

IMPLEMENTASI DAN TANTANGAN ASEAN *OPEN SKIES* DALAM MENINGKATKAN KONEKTIVITAS UDARA DI ASIA TENGGARA

Ridha Aditya Nugraha¹, Sungkono², Bambang Widarto³

Faculty Of Law, Dirgantara Marsekal Suryadarma University

Email : ridha.aditya.nugraha@gmail.com¹,

sungkono.0815@gmail.com²,

bambangwidarto@unsurya.ac.id³

Citation: Ridha Aditya Nugraha., Sungkono., Bambang Widarto. Implementasi Dan Tantangan Asean *Open Skies* Dalam Meningkatkan Konektivitas Udara Di Asia Tenggara. *LEX LAGUENS: Jurnal Kajian Hukum dan Keadilan* 3.1.2025. 138-152

Submitted: 01-10-2024 **Revised:** 11-12-2024 **Accepted:** 01-01-2024

Abstrak

ASEAN Open Skies merupakan inisiatif strategis yang bertujuan untuk menciptakan pasar penerbangan yang terbuka dan efisien di Asia Tenggara, dengan meningkatkan konektivitas, perdagangan, dan pariwisata antarnegara anggota. Kebijakan ini menghilangkan hambatan dalam layanan penerbangan, baik untuk kargo maupun penumpang, melalui perjanjian-perjanjian multilateral seperti ASEAN *Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services*. Meskipun kebijakan ini memberikan potensi besar untuk meningkatkan daya saing ASEAN di pasar global, implementasinya menghadapi berbagai tantangan, seperti perbedaan regulasi antar negara, ketimpangan infrastruktur bandara, dan kebutuhan untuk harmonisasi kebijakan domestik dengan standar internasional. Penelitian ini menggunakan metode hukum yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual untuk mengkaji tantangan dalam implementasi ASEAN Open Skies serta dampaknya terhadap konektivitas udara regional. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan ini berpotensi untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi dan sektor pariwisata, namun memerlukan solusi atas tantangan regulasi dan pengembangan infrastruktur untuk mencapai tujuan tersebut secara efektif.

Kata Kunci : Asean Open Skies, Konektivitas Udara, Tantangan Implementasi

Abstract

ASEAN Open Skies is a strategic initiative aimed at creating an open and efficient aviation market in Southeast Asia by enhancing connectivity, trade and tourism among member countries. This policy eliminates barriers to air services, both for cargo and passengers, through multilateral agreements such as the ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services. Although this policy has great potential to improve ASEAN's competitiveness in the global market, its implementation faces various challenges, such as differences in regulations between countries, disparities in airport infrastructure, and the need to harmonize domestic policies with international standards. This study uses a normative juridical legal method with a statutory and conceptual approach to examine the challenges in implementing ASEAN Open Skies and its impact on regional air connectivity. The results show that this policy has the potential to accelerate economic growth and the tourism sector, but requires solutions to regulatory challenges and infrastructure development to achieve these goals effectively.

Keywords: *Asean Open Skies, Air Connectivity, Implementation Challenges*

A. PENDAHULUAN

Konektivitas udara memiliki peran strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, pemererat hubungan sosial, dan memperkuat integrasi regional di kawasan Asia Tenggara. Sebagai salah satu wilayah dengan tingkat pertumbuhan ekonomi tercepat di dunia dan populasi yang besar, ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations*) mengakui sektor penerbangan sebagai elemen kunci dalam memfasilitasi mobilitas manusia dan barang lintas

batas.¹ Sektor ini tidak hanya menjadi penggerak utama perdagangan dan pariwisata, tetapi juga menjadi tulang punggung dalam mendukung rantai pasok global di era ekonomi modern.

Untuk mengoptimalkan potensi ini, ASEAN memperkenalkan kebijakan *ASEAN Open Skies* melalui serangkaian perjanjian multilateral yang bertujuan meliberalisasi layanan penerbangan di antara negara-negara anggotanya. Kebijakan ini bertujuan menciptakan pasar penerbangan tunggal di Asia Tenggara, yang memungkinkan maskapai dari negara-negara anggota untuk beroperasi lebih bebas di seluruh kawasan. Langkah ini diharapkan tidak hanya meningkatkan efisiensi sektor penerbangan, tetapi juga memperluas aksesibilitas dan mempercepat arus transportasi udara yang lebih terjangkau.

ASEAN Open Skies, atau dikenal sebagai *ASEAN Single Aviation Market (ASAM)*, dilandasi oleh tiga perjanjian utama:

- 1) *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services (2009)*,
- 2) *ASEAN Multilateral Agreement on Air Services (2009)*, dan
- 3) *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services (2011)*.²

Ketiga perjanjian tersebut dirancang untuk menghapus berbagai hambatan terhadap layanan penerbangan di kawasan ASEAN. Hambatan-hambatan yang dimaksud meliputi pembatasan kapasitas angkut, frekuensi penerbangan, serta akses pasar antarnegara anggota. Dengan demikian, maskapai penerbangan di kawasan ASEAN diberi kesempatan untuk beroperasi lebih leluasa dan kompetitif dalam melayani rute-rute penerbangan lintas batas.

