

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Tiongkok merupakan negara yang memiliki tingkat ekonomi yang besar dan patut diperhitungkan sebagai aktor global yang mampu mengatur arah perdagangan internasional. Hal ini ditunjukkan dengan pertumbuhan *Gross Domestic Product* (GDP) Tiongkok pada kuartal empat tahun 2024 yang menunjukkan angka 5,4%, atau melebihi dari ekspektasi pasar yang berada di angka 5,0% dan pertumbuhan yang melebihi angka kuartal pertama hingga kuartal ketiga tahun 2024.¹

Pertumbuhan ekonomi yang tinggi tersebut ditopang oleh beragam bidang, termasuk nilai ekspor yang tinggi dan tingkat manufaktur yang mampu untuk mengkompensasi penurunan belanja rumah tangga domestik. Hal ini ditunjukkan pada nilai surplus perdagangan internasional Tiongkok yang hampir mencapai angka 1 Triliun Dolar Amerika Serikat.² Hal ini tercapai dikarenakan adanya peningkatan jumlah barang impor ekspor Tiongkok sejumlah 43,85 Triliun Yuan Tiongkok atau senilai 6,1 Triliun Dolar Amerika Serikat, dengan konversi nilai menjadi peningkatan kurang lebih 5% *year-on-year*.³

¹ Evelyn Cheng. 2025. *China's fourth-quarter GDP grows at 5.4%, beating market expectations as stimulus measures kick in*. January 16. Accessed January 17, 2025. <https://www.cnbc.com/2025/01/17/china-gdp-growth-meets-market-and-government-estimates.html>.

² Financial Times. 2025. *China's GDP growth hits 5% target for 2024*. January 17. Accessed January 17, 2025. <https://www.ft.com/content/f9bc8333-1f88-4a70-addf-ba8ae5f587e5>.

³ Xinhua Net. 2025. *Update: China's foreign trade hits new high in 2024*. January 13. Accessed January 17, 2025. <https://english.news.cn/20250113/ae26ef8f105841fc84724555f4b8ad7/c.html>.

Nilai ekspor Tiongkok pada pasar dagang internasional juga tidak dapat dikatakan berada pada angka yang rendah. Tiongkok berhasil mencatatkan peningkatan nilai ekspor sebesar 7,1% menjadi 25,45 Triliun Yuan Tiongkok dengan tingkat ekspor impor yang meningkat 6,8% atau sekitar 4 Triliun Yuan Tiongkok, dengan tingkat perdagangan internasional melampaui 11,51 Triliun Yuan Tiongkok, atau yang dikonversi menjadi 14,5% dari total ekspor global dan 10,5% dari total impor global.⁴

Peningkatan tersebut juga didorong oleh kemampuan Tiongkok dalam memperluas “lingkaran pertemanan” untuk meningkatkan kemampuan kerja sama dan mencapai hasil perdagangan yang saling menguntungkan seiring meningkatnya globalisasi perdagangan. Hal ini diwujudkan dengan kemampuan Tiongkok untuk melakukan perdagangan dengan lebih dari 160 rekan perdagangan yang berdasar dari lebih dari 150 negara dan kawasan. Kerja sama perdagangan tersebut tak hanya dijalankan dengan negara dari Uni Eropa dan Amerika Serikat, namun kerja sama tersebut juga dijalankan secara bersama-sama melalui pola kerja sama Belt and Road Initiative yang mencakup lebih dari 50% ekspor impor Tiongkok,⁵ salah satunya adalah Indonesia.

Nilai dagang antara Indonesia dan Tiongkok memiliki angka yang cukup tinggi. Tiongkok sendiri merupakan salah satu negara paling penting dan penanam modal asing terbesar di Indonesia dengan angka mencakup 25% dari total

⁴ Xinhua Net. 2025. *Update: China's foreign trade hits new high in 2024*. January 13. Accessed January 17, 2025.

<https://english.news.cn/20250113/ae26ef8f105841fc847245555f4b8ad7/c.html>.

⁵ Li Nian. 2025. *The growing inspiration from China's foreign trade "circle of friends"*. January 15. Accessed January 17, 2025.

https://www.lwxsd.com/pcen/info_view.php?tab=mynews&VID=61178.

keseluruhan nilai ekspor di Indonesia dan 14% total investasi asing di Indonesia pada tahun 2023. Indonesia menjadikan Tiongkok sebagai pasar ekspor utama untuk beberapa komoditas bahan-bahan mentah atau setengah jadi, seperti baja, tembaga, bahan bakar fosil, nikel, dan sumber daya alam lainnya. Sementara Tiongkok menjadikan Indonesia sebagai pasar ekspor barang setengah jadi atau bahan jadi, seperti peralatan mesin, peralatan elektronik, kendaraan, serta sumber daya alam lainnya yang telah diproses.

Investasi asing Tiongkok di Indonesia juga berada di angka 7,44 Miliar Dolar Amerika Serikat pada tahun 2023 dengan tren meningkat setiap tahunnya sejak tahun 2023. Hal ini sejalan dengan visi Tiongkok untuk memberikan bantuan bagi negara-negara, terkhususnya yang memiliki deficit di bidang peralatan baja, infrastruktur, dan kesehatan. Bahkan, investasi peringkat kedua yang dilakukan oleh Tiongkok merupakan investasi yang berada pada sektor transportasi, pengolahan sumber daya, dan komunikasi. Hal ini menjadikan Tiongkok memiliki atensi besar pada investasi di Indonesia pada bidang industri transportasi.⁶

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan jumlah 17.001 pulau per 2022.⁷ Dengan jumlah pulau yang membentang sejauh 3.977 mil, atau kurang lebih 6.400 kilometer,⁸ maka dibutuhkan moda transportasi yang mampu untuk mendukung konektivitas serta mobilisasi masyarakat hingga logistik. Dengan

⁶ Indonesia Financial Group. 2024. *IFG Progress Digest Indonesia-China Economic Relationship: How to Mitigate the Potential Downturn?*. Financial Research, Jakarta: IFG Progress.

