

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada tahun 2003 silam, seluruh negara anggota ASEAN mengadakan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke -9 di Bali. Pertemuan negara-negara anggota ASEAN tersebut menghasilkan Bali Concord II, yang di dalamnya terkandung cita-cita untuk membentuk ASEAN Economic Community (AEC) yang rencananya akan dicanangkan pada tahun 2020. Target penganangan AEC yang semula direncanakan pada tahun 2020 tersebut dipercepat menjadi pada tahun 2015, atau lima tahun lebih cepat. Ini merupakan kesepakatan yang dihasilkan dari KTT ke-12 di Cebu, Filipina, pada 12-13 Januari 2007.¹

Sebagaimana yang digariskan dalam Visi ASEAN 2015, ASEAN bercita-cita membentuk suatu integrasi ekonomi regional yang disebut *ASEAN Economic Community*, yang diharapkan dapat memperkuat daya saing global dalam menghadapi persaingan dari negara besar Asia, seperti Cina dan India. Dalam rangka mewujudkan suatu komunitas ekonomi ASEAN tersebut, maka dilakukan lah percepatan liberalisasi 12 sektor prioritas di regional ASEAN.² Salah satu dari

¹ Ian Thomas, et. Al., *Developing of ASEAN's Single Aviation Market and Regional Air Services Arrangement with Dialogue Partners. REPSF II Project No. 07/003(2008)*, hal 13. Diakses dari www.aviation.go.th/doc/public/ 30 Mei 2015

² Majalah kementerian perhubungan. "*Pasar Penerbangan Bergeser dari Atlantik ke Asia Pasifik*". Transmedia, Edisi 5 tahun 2012 halaman 9.

duabelas sektor yang akan dileberalisasi tersebut adalah sektor transportasi udara, yang kemudian dikenal dengan dengan istilah *ASEAN Open Sky*.

Open Sky sendiri adalah merupakan suatu konsep kebijakan internasional yang ditujukan untuk meliberalisasi aturan-aturan terhadap industri jasa transportasi udara, khususnya industri jasa transportasi udara sipil (komersial), dengan tujuan untuk menciptakan sebuah lingkungan pasar bebas pada industri jasa transportasi udara secara penuh.

Dalam konsep *Open Sky*, focus dari kebijakan yang akan dikeluarkan nantinya mengacu pada beberapa hal, misalnya meminimalkan intervensi pemerintah dalam mengeluarkan aturan atas harga dan kapasitas muatan yang ditetapkan. Hal ini kemudian akan memberikan dampak pada melonggarnya peraturan-peraturan dalam industri jasa transportasi udara. Suatu negara dapat menerapkan Konsep *Open Sky* baik secara bilateral ataupun multilateral. Secara khusus, *Open Sky* mendorong terjadinya kompetisi yang makin ketat antara maskapai-maskapai penerbangan, *Open Sky* juga secara otomatis memberikan kesempatan kepada maskapai-maskapai dari negara ketiga untuk dapat melayani rute-rute yang ada dan sekaligus memberi keleluasaan bagi para maskapai untuk mengembangkan rute-rute atau jaringan layanan sesuai pilihan mereka diantara dua negara.

Perjanjian *ASEAN Open Sky* memasukan beberapa ketentuan yang mengikat negara-negara anggota ASEAN. Ketentuan-ketentuan tersebut diantaranya *open market, level playing field, pricing, cooperative marketing*

arrangement, dispute resolution, charter market, safety and security, dan optional 7th freedom of cargo right. Semua negara anggota ASEAN nantinya harus mempersiapkan diri untuk menerapkan ketentuan-ketentuan tersebut di negara mereka masing-masing.

Di sisi lain, kondisi dan situasi penerbangan di Indonesia masih sangat jauh dari kata siap bila dibandingkan dengan negara anggota ASEAN lainnya seperti Singapura dan Malaysia. Padahal, dengan adanya perjanjian ASEAN *Open Sky* ini Indonesia harus memiliki kesiapan yang sangat matang dalam berbagai aspek, mulai dari para maskapai sipil, sarana dan prasarana bandara dan juga keamanan kedaulatan udara Indonesia sendiri.

