jelaskan pada BAB III.

Kerjasama perdagangan dan pariwisata di IMT-GT ini termasuk bagian dari kerjasama ekonomi yang menjadi fokus kerjasama IMT-GT, dengan berjalannya kerjasama IMT-GT dalam bidang penerbangan ini membuka jalur baru pada penerbangan LCC diantara kota-kota ketiga

negara ini. Indonesia melalui Riau Airlines memanfaatkan kerjasama penerbangan di wilayah IMT-GT, Malaysia memiliki Malaysian Airlines yang memiliki maskapai LCC bawahan yaitu Firefly Airlines, Thailand yang unggul dalam sektor *air-cargo services*.

Langkah cerdas Riau Airlines ini agak terlambat bila dilihat dari kesempatan yang diambil oleh maskapai Malaysia-Firefly yang merupakan anak perusahaan Malaysian Airlines. Saat ini FireFly paling tidak sudah memasuki 4 kota di Sumatra, mulai Banda Aceh, Medan, Pekanbaru, Batam serta sangat berambisi akan mamsuki 10 kota pintu masuk di Propinsi Sumatra, sedangkan Riau Airlines pada 2010 baru mulai terbang di rute Riau-Malaka(Malaysia). Langkah strategis FireFly tidak berhenti disini saja, ternyata tahun 2010 FireFly mengajukan SIUP sebagai pemain maskapai lokal yang baru ke Kemenhub sebagai maskapai lokal tidak berjadwal (Arista Atmadjati 2013, hlm.157). Selain Riau Airlines maskapai Indonesia mana lagi yang menjadi bagian dari penyedia jasa transportasi udara di kawasan IMT-GT? Dan mana saja jalur penerbangan yang melewati kawasan penerbangan Indonesia? Dan bagaimana implementasi program berjalan dan berdampak apa bagi kemajuan di kawasan regional, mengingat kerjasama sub-regional sebagai salah satu pilar pendukung *ASEAN Master Plan*. Hal tersebut yang menjadi pokok penelitian dari tulisan ini. Apalagi, terjadinya proses kerjasama di antara negara di kawasan membuat negara anggota harus mampu bersaing dalam menjadikan negaranya unggul dan mampu memanfaatkan kerjasama tersebut secara maksimal untuk keberlangsungan nasional dalam proses perdagangan barang dan jasa.

Perkembangan dalam sektor penerbangan diantara ketiga negara anggota IMT-GT ini sangat menarik untuk diteliti oleh penulis bila dilihat dari kerjasama sub-regional yang menjadi salah satu penunjang kesuksesan perekonomian dan integrasi kawasan, wilayah yang sangat strategis, persaingan maskapai, banyak destinasi wisata, serta menjadi jalur wilayah perdagangan dan memiliki tingkat aktivitas lintas batas

negara yang sibuk di kawasan Asia Tenggara. Tentu bukan hal mudah untuk Indonesia dapat bersaing di sektor penerbangan kawasan IMT-GT, adanya pesaing; dinamika domestik maupun luar; dan ketersediaan infrastruktur, menjadi faktor-faktor yang menarik untuk diteliti.

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, penulis ingin mengetahui implementasi dari proses kerjasama yang dijalankan Indonesia dalam IMT-GT seperti jalur penerbangan, maskapai penerbangan, dan kawasan Indonesia mana saja yang masuk dalam implementasi dari program sektor penerbangan di IMT-GT, maka dapat dirumuskan permasalahan pada penelitian ini adalah **“Bagaimana implementasi IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand – Growth Triangle) dalam sektor jasa penerbangan periode 2012-2016?”**

I.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

- a. Memahami kerjasama sub-regional IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand – Growth Triangle)
- b. Mengetahui proses serta implementasi kerjasama sub-regional IMT-GT dalam sektor jasa penerbangan

I.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah :

- a. Secara akademis manfaat penelitian ini adalah untuk memberikan manfaat bagi kajian Ilmu Hubungan Internasional dengan menawarkan isu kontemporer yaitu mengenai permasalahan jasa penerbangan sub-regional dalam IMT-GT. Selain itu untuk memberikan manfaat dalam mengkaji ilmu regionalisme, khususnya kerjasama sub-regional IMT-GT dalam jasa penerbangan
- b. Secara praktis manfaat dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi penerbangan di kawasan regional dan sub-

regional khususnya pada proses kerjasama sub-regional IMT-GT sektor jasa penerbangan di kawasan terkait