ASEAN Open Skies bertujuan untuk menciptakan pasar penerbangan tunggal di kawasan ini, dengan menstandarkan regulasi dan kebijakan yang mendukung pertumbuhan sektor penerbangan. Selain itu, liberalisasi ini juga diharapkan dapat meningkatkan efisiensi operasional maskapai, memperluas jaringan penerbangan, serta menurunkan biaya penerbangan, yang pada akhirnya akan menguntungkan penumpang dan sektor bisnis.³

Meskipun *ASEAN Open Skies* bertujuan untuk menciptakan integrasi sektor penerbangan di kawasan Asia Tenggara, implementasinya menghadapi sejumlah tantangan yang signifikan. Salah satu tantangan utama adalah perbedaan regulasi domestik di antara

¹ Forsyth, Peter, et al. *Preparing ASEAN for Open Sky*. AADCP Regional Economic Policy Support Facility, Research Project 02/008, Monash International Pty. Ltd., 2004.

² Permana, Prayoga, Hoen, Herman W., & Holzhacker, Ronald L. "Political Economy of ASEAN Open Sky Policy: Business Preferences, Competition and Commitment to Economic Integration." *Journal of Asian Economic Integration* 2, 2020.

³ Tuhumury, Rezky Brilyan, Susetyorini, Peni, & Supriyadhie, Kabul. "Implementasi ASEAN Open Sky Policy dan Dampaknya Bagi Indonesia (Studi Kasus: Perjanjian Kerjasama Antara Garuda Indonesia dengan Singapore Airlines)." *Diponegoro Law Journal* Vol. 8 No. 4, 2019.

negara-negara anggota ASEAN. Setiap negara memiliki aturan dan standar penerbangan yang berbeda, sehingga diperlukan upaya harmonisasi yang komprehensif untuk memastikan kebijakan ini dapat berjalan dengan lancar.

Selain itu, terdapat ketimpangan infrastruktur penerbangan di kawasan ini. Bandara di negara-negara anggota menunjukkan tingkat pengembangan yang sangat bervariasi. Misalnya, meskipun Indonesia memiliki Soekarno-Hatta International Airport sebagai salah satu bandara terbesar di kawasan, infrastrukturnya masih perlu ditingkatkan untuk dapat bersaing dengan bandara-bandara yang sudah mapan seperti Changi Airport di Singapura atau Suvarnabhumi Airport di Thailand, yang telah lama dikenal sebagai hub penerbangan global dengan fasilitas modern dan efisiensi tinggi.

Persaingan antar maskapai juga menjadi hambatan tersendiri. Maskapai penerbangan nasional di beberapa negara menghadapi tekanan dari maskapai besar lainnya yang lebih mapan, terutama dalam hal tarif, jaringan rute, dan layanan. Hal ini menimbulkan kekhawatiran di beberapa negara bahwa liberalisasi sektor penerbangan dapat merugikan maskapai domestik, yang mungkin kesulitan bersaing dengan maskapai asing yang lebih kuat secara finansial dan operasional.

Selain tantangan dalam infrastruktur dan harmonisasi regulasi, terdapat pula aspek perlindungan penumpang yang menjadi perhatian penting dalam upaya mengintegrasikan pasar penerbangan regional. Sebagai contoh, Permenhub No. 77/2011 di Indonesia hanya mencakup penerbangan domestik, yang menyebabkan ketidakkonsistenan dengan standar internasional seperti Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999. Ketidakkonsistenan ini dapat menimbulkan tantangan tambahan, terutama dalam menjamin hak-hak penumpang dan memastikan bahwa perlindungan mereka sejalan dengan standar global. Harmonisasi regulasi semacam ini penting agar kebijakan ASEAN *Open Skies* dapat diimplementasikan secara efektif tanpa mengorbankan aspek keselamatan dan kenyamanan penumpang.⁴

Langkah maju lainnya yang signifikan adalah penyesuaian *Flight Information Region* (FIR) antara Indonesia dan Singapura pada tahun 2022. Realignment ini menunjukkan kemajuan besar dalam pengelolaan ruang udara di kawasan Asia Tenggara. Dengan pengaturan ulang ini, Indonesia mendapatkan kontrol ruang udara hingga ketinggian 37.000 kaki dalam radius 90 mil laut, dengan masa berlaku selama 25 tahun. Penyesuaian ini tidak hanya memperkuat kedaulatan ruang udara Indonesia tetapi juga meningkatkan koordinasi antara kedua negara dalam memastikan keselamatan penerbangan.

⁴ Pambudhi, F. A. P. *Dampak dari Perjanjian ASEAN Open Sky 2015 Terhadap Penerbangan di Indonesia*.