Dari sisi maskapai sipil saja misalnya. Menurut Asosiasi Maskapai Penerbangan Indonesia (Indonesia National Air Carriers Association/INACA), masih banyak masalah yang cukup serius di dunia penerbangan Indonesia saat ini. Bahkan ketua *INACA* Arif Wibowo menyebutkan bahwa kondisi dunia penerbangan di Indonesia justru sedang dalam masa kritis. Maskapai lokal saat ini terhimpit oleh turunnya nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika Serikat. Depresiasi nilai tukar rupiah terhadap dollar AS tentu membawa dampak negatif, yakni naiknya harga avtur. Padahal avtur merupakan salah satu komponen penting yang cukup besar menyumbang pengeluaran perusahaan. Selain itu juga ada kecemasan maskapai terhadap bea masuk suku cadang pesawat yang tinggi, padahal di negara lain seperti Singapura dan Malaysia, bea masuk suku cadang

pesawat yang rata-rata dikirim dari Amerika Serikat sudah dihapuskan atau setidaknya dibuat 0%.

Dilihat dari turunnya harga nilai tukar rupiah terhadap dollar AS, ancaman kenaikan harga avtur yang terus menurun akan meningkat serta bea masuk suku cadang yang tak kunjung di reduksi tentu membuat biaya operasional maskapai semakin membengkak. padahal 85 persen biaya operasional pesawat bergantung pada nilai tukar dolar AS. Sementara itu, biaya pembelian komponen bisa mencapai 25 persen dari beban operasional. Bahkan, avtur berkontribusi 45-50 persen dari total biaya operasional maskapai. Jika kita perhatikan kenyataan tersebut, pasti hanya sedikit dari sekian banyak maskapai sipil Indonesia yang kemudian akan mampu bersaing pada ASEAN *Open Sky* nantinya.³

Selain itu dari sisi pertahanan dan keamanan, kebijakan Asean *Open Sky* dipandang bisa membawa masalah baru, karena saat ini Indonesia masih kekurangan sarana dan prasarana penerbangan, belum memiliki hukum udara dan ruang angkasa yang pasti, serta kurang siapnya operator dalam mendukung dunia penerbangan. Padahal wilayah udara merupakan wilayah kedaulatan negara yang harus dikuasai dan dikendalikan oleh negara. Sementara untuk menjaga kedaulatan udara tak mungkin tanpa adanya air superiority.

Salah satu contohnya yang sangat penting adalah tentang kewenangan Indonesia untuk menjadi operator *Flight Information Region* (FIR) yang

³ Deviyanti, K. (2015, februari 13). Wawancara dengan tokoh. Dipetik Agustus 26, 2015, dari Kompasiana: http://www.kompasiana.com/karinadevviyanti/asean-open-sky-2015-mengantisipasi-serangan-dari-balik-awan_54f350cb7455137a2b6c6ff9

kemudian akan membawahi *Air Traffic Service / Air Traffic Controller* (ATS/ATC). pentingnya Flight Information Region (FIR) agar dikendalikan Indonesia.

TNI AU, sebagai pihak yang berwenang dalam menjaga pertahanan dan keamanan wilayah Indonesia, berpendapat jika FIR dikontrol oleh Indonesia maka akan memberikan efek yang lebih baik bagi Indonesia sendiri. TNI AU menjelaskan pihaknya sudah mengajukan konsep ke Mabes TNI dan sedang disempurnakan lalu diajukan Presiden Republik Indonesia. Tapi Angkatan Udara Indonesia baru akan siap pada 2024, yang menurut beberapa pihak waktu itu terlalu lama, karena penerapan ASEAN *Open Sky* akan segera dilakukan di tahun 2016.

Selain itu dari segi pemenuhan standar keamanan terbang internasional, Indonesia sejak 2007 hanya berada pada kategori 2 penilaian federal aviation administration (FAA) atau sekelas Zimbabwe dan Kongo, yang secara otomatis menandakan kemampuan SDM dan teknologi keamanan penerbangan Indonesia masih lemah.

Lemahnya standar kewanaman terbang Indonesia tersebut adalah merupakan ancaman yang sangat nyata, karena bisa jadi kuasa untuk mengoperasikan beberapa ATC diberikan pada negara lain. Jika hal tersebut terjadi maka sudah sangat jelas bahwa kewanaman kedaulatan Indonesia akan sangat terancam. Hal ini diperparah dengan konsep pengendalian FIR dari angkatan udara Indonesia yang baru akan siap pada tahun 2024.

