



Komunitas Epistemik dalam Kebijakan Luar Negeri: Peran INACA dalam ASEAN *Open Sky*

Auva Syiahnaz Rizky Shafira, Mohamad Rosyidin, Marten Hanura

Departemen Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Diponegoro
Jalan Prof. Soedarto, S.H., Tembalang, Semarang, 1269
Website: <http://www.fisip.undip.ac.id> email: fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

The implementation of infrastructure development in ASEAN economic cooperation in the realm of air and maritime transportation is the cornerstone of the establishment of the ASEAN Open Sky. In every policy-making, Indonesia opens access for interest groups, including the epistemic community who want to exert influence in foreign policy. The epistemic community is a network of professionals with recognized expertise and has the authority to propose or make policies on certain issues that are relevant to their knowledge. The objective of this research is to explain the role of the epistemic community in the making and implementation of foreign policy, in this case INACA in ASEAN Open Sky using constructivism theory. According to constructivism, epistemic communities have an important role in policy making and implementation, they can help to shape the interests and preferences of the state. This research uses the qualitative method and the data needed is obtained through primary and secondary resources by interviewing relevant organizations and reviewing relevant literatures, such as books, journals, news, and another online sources. The interview method was carried out online through questionnaires. This research shows that the role of the epistemic community in policy making is less significant caused by the domination of the government and lack of support for the research development process by the epistemic community.

Keywords: *Foreign Policy, ASEAN Open Sky, Epistemic Community, INACA*

PENDAHULUAN

Pada akhir dekade 80an sampai awal dekade 90an, dunia internasional mengalami pergeseran tren dalam melakukan liberalisasi disemua sektor guna menghilangkan hambatan-hambatan ekonomi (The ASEAN Secretariat, 2007). MEA merupakan salah satu realisasi ekonomi di Asia Tenggara. Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) memiliki empat pilar, yaitu: Pasar dan basis produksi tunggal, Kawasan Ekonomi berdaya saing tinggi, Kawasan dengan pembangunan ekonomi yang merata dan berkeadilan, dan Kawasan yang terintegrasi dengan ekonomi global.

Salah satu upaya implementasi dari poin pembangunan infrastruktur dalam kerja sama ekonomi ASEAN yakni, transportasi udara dan maritim yang kemudian menjadi tumpuan pembentukan ASEAN *Open Sky*. ASEAN *Open Sky* merupakan kebijakan

liberalisasi angkutan udara yang disepakati oleh 10 kepala negara ASEAN pada *Bali Concord II* yang dideklarasikan pada KTT ASEAN tahun 2003. Pokok tujuan *ASEAN Open Sky* adalah untuk membuka wilayah udara di Asia Tenggara. Langit terbuka menumbuhkan iklim persaingan antar maskapai penerbangan. Selain itu, maskapai-maskapai tersebut diberikan keleluasaan untuk mengembangkan rute dan jaringan layanan terpilih, sehingga memungkinkan maskapai negara ketiga untuk melayani rute-rute yang ada di antara kedua negara tersebut (Peter Forsyth, 2004). *ASEAN Open Sky* terdiri atas beberapa perjanjian, diantaranya *Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air Freight Service (MAFLAS)*, *Multilateral Agreement on Air Service (MAAS)*, dan *Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Service (MAFLPAS)*.

Dalam setiap pengambilan kebijakan, Indonesia membuka akses bagi kelompok kepentingan, termasuk didalamnya komunitas epistemik yang ingin memberikan pengaruh dalam kebijakan publik tersebut. Komunitas epistemik merupakan jaringan profesional dengan keahlian yang diakui dan memiliki otoritas untuk mengusulkan atau membuat kebijakan pada masalah tertentu yang relevan dengan ilmu pengetahuan yang dimiliki. Mereka dapat berasal dari latar belakang maupun negara yang berbeda, tetapi memiliki serangkaian norma yang memotivasi tindakan bersama, kesamaan keyakinan menangani masalah utama dalam bidang yang dikuasai, berbagi kriteria untuk mengevaluasi pengetahuan dan merumuskan kebijakan bersama (Clunan, 2007). Komunitas Epistemik bertindak sebagai pihak yang dianggap dapat memberikan pengaruh yang sangat kuat dalam setiap pembuatan dana tau penerapan kebijakan di tiap-tiap negara. Hal tersebut didasarkan pada kebutuhan informasi yang bersifat rasional dan saling berkaitan secara keseluruhan oleh pembuat kebijakan.