Dengan berbagai perkembangan ini, analisis mendalam diperlukan untuk memahami sejauh mana *ASEAN Open Skies* telah diimplementasikan, tantangan apa saja yang dihadapi dalam proses tersebut, serta bagaimana kebijakan ini dapat meningkatkan konektivitas udara di Asia Tenggara. Melalui artikel ini, diharapkan dapat memberikan wawasan dan rekomendasi strategis bagi pemangku kepentingan di sektor penerbangan, baik di tingkat nasional maupun regional.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan mengangkat judul “Implementasi Dan Tantangan Asean *Open Skies* Dalam Meningkatkan Konektivitas Udara Di Asia Tenggara”.

B. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian hukum yuridis normatif. Pendekatan penelitian hukum (*approach*) yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Jenis Data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dimana data sekunder adalah sekumpulan informasi yang telah ada sebelumnya dan digunakan sebagai pelengkap kebutuhan data penelitian. Untuk memperoleh informasi atau data yang diperlukan guna menjawab rumusan masalah penelitian, Peneliti menggunakan metode atau teknik pengumpulan data dengan Penelitian Kepustakaan (*Library Research*). Metode analisis data yang dipergunakan adalah analisis data kualitatif, yaitu proses penyusunan, mengkatagorikan data kualitatif, mencari pola atau tema dengan maksud memahami maknanya.

C. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Implementasi ASEAN Open Skies

ASEAN Open Skies, atau yang dikenal sebagai *ASEAN Single Aviation Market* (ASAM), adalah inisiatif strategis yang diluncurkan oleh ASEAN dengan tujuan utama mendorong integrasi sektor penerbangan di Asia Tenggara. Kebijakan ini bertujuan untuk menciptakan pasar penerbangan yang lebih terbuka, kompetitif, dan efisien, di mana maskapai penerbangan dari negara-negara anggota ASEAN dapat beroperasi dengan bebas di dalam

kawasan tanpa menghadapi hambatan yang signifikan, seperti pembatasan kapasitas, frekuensi, maupun akses rute.⁵

Melalui inisiatif ini, ASEAN berupaya memaksimalkan potensi pertumbuhan sektor penerbangan yang berperan penting sebagai pendorong mobilitas, perdagangan, dan pariwisata antarnegara. ASAM tidak hanya meningkatkan konektivitas udara di kawasan tetapi juga bertujuan memperkuat daya saing sektor penerbangan ASEAN di pasar global.

Inisiatif ini dilandasi oleh tiga perjanjian utama, yaitu *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services* (2009), *ASEAN Multilateral Agreement on Air Services* (2009), dan *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services* (2011). Perjanjian-perjanjian ini dirancang untuk menghilangkan hambatan pada layanan penerbangan, baik untuk kargo maupun penumpang, sehingga memperluas konektivitas udara di kawasan, meningkatkan efisiensi maskapai, dan memperkuat daya saing ASEAN di pasar global.

Namun, implementasi *ASEAN Open Skies* menghadapi berbagai tantangan, seperti perbedaan regulasi domestik antarnegara anggota, ketimpangan infrastruktur penerbangan, dan persaingan antar maskapai. Contohnya, bandara Soekarno-Hatta di Indonesia memiliki potensi sebagai hub regional, tetapi infrastruktur pendukungnya masih perlu ditingkatkan agar dapat bersaing dengan bandara internasional seperti Changi di Singapura atau Suvarnabhumi di Thailand. Negara-negara anggota ASEAN, termasuk Indonesia, perlu menyesuaikan kebijakan domestiknya agar selaras dengan prinsip-prinsip *ASEAN Open Skies* untuk menciptakan integrasi yang lebih efektif dalam sektor penerbangan.

Di Indonesia, misalnya, Permenhub No. 77/2011 mengatur kompensasi bagi penumpang terkait kecelakaan dan cedera yang terjadi dalam penerbangan, tetapi kebijakan ini hanya berlaku untuk penerbangan domestik. Hal ini menciptakan ketidaksesuaian dengan kebijakan regional dan internasional, terutama terkait dengan penerbangan internasional.⁶ Untuk mencapai konsistensi dan kepatuhan terhadap standar internasional, Indonesia perlu melakukan revisi terhadap regulasi yang ada, agar kebijakan domestik lebih sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam konvensi internasional seperti Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999. Revisi ini tidak hanya akan memastikan perlindungan yang lebih

⁵ Mardianis. "Evolusi Pengaturan Internasional Tentang 'Open Sky' dan Implementasinya di Indonesia." *Lembaga Penerbangan dan Antariksa Nasional: Kajian Kebijakan dan Hukum Kedirgantaraan*, 2015.

⁶ Fajria, D., Indra, M., & Diana, L. "Gagasan ASEAN Open Skies di Indonesia dan Kaitannya dengan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia." *Doctoral dissertation*, Riau University, 2015.

baik bagi penumpang dalam penerbangan internasional, tetapi juga meningkatkan daya saing dan keberlanjutan industri penerbangan nasional dalam kerangka ASEAN Open Skies.