Dengan segala faktor yang malah menunjukkan ketidaksiapan Indonesia atas ASEAN *Open Sky* kemudian pemerintah Indonesia terkesan tergesa-gesa dalam memutuskan untuk menandatangani perjanjian ASEAN *Open Sky* 2015. Karena bagaimanapun, pada kenyataannya Indonesia tetap menandatangani Perjanjian tersebut

B. Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah penulis paparkan di atas, maka rumusan masalah penelitian ini adalah :

“mengapa Indonesia menandatangani perjanjian ASEAN Open Sky 2015”

C. Tujuan Penulisan

Tujuan dari penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisa alasan apa saja yang sekiranya melatar belakangi tindakan Indonesia untuk tetap menandatangani perjanjian ASEAN *Open Sky* 2015.
2. Untuk mengetahui pertentangan berbagai pihak di Indonesia sendiri, menyangkut perjanjian ASEAN *Open Sky*.
3. Untuk menambah wawasan mengenai konsep *Open Sky*, konsep ASEAN *Open Sky* dan segala hal yang berkaitan dengan itu, termasuk kondisi Maskapai penerbangan sipil Indonesia serta kondisi sarana dan prasarana penunjang jasa angkutan udara sipil.

4. Untuk melengkapi tugas akhir sebagai syarat memperoleh gelar Sarjana S1 pada jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

D. Kerangka Konsep dan Teori

Konsep Kepentingan Nasional (*Natonal Interest*)

Merupakan konsep yang populer dalam menganalisa permasalahan yang timbul dalam kajian hubungan internasional, baik untuk mendeskripsikan, menjelaskan, maupun menganjurkan perilaku. Kepentingan nasional tersebut dapat dijadikan alasan suatu negara untuk mengambil suatu kebijakan luar negerinya. Para peneliti hubungan internasional sering menggunakan konsep kepentingan nasional dalam analisis mereka karena konsep kepentingan nasional merupakan dasar bagi suatu negara untuk menapkan perilaku luar negeri mereka serta sebagai alat ukur untuk menentukan keberhasilan politik luar negeri suatu negara. Konsep kepentingan nasional ini sekaligus menjadi dasar evaluasi kebijakan luar negeri.⁴

Menurut H.J. Morgenthau kepentingan nasional adalah kemampuan minimum negara untuk melindungi, dan mempertahankan identitas fisik, politik, dan kultur dari gangguan negara lain. Kepentigan nasional adalah usaha negara untuk mengejar *power*, dimana *power* adalah segala sesuatu yang bisa

⁴ Dorothy Pickles, *Pengantar Ilmu Politik* (Jakarta : Rineka Cipta, 2001), hal. 18

mengembangkan dan memelihara kontrol suatu negara terhadap negara lain. Morgenthau juga mengatakan bahwa konsep kepentingan nasional serupa dengan konsep umum konstitusi Amerika Serikat dalam dua hal yaitu kesejahteraan umum (*general welfare*) dan hak perlindungan hukum. Konsep tersebut memuat arti minimum yang inheren dalam konsep itu sendiri yang mana adalah melindungi identitas fisik, politik, dan kulturalnya dari gangguan negara atau bangsa lain. Dengan kata lain hakekat kepentingan nasional menurut Morgenthau adalah *power* (pengaruh, kekuasaan, dan kekuatan)⁵.

Menurut K.J Hostly kepentingan nasional mencakup empat unsur, yakni:⁶

1. *Security* (Keamanan)

Merupakan tujuan utama dari setiap negara untuk mempertahankan diri (*Self Defence*), dalam artian untuk melindungi penduduk, wilayah kedaulatannya dari ancaman yang membahayakan dan bukan hanya dalam perang dan juga hal yang bersifat fisik saja, namun juga termasuk dalam hal penduduk, pemerintah, ekonomi serta ideologi.

2. *Autonomy* (Otonomi)

Kemampuan untuk memformulasikan kebijakan domestik dan luar negeri berdasarkan pada prioritas pemerintah sendiri dan segala resikonya, serta kemampuan untuk menahan tekanan, pengaruh dan ancaman dari negara lain.