Komunitas epistemik memiliki seperangkat norma dan prinsip bersama dalam melakukan aksi sosial kepada masyarakat, keyakinan kausal bersama yang menjadi dasar pengambilan keputusan, gagasan tentang validitas yang sama, dan kebijakan bersama yang berfungsi mengarahkan kompetensi profesionalitas mereka. Dari ciri tersebut, INACA masuk dalam kategori komunitas epistemik. INACA berperan pada penyusunan kebijakan *ASEAN Open Sky*. INACA adalah asosiasi maskapai penerbangan nasional Indonesia yang didirikan oleh maskapai penerbangan pada tanggal 15 Oktober 1970. INACA adalah satu-satunya asosiasi penerbangan nasional Indonesia yang diakui sebagai mitra pemerintah. INACA berfungsi sebagai wadah persatuan antara maskapai penerbangan dengan kegiatan penerbangan domestik lainnya di Indonesia.

Penelitian ini berupaya menjelaskan peran komunitas epistemik dalam penerapan kebijakan luar negeri, dalam hal ini INACA dalam MAFLPAS yang merupakan tahapan dari *ASEAN Open Sky*. Penelitian-penelitian terdahulu mengenai *ASEAN Open Sky* sudah banyak dilakukan. Namun, penelitian-penelitian sebelumnya melihat aspek potensi ancaman keamanan dari *ASEAN Open Sky* (Setiyanti, 2016), pengaruh institusi regional terhadap konvergensi kebijakan (Azalia, 2017), dampak *ASEAN Open Sky* terhadap pariwisata (Dewi, 2017), dan perspektif hukum internasional mengenai hukum udara Indonesia (Fadillah, 2016), belum ada yang membahas peran komunitas epistemik dalam penerapan *ASEAN Open Sky*. Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas, maka dapat dirumuskan pokok permasalahan penelitian yang akan dibahas dan dijelaskan, yaitu: “Bagaimana peran INACA dalam perumusan dan penerapan kebijakan *ASEAN Open Sky*?”. Penelitian ini menggunakan teori konstruktivisme yang menganggap komunitas epistemik adalah aktor

penting yang muncul dan memiliki tanggung jawab untuk membangun juga menyebarkan ide kausal dan beberapa keyakinan normatif, dengan demikian mereka dapat membantu untuk membentuk kepentingan dan preferensi negara sebagaimana membantu untuk mengidentifikasi *legitimate participants* dalam proses kebijakan. Mereka juga memengaruhi hasil (*outcomes*) negosiasi, dengan membentuk bagaimana konflik kepentingan akan di selesaikan (Haas, 2001). Ide-ide atau gagasan memiliki peran penting dalam membingkai diskusi kebijakan, dan dalam mempengaruhi *outcomes* yang disoroti setiap perspektif. Pendekatan konstruktivisme disini menganggap bahwa kepentingan adalah sesuatu hal yang dikonstruksi oleh agen atau negara berdasarkan identitas dan nilai yang mereka anut, bukan sesuatu yang konstan atau tetap. Konstruktivisme juga yakin bahwa anarki bukanlah sesuatu yang *given* melainkan berasal dari konstruksi sosial yang disepakati oleh para agen (Wendt, 2013). Pendekatan konstruktivisme memiliki pandangan bahwa struktur non-material atau ideasional memiliki pengaruh terhadap identitas aktor. Kemudian identitas tersebut ditransformasikan menjadi suatu kepentingan (*interest*), yang selanjutnya berubah menjadi suatu tindakan nyata (*action*). Bagi konstruktivisme, meneliti aktor internal merupakan hal yang penting untuk melihat perkembangan kepentingan aktor tersebut. Fokus pendekatan ini adalah pada identitas sosial individu atau negara yang mengacu pemikiran Alexander Wendt bahwa identitas adalah dasar pembentukan kepentingan. (Burchil, 2005). Penelitian ini diharapkan dapat memberi kontribusi praktis memberi pemahaman terhadap pemerintah untuk menerima saran dan meningkatkan peran komunitas epistemik dalam menerapkan suatu kebijakan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dimana akan melakukan analisis mendalam pada setiap data yang didapatkan dan dikaitkan dengan teori yang digunakan. Alasan seorang peneliti menggunakan metode ini dikarenakan adanya kemungkinan peneliti untuk melakukan eksplorasi dalam memahami suatu fenomena secara mendalam melalui proses pengumpulan dan analisis data (Kriyantono, 2016). Sedangkan dalam pengumpulan data, penelitian ini menggunakan studi literatur, *online research* dan melakukan wawancara pada beberapa narasumber.