2. Tantangan dalam Implementasi ASEAN Open Skies

Meskipun kebijakan *ASEAN Open Skies* menawarkan potensi besar untuk meningkatkan konektivitas udara di Asia Tenggara, implementasinya tidak tanpa tantangan. Berbagai faktor, baik internal maupun eksternal, dapat menghambat kelancaran dan efektivitas kebijakan ini. Tantangan yang dihadapi dalam implementasi ASEAN Open Skies dapat dibagi menjadi beberapa aspek utama, yaitu :

1) Tantangan Regulasi dan Kebijakan

Tantangan regulasi dan kebijakan menjadi salah satu hambatan utama dalam implementasi *ASEAN Open Skies*. Negara-negara anggota ASEAN memiliki peraturan penerbangan dan kebijakan domestik yang berbeda, yang dapat menciptakan ketidaksesuaian dengan prinsip liberalisasi yang ingin diterapkan dalam kebijakan tersebut. Beberapa tantangan regulasi yang signifikan di antaranya adalah perbedaan standar keamanan antara negara-negara anggota. Setiap negara memiliki prosedur operasional dan pemeriksaan keamanan yang berbeda, yang dapat menghalangi penerapan standar yang konsisten dan saling diakui di seluruh kawasan ASEAN. Selain itu, meskipun *ASEAN Open Skies* bertujuan untuk menghapuskan pembatasan kapasitas dan frekuensi penerbangan, beberapa negara masih menerapkan aturan yang membatasi jumlah penerbangan internasional tertentu, yang sering kali dipengaruhi oleh faktor ekonomi, politik, atau bahkan pertimbangan keamanan nasional.

Tantangan lain muncul dari kebijakan perlindungan pasar domestik, di mana beberapa negara, seperti Indonesia, cenderung mendukung maskapai nasional dalam melindungi pasar domestik mereka. Kebijakan ini bisa menciptakan ketegangan antara maskapai domestik dan maskapai asing, karena maskapai asing mungkin menghadapi kendala dalam mengakses pasar yang lebih terbuka. Ketidaksesuaian regulasi ini mengarah pada kesulitan dalam mencapai harmonisasi yang diperlukan untuk implementasi *ASEAN Open Skies* yang efektif. Harmonisasi regulasi dan kebijakan menjadi kunci dalam memastikan kelancaran integrasi sektor penerbangan di kawasan ASEAN.

2) Isu Keamanan dan Perlindungan Penumpang

Keamanan penerbangan dan perlindungan penumpang merupakan dua aspek penting yang harus diperhatikan dalam kebijakan *ASEAN Open Skies*, terutama mengingat dampak dari liberalisasi penerbangan yang dapat meningkatkan frekuensi dan

intensitas penerbangan lintas batas. Keamanan penerbangan menjadi tantangan karena jumlah penerbangan yang meningkat secara signifikan. Negara-negara anggota ASEAN harus menjaga standar keselamatan internasional yang ketat meskipun terjadi peningkatan persaingan antar maskapai. Dengan meningkatnya penerbangan, pengawasan terhadap prosedur keselamatan menjadi semakin penting untuk mencegah risiko kecelakaan atau insiden lainnya.

Sementara itu, perlindungan penumpang juga menjadi isu yang perlu ditangani dengan hati-hati. Meskipun beberapa negara anggota ASEAN sudah menerapkan peraturan perlindungan penumpang yang cukup ketat, ketidakkonsistenan standar antara negara-negara anggota bisa menjadi hambatan. Sebagai contoh, di Indonesia, Permenhub No. 77/2011 hanya berlaku untuk penerbangan domestik, yang mengatur kompensasi penumpang dalam kasus kecelakaan di dalam pesawat dan di terminal. Kebijakan ini membedakan hak penumpang dalam penerbangan domestik dan internasional, yang bisa menyebabkan ketidakadilan jika terjadi insiden dalam penerbangan internasional yang melibatkan maskapai dari negara ASEAN lain.

Terakhir, tantangan dalam pengelolaan ruang udara yang terkoordinasi juga penting untuk dicermati. Beberapa negara, seperti Indonesia dan Singapura, masih mengatur ruang udara mereka secara terpisah, meskipun ada upaya untuk memperbaiki koordinasi tersebut. Misalnya, *realignment* FIR pada 2022 menunjukkan pentingnya pengaturan yang lebih transparan dan terkoordinasi antara negara-negara ASEAN untuk menghindari tumpang tindih atau kesalahan koordinasi yang dapat memengaruhi keselamatan penerbangan lintas batas. Koordinasi yang lebih baik akan memperkuat sistem keselamatan dan mengoptimalkan ruang udara untuk kebutuhan penerbangan yang semakin berkembang.

3) Ketimpangan Infrastruktur Bandara dan Kapasitas Operasional

Salah satu tantangan besar dalam implementasi ASEAN *Open Skies* adalah ketidakmerataan infrastruktur bandara di seluruh negara anggota ASEAN. Beberapa negara dengan ekonomi yang lebih kecil atau lebih berkembang mungkin kesulitan dalam menyediakan fasilitas bandara yang memadai untuk menangani volume penerbangan yang meningkat akibat liberalisasi pasar penerbangan. Meskipun bandara-bandara besar seperti Soekarno-Hatta (CGK) di Indonesia, Suvarnabhumi (BKK) di Thailand, dan Changi (SIN) di Singapura memiliki kapasitas yang cukup untuk menangani peningkatan lalu lintas udara, bandara di negara-negara dengan ekonomi lebih kecil sering kali tidak dapat mengakomodasi lonjakan jumlah penerbangan dan penumpang. Hal ini bisa menyebabkan

keterlambatan, ketidaknyamanan bagi penumpang, dan berpotensi mempengaruhi efisiensi operasional penerbangan di kawasan tersebut.