⁵ Mochtar Mas' oed, *Ilmu Hubungan Internasional; Disiplin dan Metodologi*, LP3ES, Jakarta 1990, hal. 164

⁶ K.J. Hostly, *Internasional Politics :A Frame Work for Analysis*, New York Pentise Hall International inc. 1995 hal. 137

3. *Welfare* (Kesejahteraan), dan

Faktor yang menjadi tolak ukur keberhasilan dari suatu negara. Sebagai contoh adalah sebuah negara yang memiliki kekuatan militer besar namun tidak memperhatikan kesejahteraan rakyatnya merupakan kelompok golongan negara kurang baik. Sedangkan negara yang memiliki kekuatan militer kurang kuat namun memperhatikan kesejahteraan rakyatnya adalah negara yang baik.

4. *Prestigious* (Prestis)

Keunggulan dalam bidang ilmu pengetahuan dan teknologi memiliki peranan yang penting, selain pandangan tradisional yang menganggap sumber utama status adalah kekuatan militer. Sebagai contoh adalah upaya yang dilakukan oleh negara-negara semi *periphery* untuk menjadi negara pusat, negara berkembang atau pinggiran untuk menjadi negara maju atau semi *periphery*.

Kepentingan nasional Indonesia sendiri salah satunya dapat dilihat dari program-program masing-masing departemen di setiap kementerian yang ada di negara ini. Khusus yang berkaitan dengan ASEAN *Open Sky*. Departemen yang programnya kemudian akan dibahas disini adalah departemen luar negeri dan juga departemen perhubungan.

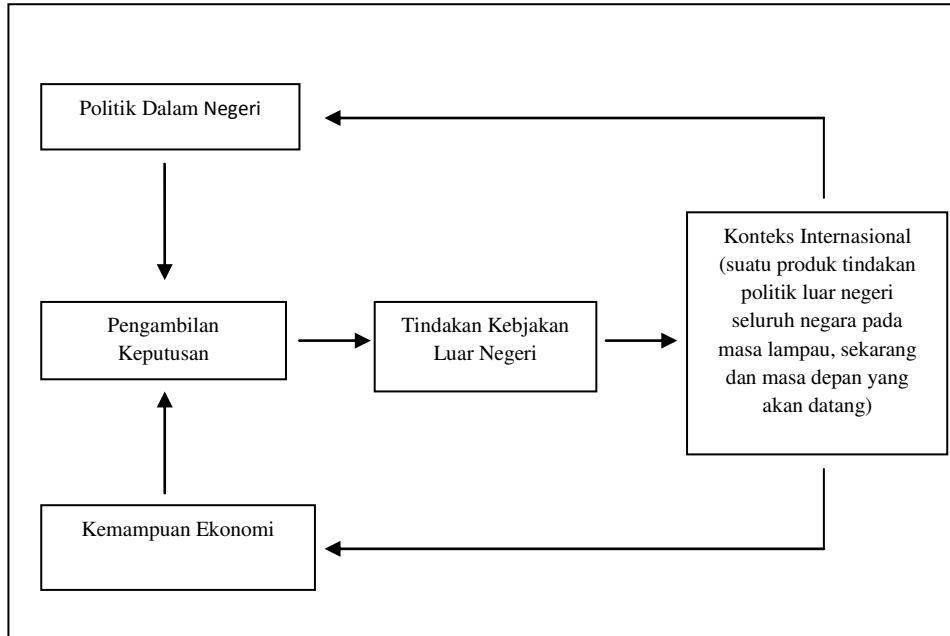
Teori proses pembuatan kebijakan luar negeri – William D. Choplin.

Suatu negara pasti akan memutuskan kebijakan luar negerinya berdasarkan dengan apa yang menjadi kepentingan nasionalnya. Ada beberapa aspek yang

perlu kita pahami terlebih dahulu sebelum memahami cara pengambilan keputusan yang dilakukan oleh suatu negara terhadap sebuah isu. William D. Coplin menggunakan analisis pendekatan rasionalitas dalam bukunya, *Introduction to Internasional Politics*.