PEMBAHASAN

Peran INACA dalam penerapan kebijakan *ASEAN Open Sky* di Indonesia adalah memberikan input kepada Pemerintah Indonesia dalam penerapan kebijakan *ASEAN Open Sky*. INACA menilai kebijakan *open sky* di ASEAN akan berdampak pada Indonesia dan maskapai itu sendiri. Karena perbedaan wilayah geografis dan jumlah bandara, INACA berkeyakinan bahwa kebijakan ini hanya akan menguntungkan negara-negara dengan jumlah lokasi geografis dan bandara yang sedikit. Oleh karena itu, INACA telah mengajukan beberapa usulan kepada pemerintah mengenai proses implementasi *ASEAN Open Sky Policy* di Indonesia.

ASEAN Single Aviation Market

Pencapaian dan penerapan Amerika Serikat dan Eropa menginspirasi negara-negara anggota ASEAN perlahan namun pasti meliberalisasi wilayah ruang udaranya untuk tujuan komersil. ASEAN memiliki cita-cita untuk menjadi suatu blok ekonomi regional dan pasar bebas yang akan merangsang perluasan industri penerbangan dari negara-negara anggota. Penerbangan menjadi salah satu sektor jasa yang disepakati bersama untuk diliberalisasi. Hal tersebut merupakan salah satu dari 12 sektor prioritas yang ditunjuk sebagai bagian dari

proses integrasi ekonomi pada kawasan Asia Tenggara dalam ASEAN *Economic Community* (AEC). Salah satu pilar utama yang mendukung pembentukan AEC adalah ASEAN *Single Aviation Market*. Tujuan dari ASAM berpedoman pada *framework* dan *roadmap* seperti yang sudah dibahas sebelumnya. Tahun 2015 menjadi batasan waktu bagi negara-negara anggota ASEAN untuk dapat merealisasikan pasar tunggal penerbangan untuk membuka ruang udaranya sampai dengan hak kebebasan (*Freedom of the Air*) ke-5 dan tidak menggunakan model yang diterapkan oleh Amerika Serikat and Uni Eropa sampai dengan kebebasan ke-9.

INACA sebagai Komunitas Epistemik

Indonesia National Air Carriers Association (INACA) adalah Asosiasi Perusahaan Penerbangan Nasional Indonesia yang didirikan oleh para pengusaha perusahaan penerbangan pada tanggal 15 Oktober 1970. INACA berfungsi sebagai wadah persatuan antara perusahaan-perusahaan angkutan udara dan kegiatan-kegiatan penerbangan nasional lainnya di Indonesia. INACA merupakan satu-satunya Asosiasi Perusahaan Penerbangan Nasional di Indonesia yang diakui sebagai mitra pemerintah. Hal ini tertulis dalam Keputusan Menteri Perhubungan No: KP 5/AU 701/PHB-89 pada tanggal 23 November 1989. Saat ini jumlah anggotanya berjumlah 35 Perusahaan Angkutan Udara yang terdiri dari 11 Perusahaan Angkutan Udara Niaga Berjadwal, 22 Perusahaan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal, dan 2 Perusahaan Angkutan Udara Kargo.

INACA juga memiliki tujuan untuk menjadi forum komunikasi dan diskusi, memunculkan inovasi-inovasi baru, serta mampu menjembatani dan memberikan solusi terhadap berbagai permasalahan yang mengemuka terkait bidang penerbangan.

Komunitas epistemik berfokus pada pengaruh para ahli terhadap pembuat kebijakan sebagai mekanisme utama yang dapat mempengaruhi pembuatan dan perubahan kebijakan, dan kebijakan dalam kondisi ketidakpastian dan kompleksitas teknis yang ertujuan untuk dapat memahami perencanaan (Dunlop, 2011).

Dalam teori ilmu Hubungan Internasional, komunitas epistemik pertama kali diperkenalkan oleh John Ruggie dan kemudian disempurnakan oleh Peter M. Haas. Menurut Haas komunitas epistemik merupakan kelompok kaum profesional dari berbagai disiplin ilmu yang memiliki kemampuan untuk menghasilkan pengetahuan yang relevan bagi pengambilan kebijakan publik tentang isu-isu teknis tertentu (Haas, 1992). Haas juga menambahkan empat elemen penting yang dimiliki oleh komunitas epistemik yaitu, pertama, sekumpulan keyakinan prinsipil dan normatif bersama yang memberikan dasar bagi perilaku para anggota. INACA bertujuan membawa marwah sebagai satu-satunya mitra pemerintah untuk mengemban misi industri dan menciptakan hubungan industrial yang kondusif antara perusahaan penerbangan dengan pemerintah dan para *stakeholder* lainnya terkait penerbangan.