Selain kapasitas bandara, tantangan lain terkait dengan infrastruktur pendukung yang diperlukan untuk mendukung integrasi pasar penerbangan yang lebih terbuka. Sistem manajemen lalu lintas udara yang efisien, fasilitas pemantauan keamanan, serta pelayanan penumpang yang baik sangat penting dalam menciptakan pengalaman terbang yang lancar dan aman. Beberapa negara anggota ASEAN perlu berinvestasi lebih banyak dalam memperbaiki dan meningkatkan infrastruktur tersebut untuk menjaga kualitas layanan dan memastikan keselamatan penerbangan.

Ketimpangan kualitas infrastruktur antara negara-negara maju dan negara berkembang juga menjadi hambatan dalam menciptakan keseragaman dalam standar pelayanan. Bandara di negara-negara maju cenderung memiliki fasilitas yang lebih modern dan teknologi yang lebih canggih, sementara negara-negara berkembang harus mengalokasikan dana lebih besar untuk meningkatkan fasilitas mereka agar sejalan dengan standar internasional. Hal ini mengharuskan adanya kerjasama dan transfer teknologi antar negara ASEAN untuk mencapai integrasi yang lebih efektif dalam sektor penerbangan.

4) Persaingan dan Dampaknya pada Maskapai Penerbangan

Persaingan yang lebih ketat akibat liberalisasi pasar penerbangan dalam ASEAN Open Skies membawa dampak yang signifikan, baik bagi maskapai domestik maupun asing. Maskapai domestik, khususnya di negara dengan pasar domestik besar seperti Indonesia, Malaysia, dan Thailand, dapat merasa terancam oleh masuknya maskapai asing yang lebih besar dan lebih efisien. Maskapai nasional yang sebelumnya mendapatkan keuntungan dari proteksi pasar domestik kini harus bersaing dengan maskapai asing yang memiliki sumber daya lebih besar dan biaya operasional yang lebih rendah. Hal ini bisa mengancam kelangsungan operasional maskapai domestik, yang mungkin tidak mampu bertahan dalam persaingan ini, sehingga menimbulkan masalah bagi keberlangsungan industri penerbangan nasional.

Di sisi lain, persaingan yang lebih ketat juga dapat memengaruhi harga tiket dan kualitas layanan. Penurunan harga tiket sebagai dampak dari persaingan yang tajam dapat menguntungkan penumpang dalam hal aksesibilitas dan biaya perjalanan yang lebih rendah. Namun, jika harga tiket dipangkas secara berlebihan, maskapai penerbangan mungkin harus mengurangi kualitas layanan untuk tetap menjaga margin keuntungan. Hal ini berisiko menurunkan kepuasan pelanggan dan, dalam beberapa kasus, berpotensi

menurunkan standar keselamatan penerbangan jika maskapai terpaksa memangkas biaya operasional yang terkait dengan keselamatan.

Maskapai kecil dan menengah juga dapat menghadapi tantangan besar dalam menghadapi liberalisasi yang lebih terbuka. Mereka mungkin tidak memiliki skala ekonomi atau sumber daya yang cukup untuk bersaing dengan maskapai besar yang sudah mapan, baik dari segi jaringan rute, armada, maupun efisiensi operasional. Maskapai kecil mungkin kesulitan memasuki pasar yang lebih terbuka dan kompetitif, yang dapat menghambat inovasi serta pertumbuhan mereka dalam sektor penerbangan regional. Selain itu, ketatnya persaingan ini bisa mengarah pada konsolidasi pasar, di mana maskapai kecil terpaksa bergabung atau keluar dari pasar, sehingga mengurangi keragaman dan pilihan bagi konsumen.

5) Faktor Ekonomi Dan Politik

Faktor ekonomi dan politik juga memainkan peran penting dalam implementasi *ASEAN Open Skies*, dan dapat berfungsi sebagai hambatan signifikan bagi keberhasilan kebijakan ini.

Krisis Ekonomi dan Keuangan: Ketika terjadi krisis ekonomi global atau regional, daya beli masyarakat biasanya akan menurun, yang dapat mengurangi permintaan terhadap penerbangan internasional. Hal ini berpotensi menurunkan pendapatan maskapai penerbangan, yang sudah menghadapi tantangan kompetitif dalam pasar yang lebih terbuka. Dengan permintaan yang menurun, maskapai penerbangan mungkin kesulitan mempertahankan jadwal penerbangan atau tarif yang kompetitif, yang akhirnya mengurangi keuntungan dan menghambat perkembangan kebijakan *ASEAN Open Skies*. Krisis semacam ini juga dapat mengarah pada pengurangan investasi dalam infrastruktur penerbangan, yang menghalangi upaya meningkatkan kapasitas dan kualitas layanan di bandara dan fasilitas pendukung lainnya.