I.5 Tinjauan Pustaka

Kerjasama liberalisasi jasa penerbangan (*open sky*) menjadi hal yang lazim dibahas dalam sebuah penelitian, namun pada penelitian ini menjadi menarik karena penulis membahas pada kawasan sub regional yang menjadi pilar konektivitas di kawasan kerjasama ekonomi sub regional tersebut. Biasanya *open sky* yang dibahas berada pada kawasan luas seperti Amerika Serikat, Uni Eropa dan kawasan regional seperti Asia Tenggara. Pembahasan beberapa literature di bawah ini diharapkan dapat memperlihatkan pentingnya penelitian yang dilakukan oleh penulis terkait dengan implementasi IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand) dalam sektor jasa penerbangan periode 2012-2016 sebagai salah satu kerangka kerjasama konektivitas di kawasan sub regional Asia Tenggara. Literature review dibawah ini merupakan tulisan penelitian terdahulu mengenai kerjasama liberalisasi jasa penerbangan (*open sky*) dalam kasus yang berbeda. Diharapkan dengan adanya literature review ini akan dapat memperlihatkan kekhasan penelitian ini dan keorisinalitasannya.

Dalam jurnal Brillian Budi Nurani,dkk dari Universitas Jember yang berjudul **“Peluang dan Tantangan Indonesia terhadap ASEAN Multilateral Agreement on Air Services”** menulis tentang peluang dan tantangan yang dihadapi Indonesia dalam liberalisasi penerbangan pada kerangka kerjasama ASEAN Multilateral Agreement on Air Services. Dalam jurnal ini menggunakan konsep yang diharapkan akan mempermudah dalam memahami dan menangkap maksud dari jurnal ini. Adapun yang dimaksud dengan konsep itu sendiri menurut William D. Coplin (1992: 8) adalah sebagai berikut: “Konsep adalah suatu rangkaian kata yang digunakan untuk menerangkan sesuatu secara tepat sehingga orang lain memahami apa yang dimaksudkan.” Berangkat dari definisi tersebut maka dalam menganalisa permasalahan yang penulis ajukan, penulis mendasarkan pada konsep *cost and benefit* yang dikemukakan oleh

Thomas Oatley (2004). Oatley mengemukakan bahwa setiap pemerintah harus membuat pilihan-pilihan mengenai bagaimana ekonomi dalam negeri saling berhubungan dengan ekonomi global.

Analisis tentang *cost and benefits* merupakan metodologi yang digunakan untuk membandingkan biaya dan manfaat kebijakan pemerintah atau dari tindakan perspektif dari masyarakat secara keseluruhan. Dasar analisis dari teori ini adalah dapat memberikan informasi kepada pengambil keputusan tentang efek pada seluruh masyarakat. Analisis menggunakan teknik ini memahami bahwa para pembuat keputusan mungkin memilih untuk mengabaikan hasil, tetapi sebuah keuntungan memungkinkan pembuat keputusan untuk menimbang lebih jelas tentang 'biaya' peluang. Kebijakan *open sky* yang akan berlaku mulai tahun 2015 dibuat untuk merangsang persaingan dan pertumbuhan ekonomi bagi negara-negara ASEAN dengan menghapuskan kendala-kendala yang ada di sektor angkutan udara.

Bagi Indonesia, hal ini dapat menjadi peluang sekaligus tantangan. Infrastruktur dan kerangka kebijakan harus diselaraskan dengan mempertimbangkan kepentingan dari masing-masing pemangku kewenangan, dan sektor angkutan udara harus mempersiapkan diri dalam menghadapi persaingan di kawasan regional yang lebih ketat. Pada saat yang bersamaan, sebagai negara terbesar di ASEAN dengan pasar domestik yang luas dan sektor maskapai penerbangan lokal yang bertumbuh pesat dan sangat kompetitif, Indonesia dapat memperoleh manfaat besar dari kebijakan *open sky* ini (*Indonesia Infrastructure Initiative*, 2011). Adanya manfaat dari *open sky* akan berpengaruh kepada naiknya aktifitas sektor-sektor lain sehingga biaya transaksi dalam aktifitas pasar dapat diminimalisir sehingga pergerakan modal lebih bebas serta dapat mendukung pertumbuhan dan investasi.