Pendekatan rasionalitas menekankan bahwa Negara merupakan actor untuk mencapai tujuan nasional. Untuk mencapai tujuan nasional itu mereka lakukan dengan mengkalkulasikan secara rasional aspek dalam kancah politik global. Pada pendekatan ini, politik luar negeri yang dilakukan oleh sebuah negara merupakan respon terhadap apa yang dilakukan oleh negara lain. Setiap kebijakan luar negeri yang diberikan dapat dilihat sebagai hasil dari tiga kategori pertimbangan yang mempengaruhi kebijakan luar negeri negara-negara pengambil keputusan. Yang pertama adalah politik dalam negeri dalam kebijakan negara-negara pengambil keputusan. Yang kedua adalah kemampuan ekonomi dan militer negara. Yang ketiga adalah konteks internasional, posisi tertentu di mana negara itu menemukan jati dirinya, khususnya mengenai hubungannya dengan negara lain dalam suatu sistem.⁷

⁷ Teori pembuatan Kebijakan Luar Negeri. - Introduction to International Politics : A Theoretical Overview (terjemahan M. Marbun), CV, Sinar Bandung, 1992, hal, 30.



Tabel 1.1 . Model Pembuatan Kebijakan Luar Negeri Wlliam D. Choplin.

Dalam pengambilan keputusan mengenai perjanjian ASEAN *Open Sky* 2015, pemerintah Indonesia pada saat itu mempertimbangkan politik dalam negeri, kemampuan ekonomi atau militer serta konteks Internasional, yang dalam hal ini konteks Internasional terdekatnya adalah regional ASEAN.

ASEAN *Open Sky*, yang tertuang dalam rencana Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), telah direncanakan sejak tahun 2003. Tujuannya adalah untuk mencapai satu titik integritas yang lebih tinggi dari sebelumnya. Politik dalam negeri Indonesia pada saat itu masih dibayang-bayangi imbas krisis politik dan ekonomi tahun 1998. Indonesia membutuhkan suatu rencana penguatan ekonomi negaranya. Rencana MEA ini kemudian dipandang sebagai salah satu kesempatan mewujudkannya.

Kondisi ekonomi Indonesia pada saat itu juga sedang gencar-gencarnya berbenah diri setelah terpuruk di sepanjang tahun 1997-1998. Perekonomian Indonesia saat itu (*saat penandatanganan ASEAN Open Sky*,red) sudah jauh lebih baik jika dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. PDB tahun 2003 diperkirakan tumbuh sekitar 4 persen, yang berarti tingkat pendapatan per kapita sudah berada di sekitar pra-krisis. Inflasi berada di sekitar 5 persen sedangkan cadangan devisa di atas US\$35 miliar. Ekspor berada di atas US\$ 5 miliar per bulan, tingkat yang sama sebelum krisis. Ketiga indikator itu menunjukkan tingkat terbaik sepanjang sejarah perekonomian Indonesia, terutama pasca krisis 1998.⁸ Rencana MEA dipandang sebagai suatu rencana yang dapat mendongkrak

⁸ http://www.indosiar.com/ragam/proses-pemulihan-ekonomi-indonesia-tahun-2003-sesai-jalur_21436.html diakses pada tanggal 5 Juni 2015.

kemampuan ekonomi Indonesia agar dapat lebih baik lagi, termasuk di dalamnya perjanjian *Open Sky* 2015.

Kondisi yang sejalan juga tercermin dalam bidang maskapai penerbangan sipil Indonesia. Pada awal tahun 2000an telah banyak maskapai swasta yang meempati slot-slot penerbangan Indonesia, baik itu domestic maupun regional. Padahal sebelumnya, lebih dari separuh porsi penerbangan nasional dikuasai oleh Garuda Indonesia, sebagai maskapai sipil milik pemerintah dengan konsesi monopolinya. Kemunculan berbagai maskapai swasta ini menjadi modal yang pening dan juga pertimbangan bagi persiapan rencana MEA dengan ASEAN *Open Sky* di dalamnya. Persaingan yang semakin tinggi antara maskapai-maskapai ini tentu secara otomatis akan membuat mereka berlomba-lomba terus meningkatkan kualitas dan juga memperbaiki diri agar dapat terus mengembangkan sayapnya.