Ketidakstabilan Politik: Ketidakstabilan politik di beberapa negara anggota ASEAN dapat memengaruhi sektor penerbangan dengan menciptakan ketidakpastian yang lebih luas, baik di dalam negeri maupun di tingkat regional. Ketegangan politik atau perubahan rezim dapat mengarah pada perubahan kebijakan yang tidak terduga, termasuk kebijakan terkait penerbangan internasional. Selain itu, ketegangan politik dapat memperburuk hubungan antar negara, sehingga menyulitkan negosiasi dan implementasi perjanjian multilateral yang telah disepakati dalam kerangka *ASEAN Open Skies*. Ketidakpastian ini dapat mengurangi kepercayaan investor dan maskapai penerbangan terhadap stabilitas pasar, serta memperlambat proses liberalisasi yang diinginkan.

Kedua faktor ini menunjukkan bahwa kebijakan penerbangan ASEAN tidak hanya dipengaruhi oleh dinamika internal sektor penerbangan, tetapi juga dipengaruhi oleh kondisi makroekonomi dan politik yang lebih luas. Hal ini menuntut negara-negara ASEAN untuk berkolaborasi lebih erat, memastikan stabilitas politik dan ekonomi yang mendukung pengembangan sektor penerbangan secara berkelanjutan.

Tantangan dalam implementasi ASEAN *Open Skies* bersifat kompleks dan melibatkan berbagai aspek, mulai dari regulasi, keamanan, infrastruktur, hingga dampak sosial dan ekonomi. Meskipun kebijakan ini membawa banyak potensi untuk memperkuat konektivitas dan pertumbuhan ekonomi di kawasan, negara-negara ASEAN perlu mengatasi tantangan tersebut dengan strategi yang matang dan kolaborasi yang lebih erat.

3. Pengaruh Kebijakan ASEAN Open Skies terhadap Konektivitas Udara Regional

Kebijakan ASEAN Open Skies, yang bertujuan untuk meliberalisasi pasar penerbangan di Asia Tenggara, memiliki pengaruh signifikan terhadap konektivitas udara regional. Konektivitas udara yang lebih baik bukan hanya meningkatkan aksesibilitas antar negara anggota ASEAN, tetapi juga berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi, pariwisata, dan perdagangan.⁷ Berikut adalah analisis lengkap mengenai pengaruh kebijakan ini terhadap konektivitas udara regional:

1) Peningkatan Jumlah Penerbangan Antar Negara ASEAN

Salah satu dampak paling langsung dari kebijakan ASEAN *Open Skies* adalah peningkatan jumlah penerbangan antar negara anggota ASEAN. Dengan dihilangkannya batasan kapasitas, frekuensi, dan rute penerbangan, maskapai penerbangan memiliki kebebasan untuk mengoperasikan lebih banyak penerbangan, baik domestik maupun internasional, ke seluruh wilayah ASEAN. Hal ini berkontribusi pada:

- a. Peningkatan Akses: Negara-negara dengan permintaan tinggi untuk transportasi udara, seperti Indonesia, Malaysia, Thailand, dan Singapura, kini memiliki lebih banyak rute yang menghubungkan mereka dengan negara-negara ASEAN lainnya, termasuk negara-negara yang sebelumnya kurang terhubung.
- b. Frekuensi Penerbangan: Maskapai juga dapat meningkatkan frekuensi penerbangan, memberikan fleksibilitas lebih besar bagi penumpang dalam memilih jadwal yang lebih nyaman.

⁷ Prasetyo, Dedi. "Pro Dan Kontra Penerapan Asean Open Sky Bagi Negara Anggota Asean." *Jurnal Sosial Politik* 6, No. 1, 2020, P. 43-54.

Peningkatan jumlah penerbangan ini secara langsung meningkatkan konektivitas udara di seluruh kawasan, mempermudah pergerakan penumpang, barang, dan jasa antar negara anggota ASEAN.

2) Aksesibilitas yang Lebih Baik untuk Destinasi Wisata

Salah satu dampak positif dari ASEAN *Open Skies* adalah kemudahan dalam mengakses destinasi wisata di seluruh kawasan. Dengan adanya lebih banyak penerbangan yang tersedia, wisatawan dari negara anggota ASEAN dan luar negeri dapat dengan mudah mengunjungi berbagai destinasi di Asia Tenggara. Beberapa dampak positifnya meliputi:

- a. Peningkatan Pariwisata: Negara-negara yang memiliki destinasi pariwisata unggulan, seperti Indonesia (Bali, Jakarta), Thailand (Bangkok, Phuket), Malaysia (Kuala Lumpur), dan Singapura (Singapura), akan mendapatkan lebih banyak wisatawan asing yang mudah dijangkau berkat peningkatan konektivitas udara.
- b. Pengembangan Destinasi Baru: Dengan liberalisasi rute penerbangan, destinasi yang sebelumnya kurang dikenal atau kurang terhubung, dapat berkembang dan menarik lebih banyak wisatawan, seperti kota-kota di Vietnam, Laos, atau Myanmar.⁸

Kebijakan ini mendorong pertumbuhan industri pariwisata di kawasan ASEAN, yang berujung pada peningkatan pendapatan negara, penciptaan lapangan kerja, dan pengembangan ekonomi lokal.