Berbeda dengan Brilliant Budi Nurani, dkk, tulisan penelitian dari Oki Pramana Putra dari Hubungan Internasional Universitas Riau yang berjudul “**Upaya Indonesia dalam Menghadapi Implementasi ASEAN Open Sky Tahun 2015**” ini bertujuan untuk menganalisa upaya Indonesia

dalam menghadapi implementasi ASEAN *open sky* tahun 2015. *Open sky* dalam konteks ASEAN adalah liberalisasi dari layanan udara antara negara-negara anggota ASEAN. Selama hampir dua dekade terakhir industri transportasi udara diramaikan oleh banyaknya aktivitas kerja sama jasa transportasi udara yang dilakukan oleh negara-negara di dunia. Hal ini dilakukan untuk mengantisipasi perubahan lingkungan dalam industri tersebut menyusul kemunculan banyak maskapai baru yang menambah padat jumlah pemain dalam bisnis ini, adanya perubahan situasi ekonomi seperti kenaikan harga minyak yang membuat biaya operasional meningkat, krisis finansial, maupun karena ketatnya aturan main yang diterapkan secara berbeda-beda oleh masing-masing negara. Kerja sama ini terjadi diberbagai belahan dunia mulai dari kawasan Amerika Utara, Amerika Latin, Eropa, Pasifik, bahkan hingga ke Asia Tenggara.

Bentuk kerja sama yang kini banyak terjadi di antar negara adalah kerja sama untuk meliberalisasi jasa transportasi udara, baik secara parsial maupun secara penuh. Salah satu dari bentuk kerja sama yang kini tidak asing lagi di dunia penerbangan adalah *open sky*, yang bertujuan untuk meliberalisasi jasa transportasi udara secara penuh. Dalam kerja sama *open sky*, terdapat sekumpulan aspek kebijakan yang dilakukan secara berbeda, misalnya deregulasi kapasitas dan penghapusan kendali pemerintah atas harga yang ditetapkan, sehingga berdampak pada melonggarnya peraturan-peraturan dalam industri jasa transportasi udara. Strategi *open sky* ini sendiri dapat dilakukan oleh negara-negara baik secara bilateral, regional, maupun multilateral.

Secara khusus, *open sky* mendorong terjadinya kompetisi yang makin ketat antara maskapai-maskapai penerbangan, memungkinkan maskapai-maskapai dari negara ketiga untuk dapat melayani rute-rute yang ada diantara dua negara dan memberi keleluasaan bagi para maskapai untuk mengembangkan rute-rute dan jaringan layanan yang ingin maskapai-maskapai tersebut pilih. Perjanjian *open sky* umumnya mencakup beberapa ketentuan yang mengikat negara-negara anggota ASEAN tersebut yaitu: *open market*, *level playing field*, *pricing*,

cooperative marketing arrangement, dispute resolution, charter market, safety and security, dan optional 7th freedom of cargo right

Dalam jurnal yang ditulis oleh Affan Fauzi dari Hubungan Internasional Universitas Airlangga yang berjudul “**Competitive Advantage Industri Penerbangan Malaysia Terhadap Pelaksanaan Single Aviation Market**” menjelaskan tentang perkembangan ASEAN sebagai organisasi kerjasama regional yang meningkat dari pembentukan pasar bebas sampai dengan munculnya upaya untuk membentuk single market bagi transportasi udara. Gagasan membentuk single market bagi transportasi udara yang terliberalisasi atau disebut open skies bertujuan untuk meningkatkan kerjasama negara anggota untuk meningkatkan industri penerbangan masing-masing negara anggota. Ditengah perencanaan open skies di lingkungan Asia Tenggara, Malaysia lebih dulu meliberalisasi penerbangannya dengan singapura. Pembentukan open skies di wilayah negara anggota ASEAN selain berjalan secara regional juga berjalan melalui proses sub-regional. Jurnal ini menekankan pada kerjasama liberalisasi penerbangan diantara Malaysia dan Singapura yang menimbulkan adanya competitive advantage.