Kedua, keyakinan bersama tentang kausalitas yang memberikan dasar keterkaitan antara berbagai saluran kebijakan dengan hasil yang di harapkan. INACA diharapkan mampu meningkatkan daya saing dan kinerja para anggotanya serta mendorong pertumbuhan bisnis penerbangan dan investasi baru di bidang penerbangan, sehingga membantu pemerintah dalam menciptakan seluas-luasnya lapangan pekerjaan dan penyerapan kerja masyarakat.

Ketiga, keyakinan bersama tentang kesahihan yang digunakan sebagai kriteria mengukur kesahihan pengetahuan yang menjadi keahlian para anggotanya. Melalui wawancara dengan staf data dan publikasi INACA, Galih Rudityo, menyampaikan bahwa

kajian yang dilakukan oleh INACA menghasilkan beberapa temuan sebagai bahan pertimbangan pemerintah, seperti liberalisasi penerbangan yang hanya akan menguntungkan negeri dengan luas geografi yang kecil serta mempunyai satu lapangan terbang, seperti Singapura serta Brunei Darussalam dan negeri yang sering menjadi hub untuk penerbangan internasional jarak jauh, seperti Malaysia.

Keempat, sekumpulan praktik-praktik umum kebijakan terkait dengan keahlian dan kompetisi para anggota yang digunakan untuk memecahkan masalah. INACA melaporkan hasil kajian internal, yaitu perjanjian ikatan bilateral yang terdapat saat ini masih memadai dari sisi hak angkut, kapasitas, serta frekuensi. Selain itu, keadaan infrastruktur lapangan terbang internasional yang kurang mencukupi, dan armada kepunyaan maskapai Indonesia yang didominasi pesawat tua. INACA merekomendasikan pemerintah mempraktikkan prinsip keadilan serta kesamaan perlakuan antara maskapai asing yang terbang ke Indonesia serta maskapai nasional yang hendak terbang ke negeri ASEAN.

Kajian Internal INACA terhadap ASEAN *Open Sky*

Sesuai dengan Visi ASEAN yang diharapkan Indonesia mampu memperkuat daya saing globalnya terhadap negara-negara besar Asia seperti China dan India dalam rangka membentuk integrasi ekonomi regional yang disebut Masyarakat Ekonomi ASEAN.

Berdasarkan wawancara dengan staff data dan publikasi INACA, Galih Rudyto, untuk kerjasama angkutan penumpang bertahap baru sampai hak kebebasan ke-lima, yakni hak perusahaan angkutan udara untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, barang, pos dari atau ke negara mitra ke atau negara ketiga dan sebaliknya. Hasil kajian yang telah dilakukan INACA, Indonesia belum memiliki *grand design* aviasi nasional yang terstruktur dan mampu mengakomodir seluruh kepentingan para *stakeholder* penerbangan dan pariwisata di tanah air. Saat ini sisi Pariwisata lebih diprioritaskan, sedangkan aspek penerbangan belum memiliki konsep yang matang. Sebagai contoh, maskapai asing masih bisa singgah di bandara selain 5 (lima) bandara *Open Sky* khususnya untuk mengakomodir penerbangan langsung ke Indonesia (ke Pekanbaru/Manado), serta tidak berdasarkan asas resiprokal melalui pembatasan frekuensi (Doha/Abu Dhabi/Dubai/Muscat).

Terkait implementasi ASAM/AOS, Indonesia harus mampu mengimplementasikan liberalisasi penerbangan ASEAN dengan hanya membuka 5 (lima) bandara *Open Sky* sesuai kesepakatan, sehingga selain ke-5 bandara tersebut, tidak dapat dimasuki secara bebas oleh maskapai ASEAN.

Indonesia, negara berdaulat besar, perlu bertekad untuk menerapkannya sekaligus melindungi industri penerbangan dalam negerinya. Sesuai dengan Pasal 1 Konvensi Chicago, negara-negara berdaulat di dunia menyatakan bahwa mereka memiliki hak untuk mengatur dan menutup bandar udara terhadap kepentingan orang lain.