3) Peningkatan Volume Perdagangan dan Investasi

Peningkatan konektivitas udara juga berkontribusi pada pertumbuhan perdagangan dan investasi antar negara ASEAN. Kemudahan dalam transportasi udara sangat penting bagi pengiriman barang yang cepat dan efisien, serta bagi investasi yang melibatkan pertemuan bisnis. Dampaknya antara lain:

- a. Perdagangan Barang: Dengan lebih banyak penerbangan kargo yang tersedia, barang dan produk antar negara ASEAN dapat dikirimkan dengan lebih efisien. Hal ini sangat penting untuk sektor-sektor seperti elektronik, tekstil, produk pertanian, dan barang-barang konsumen lainnya.
- b. Peningkatan Hubungan Bisnis: Kemudahan perjalanan udara juga memfasilitasi hubungan bisnis yang lebih erat antara negara-negara ASEAN, membuka peluang baru untuk investasi, kerjasama ekonomi, dan aliran modal antar negara anggota.

⁸ Siburian, Evelyn. "ASEAN Open Sky Agreement: Peran Indonesia dalam Kebijakan Ruang Udara Terbuka." *Kompasiana*. Diakses pada 30 Desember 2024, pukul 11.45 WIB.

Dengan kata lain, kebijakan ini memperkuat integrasi ekonomi kawasan ASEAN dengan memberikan kemudahan dalam perdagangan dan investasi lintas batas.

4) Kompetisi yang Meningkatkan Kualitas Layanan dan Efisiensi

Dengan dibukanya pasar penerbangan ASEAN, maskapai penerbangan kini dihadapkan pada kompetisi yang lebih ketat. Hal ini mempengaruhi kualitas layanan dan efisiensi operasional maskapai. Beberapa pengaruh positifnya antara lain:

- a. Peningkatan Kualitas Layanan: Maskapai penerbangan berusaha untuk meningkatkan pelayanan mereka guna menarik pelanggan. Ini termasuk peningkatan kenyamanan penerbangan, pelayanan penumpang yang lebih baik, serta fasilitas tambahan seperti hiburan di dalam pesawat dan makanan yang lebih bervariasi.
- b. Efisiensi Operasional: Dalam rangka mengurangi biaya operasional dan tetap kompetitif, maskapai harus mengoptimalkan armada dan jadwal penerbangan mereka, yang pada gilirannya mengarah pada penurunan biaya tiket dan peningkatan efisiensi operasional.

Inovasi dalam Layanan: Maskapai penerbangan mungkin akan memperkenalkan model bisnis baru, seperti penerbangan low-cost carriers (LCC) atau pengembangan penerbangan jarak jauh, yang memberi lebih banyak pilihan kepada konsumen.

5) Pengembangan Infrastruktur Bandara dan Manajemen Lalu Lintas Udara

Untuk mendukung peningkatan jumlah penerbangan dan volume penumpang, negara-negara anggota ASEAN harus meningkatkan infrastruktur bandara dan manajemen lalu lintas udara. Hal ini mencakup:

- a. Peningkatan Kapasitas Bandara: Beberapa bandara utama, seperti Soekarno-Hatta (CGK) di Indonesia, Suvarnabhumi (BKK) di Thailand, dan Changi (SIN) di Singapura, perlu melakukan ekspansi untuk menangani peningkatan lalu lintas udara. Beberapa bandara juga perlu memperbarui fasilitas mereka, baik untuk penerbangan internasional maupun domestik.
- b. Peningkatan Manajemen Lalu Lintas Udara: Peningkatan jumlah penerbangan memerlukan sistem pengelolaan lalu lintas udara yang lebih efisien, baik untuk penerbangan penumpang maupun kargo. Koordinasi antar negara anggota ASEAN dan lembaga penerbangan internasional menjadi kunci untuk menjaga keselamatan penerbangan.
- c. Investasi Infrastruktur Baru: Negara-negara ASEAN yang memiliki infrastruktur bandara yang kurang berkembang perlu berinvestasi dalam pembangunan dan modernisasi bandara agar dapat bersaing dengan hub penerbangan regional lainnya.

6) Dampak Sosial dan Ekonomi

Secara keseluruhan, ASEAN Open Skies mempengaruhi sektor sosial dan ekonomi negara-negara anggota. Beberapa dampaknya antara lain:

- a. Pengurangan Biaya Perjalanan: Dengan lebih banyak pilihan penerbangan dan maskapai yang berkompetisi, biaya perjalanan udara di ASEAN dapat lebih terjangkau, yang memungkinkan lebih banyak orang untuk bepergian untuk tujuan pribadi atau bisnis.
- b. Peningkatan Lapangan Kerja: Seiring dengan meningkatnya volume perjalanan udara, akan ada lebih banyak lapangan pekerjaan yang tercipta, baik di sektor penerbangan langsung (maskapai, bandara, perusahaan kargo) maupun sektor terkait lainnya (pariwisata, perhotelan, restoran).
- c. Pertumbuhan Ekonomi: Konektivitas yang lebih baik dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi kawasan dengan meningkatkan perdagangan, pariwisata, dan investasi, serta mempererat hubungan ekonomi antar negara.