Liberalisasi penerbangan yang dilakukan oleh pemerintah Malaysia dengan pemerintah Singapura dapat dikatakan merupakan salah satu langkah membentuk *competitive advantage*. Proses untuk membentuk *competitive advantage* bagi Malaysia ini terdorong oleh dua faktor yang mempengaruhi Malaysia. Pertama, proses kerjasama regional untuk membentuk *open skies* di antara negara anggota ASEAN yang merupakan upaya negara anggota ASEAN untuk membentuk regulasi industri penerbangan yang lebih terbuka. Kedua, perkembangan dan kondisi industri penerbangan di antara negara anggota ASEAN yang semakin berkembang mempengaruhi Malaysia untuk membentuk competitive advantage yang membedakan dengan industri penerbangan negara anggota yang lain.

Kedua faktor ini mempengaruhi Malaysia untuk membentuk *competitive advantage* dalam industri penerbangan melalui peran – peran

LCC di negaranya. Competitive advantage ini kemudian diteliti melalui empat karakteristik dalam industri penerbangan Malaysia yaitu pertama faktor kondisi perkembangan infrastruktur. Kedua, faktor *demand* penerbangan LCC ataupun FSC. Ketiga, industri pendukung dalam industri penerbangan. Keempat, regulasi dan kompetisi dalam industri penerbangan. Competitive advantage ini kemudian diteliti melalui empat karakteristik dalam industri penerbangan Malaysia yaitu pertama, faktor kondisi perkembangan infrastruktur. Kedua, faktor demand penerbangan LCC ataupun FSC. Ketiga, industri pendukung dalam industri penerbangan. Keempat, regulasi dan kompetisi dalam industri penerbangan.

Dengan begitu terlihat bahwa terdapat perbedaan penelitian dengan tiga penelitian di atas dengan skripsi penulis yang akan meneliti implementasi dari kerjasama IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand Growth Triangle) dalam Sektor Jasa Penerbangan. Sedangkan, kesamaan dari keempat penelitian di atas dengan penelitian penulis ada pada sektor yang di bahas yaitu penerbangan dan kawasan yang dikaji yaitu Asia Tenggara.

I.6 Kerangka Pemikiran

Dengan kondisi geografis ASEAN yang berbentuk kepulauan ini memungkinkan ASEAN membutuhkan wadah dalam sektor jasa, seperti pada tahun 1995 ASEAN membentuk AFAS yang merupakan perjanjian awal di ASEAN mengenai sektor jasa, guna untuk memudahkan mobilisasi barang di sektor penerbangan dan penumpang di sektor pariwisata ASEAN. Serta membangun dan memperkuat konektivitas intra regional dan sub regional. Salah satu bentuk konektivitas intra regional dan sub regional di Asia Tenggara ialah IMT-GT (Indonesia-Malaysia-Thailand *Growth Triangle*). IMT-GT

Kerjasama sektor jasa penerbangan dalam IMT-GT ini mendukung sektor perdagangan dan pariwisata diantara negara-negara anggota IMT-GT dengan dibukanya rute penerbangan baru antar kota di wilayah

kerjasama IMT-GT. Dengan berjalannya kerjasama IMT-GT dalam bidang penerbangan ini membuka jalur baru pada penerbangan LCC diantara kota-kota ketiga negara ini. Perkembangan yang terjadi ini menarik untuk diteliti oleh penulis melalui implementasi kerjasama penerbangan yang dijalankan oleh ketiga negara selama masa periode 2012-2016.

Untuk itu dalam menjawab pertanyaan penelitian, penulis menggunakan empat kerangka pemikiran yang dijelaskan sebagai berikut:

Teori Kerjasama Internasional

Kerjasama Internasional dan kolaborasi memudahkan kehidupan, lebih nyaman, dan lebih efisien. Kehidupan kita menjadi lebih mudah karena kesepakatan yang di buat (K.J Holsti 1992, hlm.381). Dengan mempertimbangkan manfaat dan kegunaan, beberapa atau banyak negara berkumpul untuk merancang perjanjian yang mengatur berbagai jenis transaksi. Termasuk bekerjasama untuk meningkatkan efisiensi, yang tentunya dapat mengurangi biaya. Dengan adanya kerjasama dapat membantu berjalannya aktifitas negara dalam perdagangan, penerbangan, kesehatan, keuangan, komunikasi, pariwisata, dan bidang lainnya.