Kerangka acuan tunggal yang digunakan oleh maskapai-maskapai di ASEAN memanglah dibutuhkan. Alasannya, tanpa terdapat satu regulasi, para pelakon ASEAN Open Sky bakal kesusahan sebab perlu menyesuaikan diri dengan ketentuan di tiap- tiap negeri. Tidak hanya itu, maskapai- maskapai di ASEAN pula dapat saja membentuk suatu asosiasi baru guna membangun suatu konvensi yang bisa menampung tiap kepentingan dari tiap- tiap *airline* yang jadi anggotanya (INACA Annual Report, 2021).

Rapat Umum Anggota INACA

Sejalan dengan pemberlakuan Masyarakat Ekonomi (MEA) ASEAN pada awal tahun 2016, berbasis produksi dan telah terintegrasi 12 sektor prioritas. Salah satunya adalah sektor penerbangan yang mengantisipasi ASEAN *Open Sky*. Kebijakan dan para anggota menetapkan tema di RUA 2015, "Memanfaatkan daya saing nasional untuk mengatasi Langit Terbuka (ASEAN)." Maskapai penerbangan Indonesia telah memasuki era ASEAN *Open Sky*, dimana persaingan ketat antar maskapai penerbangan di negara-negara ASEAN. Agar lebih kompetitif, topik "Meningkatkan kelincahan dalam industri penerbangan" diangkat pada tahun 2016, peningkatan kualitas layanan, kualitas talent, fasilitas keamanan penerbangan dan armada. (INACA, 2019).

Pembukaan pasar udara ke wilayah udara tanpa membatasi hak lalu lintas udara (open sky) maskapai penerbangan niaga asing dengan Indonesia merupakan proses bertahap berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral dan antar pihak yang pelaksanaannya dilakukan melalui mekanisme pengikatan.

Deregulasi yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia, membawa perubahan signifikan terhadap wajah industri penerbangan di Indonesia. INACA sebagai mitra pemerintah dalam menyusun regulasi penerbangan Indonesia turut berperan dalam perubahan undang-undang pasca perjanjian ASEAN *Open Sky*. Namun seperti yang sudah dibahas sebelumnya, pemerintah Indonesia tetap membatasi mengenai kepemilikan modal asing dalam industri jasa penerbangan sipil, sesuai dengan amanat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dalam Pasal 108 ayat (3).

Dalam Pasal tersebut, mengatur dominasi kepemilikan modal (*single majority*) oleh badan usaha atau warga negara kepemilikan modal asing dalam angkutan niaga udara, dimana hal tersebut menjadikan posisi kepemilikan oleh badan usaha atau warga negara asing dibatasi hanya sebesar 49%. Hal tersebut merupakan upaya dari pemerintah yang mendapatkan saran dari INACA dalam menjaga kedaulatan yang dimiliki dari kebijakan ASEAN *Open Sky*, terkait dengan status kepemilikan maskapai yang beroperasi di ruang udara Indonesia.

INACA sebagai mitra pemerintah sudah memberikan banyak kritik terkait kebijakan ASEAN *Open Sky*. Namun, hingga saat ini Pemerintah tetap mengesahkan kebijakan ASEAN *Open Sky*. Ratifikasi yang pada mulanya dilakukan secara hati-hati karena mempertimbangkan input dari INACA, pada akhirnya Pemerintah tetap menerbitkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 12 Tahun 2016 tentang Pengesahan atas Persetujuan Multilateral ASEAN Mengenai Liberalisasi Penuh Jasa Angkutan Udara Penumpang, Protokol 1 Mengenai Kebebasan Hak Angkut Ketiga dan Keempat yang Tidak Terbatas Antara Kota-Kota di ASEAN, dan Protokol 2 Mengenai Kebebasan Hak Angkut Kelima yang Tidak Terbatas Antara Kota-Kota di ASEAN. Regulasi tersebut ditetapkan Presiden Joko Widodo pada Februari 2016 (Indonesia Aviation Outlook, 2017).

Beleid itu mempertegas pengimplentasian ASEAN *Open Sky* untuk pelayanan penumpang dengan pesawat. Artinya, Indonesia sudah menerapkan secara menyeluruh kebijakan ASEAN *Open Sky* baik untuk penerbangan penumpang maupun kargo. Meskipun INACA sebagai mitra pemerintah yang memberikan input terkait kebijakan ASEAN *Open Sky*, tetapi pemerintah pada akhirnya tetap mengesahkan kebijakan MAFLPAS dan MAFLFAS yang pada mulanya hanya MAAS saja yang diratifikasi oleh Indonesia.