Tetapi dari segi Militer, angkatan udara republik indonesia memiliki pendapat berbeda dengan pemerintah yang secara otomatis menjadi pertimbangan yang lain. TNI AU menganggap bahwa dari segi pertahanan dan keamanan Indonesia belum siap menghadapi ASEAN *Open Sky* pada 2016. Hal yang dijadikan pertimbangan oleh TNI AU adalag masalah terbukanya kedaulatam udara pada konsep *Open Sky* yang dirasa belum mampu dikontrol oleh Indonesia. Hal tersebut menjadi ancaman yang cukup tinggi bagi pertahanan Indonesia sendiri.

Pertimbangan lainnya adalah konteks Internasional, yang dalam hal ini adalah Regional ASEAN. Adalah benar jika penulis menyebutkan perjanjian ASEAN *Open Sky* ini sebagai perjanjian *Rciprocal*, atau perjanjian timbal balik. Mengapa? Karena ASEAN *Open Sky*, yang merupakan satu dari banyaknya perjanjian yang tertuang dalam MEA ini adalah perjanjian yang dihasilkan berdasarkan kesepakatan bersama antara negara-negara ASEAN. Mau tidak mau, Indonesia juga harus menandatangani perjanjian tersebut. Jika tidak, maka Indonesia tidak akan mendapatkan privilege yang sama pada MEA seperti yang akan di dapatkan oleh negara lain, seperti reduksi tarif dan regulasi dalam berbagai sektor ekonomi.

MEA ini adalah program untuk membentuk integritas pasar ASEAN, sebagai *One Community*, satu komunitas, satu pasar, satu tujuan. Hal ini tentunya diharapkan akan memberikan kestabilan ekonomi dalam tingkat makro, khususnya ditingkat regional ASEAN. Bukankah kestabilan ekonomi salah satu elemen penting untuk menunjukkan kekuatan nasional yang tertuang dalam kepentingan nasional?

Jika penulis menerapkan konsep kepentingan nasional disatukan model pengambilan kebijakan menurut choplin diatas pada kasus yang penulis kaji, maka dapat dikatakan bahwa pemerintah indonesia mempertimbang keuntungan terbanyak dan atau kerugian paling sebelum menandatangani perjanjian ASEAN *Open Sky*.

E. Hipotesis

Berdasarkan pada apa yang telah saya uraikan berkaitan dengan penandatanganan ASEAN *Open Sky* 2015 oleh Indonesia, penulis memiliki kesimpulan sementara untuk menjawab pokok permasalahan mengenai alasan yang melatarbelakangi Indonesia dalam melakukan penandatanganan tersebut.

Pertama, pemerintah Indonesia menandatangani perjanjian ASEAN *Open Sky* 2015 karena ASEAN *Open Sky* sejalan dengan rencana perdagangan bebas dunia.

Kedua, pemerintah Indonesia menandatangani perjanjian ASEAN *Open Sky* 2015 karena pilihan tersebut sebagai upaya untuk menjaga citra Indonesia di arena persaingan global.

F. Metode Penelitian

Penulisan skripsi ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah merupakan metode penelitian yang dipakai ketika penulis mengumpulkan serta mengkaji data-data sekunder yang diperoleh buku, artikel, surat kabar dan juga sumber-sumber lainnya. Setelah terkumpul, data-data tersebut kemudian akan dianalisa dengan menggunakan teori yang telah penulis pilih. Teknik pengumpulan data seperti ini diharapkan dapat menjawab pertanyaan ‘mengapa’ yang menjadi dasar atas penyusunan skripsi ini.

Penelitian kualitatif adalah sebuah riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis dengan pendekatan induktif. Proses dan makna

(perspektif subyek) lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Landasan Teori yang dipilih kemudian digunakan sebagai pemandu bagi penulis agar fokus penelitian dapat sesuai dengan fakta di lapangan. Selain itu landasan teori juga bermanfaat untuk memberikan gambaran umum tentang latar belakang penelitian dan sebagai bahan pembahasan hasil penelitian.⁹

Alasan penulis menggunakan jenis penelitian ini adalah bertujuan untuk memahami fakta-fakta serta hubungan suatu fenomena-fenomena yang berkaitan dengan penandatanganan *ASEAN Open Sky 2015* Oleh Indonesia.