Kerjasama regional merupakan salah satu bentuk dari kerjasama Internasional, mengenai kerjasama Internasional Dr.Budiono Kusumohamidjojo membagi ke dalam empat bentuk yaitu : 1) Kerjasama Global; 2) Kerjasama Regional; 3) Kerjasama Fungsional; 4) Kerjasama Ideologis (Dr.Budiono Kusumohamidjojo 1987, hlm.92). Kerjasama regional dan kerjasama sub regional merupakan kebijakan bersama yang diambil oleh sekelompok negara yang biasanya terletak dalam satu kawasan untuk mencapai tingkat kemakmuran yang lebih tinggi dibandingkan upaya yang diambil oleh masing-masing negara.

Liberalisasi Sektor Penerbangan

Liberalisasi kebanyakan membawa pertumbuhan yang signifikan pada lalu lintas perekonomian. Tae Hoon Oum (n.d., hlm.374)

menjelaskan bahwa pertumbuhan lalu lintas ekonomi semacam itu terutama di dorong oleh dua faktor, diantaranya : (1) Liberalisasi menghilangkan hambatan pada *pricing, route entry, servic capacity and cooperative arrangements*, diantara anggota. Hal ini memperbolehkan maskapai untuk berkompetisi lebih efektif dan beroperasi secara lebih efisien, dimana mengurangi harga dan meningkatkan kualitas jasa. Dengan begitu, lalu lintas penumpang dapat terdorong secara substansial; (2) Liberalisasi memperbolehkan maskapai untuk mengoptimalkan jaringan yang dimiliki. Implementasi dari *hub-and-spoke networks* memungkinkan pusat ekonomi pasar di daerah kecil terhubung oleh angkutan dengan bandara penghubungnya, memperluas jasa udara dengan destinasi baru.

Rezim liberalisasi penerbangan dalam hal ini yaitu pembentukan *International Civil Aviation Organization (ICAO)* sebagai organisasi untuk pengembangan keamanan penerbangan termasuk dalam rezim internasional. Jarang terdengar aktifitasnya namun, kerja mereka penting untuk membantu berjalannya perdagangan internasional, komunikasi, keuangan, kesehatan, dan area lainnya (K.J Holsti 1992, hlm.384). Seperti pada tahun 1930an, ketika wisatawan ingin terbang dari Stockholm ke Roma, mereka harus berganti pesawat di Denmark, Jerman, dan Swiss. Pada saat itu maskapai cakupannya masih nasional. Berbeda dengan saat ini, pesawat sipil dapat terbang melewati wilayah negara yang berbeda untuk mencapai tujuan yang jauh (K.J Holsti 1992, hlm.382). Hal ini merupakan keuntungan nyata untuk penumpang dengan adanya kerjasama dalam bidang penerbangan.

Liberalisasi penerbangan yang dijalankan dalam IMT-GT berada dalam lingkup sub-regional, yang wilayah cakupannya di bawah wilayah regional. Dalam *Manual on the Regulation of International Air Transport ICAO* (ICAO 2004, hlm.3.7-1) menyebutkan mengenai *Regional Air Services* yaitu jasa penerbangan yang menawarkan rute kota-kota kecil dalam kawasan atau diantara kawasan; atau jasa penerbangan yang menawarkan rute kedua ke kota kecil di kawasan yang melewati teritori lebih dari satu negara.

Open Sky Policy

Open Sky Policy merupakan persetujuan langit terbuka yang mengizinkan angkutan udara untuk membuat keputusan dalam perjalanan udara dengan kapasitas, penetapan harga, dan secara penuh menjadikan liberal dalam kondisi-kondisi aktivitas penerbangan (US Department of State, US Government). Open Sky Policy menyebabkan bertambahnya permintaan untuk jasa penerbangan internasional dan menciptakan bisnis untuk perusahaan pengangkutan udara.