KESIMPULAN

Mendasarkan pada pertanyaan penelitian yang penulis ajukan, jawaban atas pertanyaan tersebut menggunakan teori konstruktivisme, mengenai peranan komunitas epistemik dalam perumusan dan penerapan kebijakan. Pengetahuan yang dimiliki oleh komunitas epistemik kemudian digunakan untuk membentuk pemahaman aktor-aktor yang terlibat dan untuk memandu jalanya pengambilan keputusan atau kebijakan.

Menurut konstruktivisme, komunitas epistemik memiliki peranan yang besar dalam perumusan dan penerapan kebijakan namun, hasil penelitian ini membuktikan sebaliknya. Kurangnya dukungan pemerintah dalam pengembangan pembangunan riset yang pada akhirnya membuat komunitas epistemik terkesan tidak memiliki pengaruh signifikan. Komunitas epistemik kurang berpengaruh karena dukungan yang minim dari pemerintah sehingga kapasitas penelitian yang dilakukan belum maksimal. INACA sebenarnya dapat melakukan upaya lainnya, seperti bekerja sama dengan komunitas epistemik lain untuk melakukan kolaborasi penelitian, mengadakan seminar, dan *forum group discussion*. Namun, hal tersebut juga sulit terwujud karena pemerintah Indonesia kurang memberi perhatian kepada komunitas epistemik. Pengembangan pembangunan riset oleh komunitas epistemik belum mendapat dukungan lebih dari pemerintah. Strategi yang telah dilakukan oleh INACA hanya sebatas melakukan kajian internal dan menyampaikannya kepada pemerintah. Komitmen pemerintah untuk turut serta dalam perkembangan pembangunan riset belum terlihat sehingga dalam pembuatan dan penerapan kebijakan ASEAN *Open Sky* dominasi pemerintah lebih terlihat dibanding peran komunitas epistemik.

Pada akhirnya pemerintah mengesahkan kebijakan secara menyeluruh dan beranggapan bahwa INACA terlalu mengkonotasikan secara negatif mengenai liberalisasi ini, di mana pemerintah dianggap membiarkan pasar domestik direbut asing atau pemerintah membiarkan para pengusaha lokal kalah saing dengan pengusaha asing. Pemerintah mengklaim hal itu hanya merupakan kesan miring yang perlu dihapuskan demi peningkatan kualitas pelayanan jasa penerbangan di Indonesia.

REFERENSI

- Dunlop, C.A. (2011). Chapter 19. *Epistemic Community*. United Kingdom: Routledge Handbook of Public Policy. Hal 2
- Kriyantono, R. (2006). *Teknik Praktis Riset Komunikasi*. Jakarta: Prenada
- Azalia, Dea Malinda. (2017). *Pengaruh Institusi Regional terhadap Konvergensi Kebijakan Antarnegara: Studi Kasus ASEAN Open Skies*.
- Burchill, Scott. (2005). *Theories of International Relations 3rd Edition*. New York: St.Martin Press.Inc.
- Haas, Peter M. (1992). *Epistemic Communities and International Policy Coordination*. International Organization. World Peace Foundation and the Massachusetts Institute of Technology.
- Haas, Peter M. (2001). *Policy Knowledge: Epistemic Community*. International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences.

- Wendt, A. (2013). *Anarchy Is What State Make of It: The Social Construction of Power Politics*. Cambridge Journals, 46(02), 396
- Clunan, A. L. (2007). *Epistemic Community International Relation*. Dipetik Mei 20, 2021, dari EncyclopediBritannica Inc.: <https://www.britannica.com>
- Dewi, Putri Shanisha. (2017). *Analisis Dampak Kebijakan ASEAN Open Sky Policy terhadap Pariwisata di Indonesia*. Dipetik Mei 28, 2021, dari <https://eprints.uns.ac.id>
- Fadillah, Hidayat. (2016). *Kebijakan ASEAN Open Sky dalam Perspektif Hukum Udara Indonesia*. Dipetik Mei 29, 2021, dari <https://digilib.unila.ac.id>
- Setiyanti, Dina. (2016). *Potensi Ancaman ASEAN Open Sky Policy 2015 terhadap Keamanan Nasional Indonesia*. Dipetik Mei 29, 2021 dari <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jihi>
- INACA Annual Report. (2020). Jakarta
- INACA (2017). *Indonesia Aviation Outlook*. Jakarta
- Rudytyo, Galih. (2021, September 3). Wawancara Penelitian Skripsi. (A.S.R Shafira, Interviewer).