Pengaruh kebijakan ASEAN *Open Skies* terhadap konektivitas udara regional sangat signifikan dan multifaset. Peningkatan jumlah penerbangan, aksesibilitas destinasi, pertumbuhan perdagangan dan investasi, serta kompetisi antar maskapai yang lebih ketat berkontribusi pada pengembangan ekonomi kawasan. Meskipun ada tantangan terkait infrastruktur, regulasi, dan persaingan, kebijakan ini berpotensi menciptakan pasar penerbangan yang lebih terbuka, efisien, dan terintegrasi di Asia Tenggara.

D. SIMPULAN

ASEAN Open Skies (ASAM) adalah inisiatif strategis untuk menciptakan pasar penerbangan yang terbuka dan efisien di Asia Tenggara, dengan tujuan meningkatkan konektivitas, perdagangan, dan pariwisata antar negara anggota. Melalui perjanjian-perjanjian seperti *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services*, kebijakan ini bertujuan menghilangkan hambatan dalam layanan penerbangan, meningkatkan efisiensi maskapai, dan memperkuat daya saing ASEAN di pasar global. Namun, implementasinya menghadapi tantangan terkait perbedaan regulasi, ketimpangan infrastruktur, dan kebutuhan harmonisasi kebijakan domestik agar sesuai dengan standar internasional.

Peningkatan konektivitas ini tidak hanya mempermudah pergerakan wisatawan, tetapi juga meningkatkan perdagangan dan investasi lintas negara, serta berkontribusi pada pertumbuhan industri pariwisata. Meskipun demikian, kebijakan ini menghadirkan tantangan, seperti perbedaan regulasi penerbangan, keamanan, dan kapasitas infrastruktur bandara yang

perlu diatasi untuk menjaga keselamatan dan efisiensi sistem penerbangan. Secara keseluruhan, implementasi ASEAN Open Skies memberikan potensi besar untuk menciptakan pasar penerbangan yang lebih terbuka dan terintegrasi, dengan dampak positif pada pertumbuhan ekonomi, pengembangan infrastruktur, serta peningkatan kualitas layanan bagi penumpang.

E. SARAN

Untuk mendukung keberhasilan implementasi ASEAN Open Skies, negara-negara anggota ASEAN perlu segera melakukan harmonisasi regulasi domestik dengan standar internasional, serta meningkatkan infrastruktur bandara agar lebih kompetitif. Kolaborasi yang lebih erat antarnegara diperlukan untuk menyelesaikan perbedaan regulasi dan memastikan keselamatan penerbangan. Selain itu, maskapai penerbangan harus fokus pada inovasi layanan dan efisiensi operasional, sementara teknologi canggih dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan pengelolaan penerbangan dan kapasitas bandara. Langkah-langkah ini akan memperkuat daya saing sektor penerbangan ASEAN di pasar global dan mendukung pertumbuhan ekonomi regional.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

Forsyth, Peter, et al. *Preparing ASEAN for Open Sky*. AADCP Regional Economic Policy Support Facility, Research Project 02/008, Monash International Pty. Ltd., 2004.

Mardianis. "Evolusi Pengaturan Internasional Tentang 'Open Sky' dan Implementasinya di Indonesia." *Lembaga Penerbangan dan Antariksa Nasional: Kajian Kebijakan dan Hukum Kedirgantaraan*, 2015.

Jurnal, Skripsi, Tesis Disertasi :

Permana, Prayoga, Hoen, Herman W., & Holzacker, Ronald L. "Political Economy of ASEAN Open Sky Policy: Business Preferences, Competition and Commitment to Economic Integration." *Journal of Asian Economic Integration*, 2, 2020.

Tuhumury, Rezky Brilyan, Susetyorini, Peni, & Supriyadhie, Kabul. "Implementasi ASEAN Open Sky Policy dan Dampaknya Bagi Indonesia (Studi Kasus: Perjanjian Kerjasama Antara Garuda Indonesia dengan Singapore Airlines)." *Diponegoro Law Journal* Vol. 8 No. 4, 2019.

Pambudhi, F. A. P. Dampak dari Perjanjian ASEAN Open Sky 2015 Terhadap Penerbangan di Indonesia.

Fajria, D., Indra, M., & Diana, L. "Gagasan ASEAN Open Skies di Indonesia dan Kaitannya dengan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia." Doctoral dissertation, Riau University, 2015.

Prasetyo, Dedi. "Pro Dan Kontra Penerapan ASEAN Open Sky Bagi Negara Anggota ASEAN." *Jurnal Sosial Politik* 6, No. 1, 2020.