Definisi Open Sky menurut *Open Skies Agreements Law and Legal Definition*, kesepakatan Open Sky berkenaan dengan kesepakatan transportasi udara yang meliberalisasi peraturan pasar penerbangan internasional. Kesepakatan Open Sky dapat dilakukan secara bilateral atau multilateral. Kesepakatan ini bermanfaat untuk penumpang transportasi udara dan berbagai macam jenis kargo. Tujuan dari kesepakatan Open Sky diantaranya : meminimalkan intervensi pemerintah; dan menyesuaikan dengan ketentuan rezim perizinan militer dan ketentuan dasar penerbangan negara lain. *The EU-US Open Skies Agreement* dan *The ASEAN Multilateral Agreement on Air Services* merupakan contoh dari kesepakatan Open Sky.

Kerjasama penerbangan di IMT-GT menggunakan peraturan kerjasama penerbangan yang ada di Asia Tenggara dalam kerangka kerjasama *The ASEAN Multilateral Agreement on Air Services*. Hal tersebut dijelaskan dalam *Implementation Blueprint IMT-GT 2012-2016*, yang menjelaskan bahwa dalam liberalisasi penerbangan IMT-GT dibawah kerangka perjanjian ASEAN menerapkan hak angkut ke 3, ke 4 dan ke 5. Ketiga hak angkut ini merupakan ketentuan untuk menerapkan sistem open sky. Sehingga melalui konsep Open Sky penulis dapat menganalisis bagaimana liberalisasi penerbangan di IMT-GT yang dijalankan dalam kerangka kerjasama *air transport* di IMT-GT.

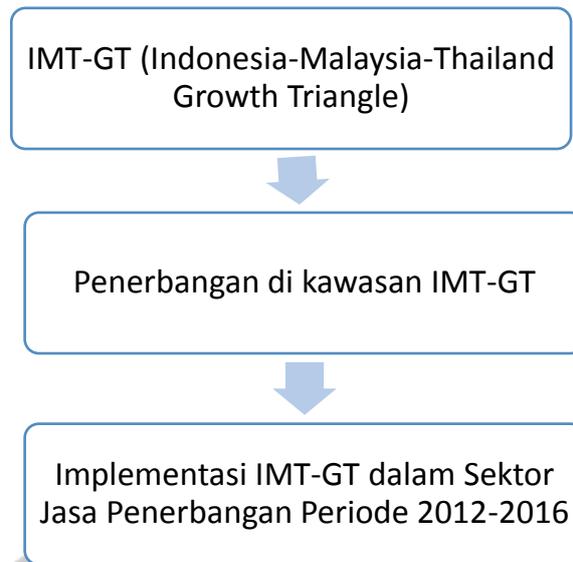
Kerjasama Sub-Regional (*Growth Triangle*)

Kerjasama sub regional yang dilakukan Indonesia, Malaysia, dan Thailand dalam kawasan sub regional Asia Tenggara melalui IMT-GT merupakan salah satu contoh kerjasama yang cakupannya pada tingkat sub regional. Dengan adanya kerjasama sub regional diantara ketiga negara IMT-GT yang bertujuan untuk memajukan ekonomi di ketiga kawasan, salah satunya melalui kesepakatan dalam meliberalisasi sektor penerbangan. Chia dan Lee (1993, hlm.229) dalam buku *Subregional Economic Zone* menjelaskan bahwa ‘gagasan kerjasama sub-regional di Asia sangat erat kaitannya dengan konsep *growth triangle* (GTs) yang pertama kali digunakan pada akhir 1980 oleh warga negara Singapura, Deputy Prime Minister Goh Chok Tong untuk membatasi kesepakatan ekonomi diantara Singapura, Johor Malaysia, dan Riau Indonesia (SIJORI) yang secara resmi disepakati pada Desember 1989 sebagai bentuk baru kerjasama ekonomi sub-regional di ASEAN melalui investasi daripada melalui perdagangan. *Growth Triangle* harus dilibatkan sebagai suatu kesepakatan yang efektif untuk mengembangkan infrastruktur guna mendukung kawasan geografis yang dekat dan akses ke pasar dunia’.

Konsep *Growth Triangle* dijelaskan juga oleh *Asian Development Bank* (ADB) yaitu, konsep *Growth Triangle* berkenaan dengan pemanfaatan diantara wilayah yang kondisi geografisnya berdekatan untuk membantu wilayah tersebut untuk meningkatkan *competitive advantage* dalam promosi ekspor. *Growth Triangle* membantu memecahkan masalah praktis dari integrasi regional diantara negara di tingkatan pembangunan ekonomi yang berbeda, dan terkadang dengan perbedaan sosial dan sistem ekonomi.