G. Ruang lingkup penelitian

Batasan Masalah

Topik yang diangkat pada penyusunan skripsi ini adalah tentang perjanjian *ASEAN OPEN SKY 2015*. Batasan dari ruang lingkup pembahasan *ASEAN OPEN SKY 2015* ini sendiri dititikberatkan pada alasan mengapa Indonesia ikut menandatangani perjanjian *ASEAN OPEN SKY 2015*, serta hal-hal yang berkaitan dengan latar belakang serta tujuan dari keputusan Indonesia untuk ikut menandatangani perjanjian *ASEAN OPEN SKY 2015*.

Batasan Teori dan Konsep

Teori pengambilan kebijakan luar negeri – William D. Choplin dan juga konsep Kepentingan Nasional akan digunakan untuk menganalisa alasan

⁹<http://edukasi.kompasiana.com/2011/02/11/penelitian-kualitatif-339265.html/> Diakses pada 5 Juni 2015

penandatanganan perjanjian ASEAN *OPEN SKY* 2015 oleh Indonesia dari sudut pandang politik dalam negeri Indonesia, kemampuan ekonomi, kemampuan militer serta ada atau tidaknya pengaruh yang di dapat dari luar

H. Sistematika Penulisan

Garis besar isi penulisan

Skripsi ini akan mengkaji tentang perjanjian ASEAN *OPEN SKY* 2015 serta menganalisa alasan penandatanganan perjanjian ASEAN *OPEN SKY* 2015 oleh Indonesia. Pada bab I ini telah dipaparkan mengenai latar belakang serta permasalahan yang akan dikaji. Pada BAB II pembahasan akan dititik beratkan pada penguraian definisi dari *OPEN SKY* secara umum, lalu dilanjutkan dengan penjelasan definisi ASEAN *OPEN SKY* serta keterkaitan dengan konsep liberalisasi Internasional. Selanjutnya penulisan skripsi ini akan dilanjutkan ke BAB III, yang akan membahas tentang kondisi penerbangan Indonesia dan juga tentang kedaulatan Indonesia, termasuk peran TNI AU. Pada BAB IV skripsi ini akan menguraikan tentang analisa data yang di dapatkan dengan menggunakan teori-teori yang sudah ditentukan yang dimaksudkan untuk menjawab pertanyaan dari landasan permasalahan yang saya ajukan, serta melihat apakah hipotesa yang dibuat cukup sesuai atau tidak. Bagian terakhir dari skripsi ini adalah BAB V, yang merupakan bagian untuk memaparkan kesimpulan akhir dari analisa yang telah dilakukan, yang tidak lain adalah bagian penutup dari skripsi ini.

Sistematika Penulisan

BAB I - PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang
- B. Rumusan Masalah
- C. Kerangka Konsep dan Teori
- D. Hipotesis
- E. Metode Penelitian
- F. Ruang Lingkup Penelitian
- G. Sistematika Penulisan

BAB II-ASEAN *OPEN SKY*, SEBUAH KONSEP YANG SEJALAN DENGAN CITA-CITA REZIM PERDAGANGAN BEBAS DUNIA

- A. Pengertian *Open Sky*
 - a. *Open Sky* Secara umum
 - b. Pengertian ASEAN *Open Sky*
- B. *Open Sky* : antara ASEAN dengan WTO
 - a. Liberalisasi transportasi udara sejalan dengan protokol GATT
 - b. ASEAN mendukung WTO

BAB III PENERBANGAN DAN KEDAULATAN INDONESIA

- A. Kondisi Maskapai Indonesia
 - a. Perkembangan Maskapai di Indonesia.
 - b. Maskapai yang siap menghadapi ASEAN *Open Sky*
- B. Kedaulatan Udara Sebagai Tonggak Pertahanan Nasional

- a. Peran Angkatan Udara Dalam Mengamankan Wilayah Udara Indonesia
- b. Pandangan TNI AU Mengenai ASEAN *Open Sky* 2015

BAB - IV ASEAN *OPEN SKY*, SEBUAH PROSES LIBERALISASI

TRANSPORTASI UDARA YANG TIDAK BISA DITOLAK INDONESIA

- A. ASEAN *Open Sky* Sejalan dengan Rezim Perdagangan Bebas Dunia
- B. Menjaga Citra Indonesia di Mata Dunia

BAB V-PENUTUP

- A. Kesimpulan
- B. Saran