Untuk itu penulis menggunakan konsep sub-regional (*Growth Triangle*) dalam menganalisis kerjasama sub-regional di kawasan IMT-GT dalam bidang ekonomi, khususnya sektor jasa penerbangan.

I.7 Alur Pemikiran



I.8 Asumsi

Dalam melakukan penelitian ini peneliti menggunakan beberapa asumsi dasar sebagai berikut:

- a. Jasa penerbangan dalam kerjasama sub-regional IMT-GT diharapkan dapat seimbang dan tidak menimbulkan *gap* yang jauh diantara ketiga negara anggota IMT-GT sebagai sebuah badan kerjasama sub-regional di kawasan regional Asia Tenggara
- b. Kerjasama sub-regional IMT-GT dalam jasa penerbangan ini sebagai momentum untuk memajukan sektor jasa penerbangan di kawasan melalui *Open Sky Policy* pada wilayah cakupan IMT-GT sebagai salah satu kawasan jaringan konektivitas transportasi udara di Asia Tenggara

I.9 Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan di dalam penelitian ini mengandung beberapa unsur. Unsur-unsur tersebut meliputi jenis penelitian, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data.

I.9.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan jenis penelitian bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif.

W. Lawrence Neuman (2014, p.167) menyebutkan bahwa:

In a qualitative study, we rely more on the principles from interpretive or critical social science. We speak a language of "cases and contexts" and of cultural meaning. Our emphasis is on conducting detailed examinations of specific cases that arise in the natural flow of social life

Penelitian dengan judul "Implementasi IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand-Growth Triangle) dalam Sektor Jasa Penerbangan Periode 2012-2016" akan mendeskripsikan bagaimana implementasi kerjasama sektor jasa penerbangan di kawasan kerjasama IMT-GT.

I.9.2 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data terbagi menjadi dua, yaitu primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data primer yang didapatkan melalui wawancara ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Biro Kerjasama Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan data-data resmi dari situs kementerian, situs IMT-GT, dan situs Asian Development Bank. Teknik analisis data sekunder merupakan cara pengumpulan data yang didapatkan dari pengumpulan dokumen, buku, artikel, dan berita

I.9.3 Teknik Analisis Data

Peneliti dalam analisis data menggunakan pendekatan deskriptif untuk menjelaskan berbagai temuan yang berasal dari data sekunder seperti dokumen-dokumen terkait dengan sektor jasa penerbangan di Asia Tenggara dan IMT-GT. Kemudian peneliti menggunakan metode kualitatif sebab metode yang digunakan pada fokus penelitian, proses, wawancara, analisis data, kesimpulan data hingga sampai dengan penulisannya menggunakan penjelasan yang sifatnya eksplanatif dan deskriptif, menjabarkan sesuatu menggunakan kata-kata yang bermaksud mendeskripsikan secara terperinci tentang fakta dan data yang ada.

Fakta serta data yang telah didapatkan melalui teknik pengumpulan data primer dan sekunder akan dianalisis menggunakan kerangka pemikiran yang dipilih penulis, agar pertanyaan penelitian dapat dijabarkan dan dijelaskan dengan jelas sesuai dengan kerangka pemikiran yang digunakan.

I.10 Sistematika Penulisan

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini merupakan bagian pembuka yang berisikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, kerangka pemikiran, alur pemikiran, metode penelitian, dan sistematika penulisan yang merupakan gambaran singkat tentang penelitian ini.

BAB II : KERJASAMA SEKTOR JASA PENERBANGAN DI ASIA TENGGARA

Bab ini akan berisikan tiga sub-bab yaitu: perkembangan kerjasama penerbangan di Asia Tenggara; konsep IMT-GT (pengertian dan program IMT-GT); dinamika penerbangan di Indonesia yang berisikan kerjasama penerbangan IMT-GT di Indonesia.

BAB III : IMPLEMENTASI IMT-GT DALAM SEKTOR JASA PENERBANGAN

Bab ini akan berisikan implementasi kerjasama IMT-GT dalam sektor jasa penerbangan selama periode kerjasama 2012-2016.

BAB IV**: PENUTUP**

Bab ini akan berisikan kesimpulan yang berasalkan dari jawaban pertanyaan penelitian.