⁷ Andrean W. Finaka. *indonesiabaik.id*. April 2023. <https://indonesiabaik.id/infografis/17001-pulau-di-indonesia-tersebar-di-mana-saja>. (diakses 4 Juni 2024)

⁸ Fahri Zulfikar. *Dari Sabang sampai Merauke Berapa Kilometer Jauhnya?* Januari 27, 2023. <https://www.detik.com/edu/detikpedia/d-6535683/dari-sabang-sampai-merauke-berapa-kilometer-jauhnya#:~:text=Ternyata%2C%20jarak%20dari%20Sabang%20sampai,Korea%20Selatan%20yakni%205.293%20kilometer>. (diakses Juni 5, 2024)

mempertimbangkan efisiensi waktu tempuh serta kondisi geografis yang beragam, maka moda transportasi udara menjadi moda transportasi yang sering digunakan oleh berbagai pihak untuk beragam tujuan, seperti untuk bepergian, hingga mengirimkan berbagai jenis logistik, seperti barang pribadi hingga kebutuhan masyarakat bagi yang berada di kawasan terpencil.

Dengan tingginya kebutuhan moda transportasi udara, maka industri penerbangan Indonesia memiliki potensi pasar yang tinggi. Hal ini didorong dengan data yang dikemukakan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) yang mencantumkan pada tahun 2022, terdapat 604.238 keberangkatan serta 598.378 kedatangan pesawat di bandara-bandara Indonesia dalam penerbangan domestik. Tak hanya itu, terdapat 52.783.838 penumpang keberangkatan dan 57.030.816 penumpang kedatangan di bandara-bandara Indonesia dalam penerbangan domestik. Jumlah mobilisasi logistik melalui transportasi udara juga cukup tinggi, dengan 642.730 ton barang yang dimuat serta 577.454 ton barang yang diturunkan di bandara-bandara Indonesia melalui penerbangan domestik.⁹

Kawasan Indonesia yang merupakan negara kepulauan menjadikan Indonesia memiliki beberapa bandara besar yang ditujukan sebagai induk (*hub*) dalam industri penerbangan, baik secara domestik maupun internasional. Berdasarkan kapabilitas tampung bandara, maka terdapat 5 bandara utama di Indonesia yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II. PT Angkasa Pura I yang memiliki peran untuk mengelola bandara di wilayah timur

⁹ Badan Pusat Statistik. *Lalu Lintas Penerbangan Dalam Negeri Indonesia Tahun 2003-2022*. Maret 1, 2024. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/1/MTQwMiMx/lalu-lintas-penerbangan-dalam-negeri-indonesia-tahun-2003-2022.html>. (diakses 5 Juni 2024)

Indonesia¹⁰ memiliki tiga bandara utama menurut BPS, yaitu Bandara Internasional Juanda di Surabaya, Jawa Timur, Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai di Denpasar, Bali, dan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin di Maros, Sulawesi Selatan. Sedangkan PT Angkasa Pura II yang memiliki peran untuk mengelola bandara di wilayah barat Indonesia memiliki dua bandara utama menurut BPS, yaitu Bandara Internasional Kualanamu di Medan, Sumatera Utara, dan Bandara Internasional Soekarno-Hatta di Cengkareng, Banten.

Berdasarkan data yang dilansir oleh BPS, jumlah keberangkatan penerbangan domestik di lima bandara utama tersebut pada bulan April 2024 menunjukkan angka yang cukup tinggi. Bandara Internasional Kualanamu di Medan melayani 230.344 penumpang, Bandara Internasional Soekarno Hatta di Cengkareng melayani 1.606.572 penumpang, Bandara Internasional Juanda di Surabaya melayani 498.901 penumpang, Bandara Internasional Ngurah Rai di Denpasar melayani 386.965 penumpang, serta Bandara Internasional Sultan Hasanudin di Makassar melayani 267.090 penumpang.¹¹

Dengan tingginya permintaan pasar terhadap moda transportasi udara, maka armada pesawat sebagai moda transportasi udara menjadi variabel penentu utama dalam menentukan jumlah lalu lintas udara yang berjalan. Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Sandiaga Uno menyampaikan bahwa jumlah armada pesawat

¹⁰ Angkasa Pura 1. *Sejarah Angkasa Pura*. n.d. <https://ap1.co.id/id/about/our-history#:~:text=Perum%20Angkasa%20Pura%20I%20mengelola,bandara%20di%20wilayah%20barat%20Indonesia>. (diakses Juni 5, 2024)

¹¹ Badan Pusat Statistik. *Jumlah Penumpang Pesawat di Bandara Utama (Orang)*, 2024. Juni 3, 2024. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/NjYjMg==/jumlah-penumpang-pesawat-di-bandara-utama.html>. (diakses Juni 5, 2024)

maskapai di Indonesia saat ini belum mampu untuk menjawab kebutuhan pasar dalam negeri, seperti dikemukakan berikut ini:

“Sebelum pandemi, kita punya 700 pesawat, sekarang di angka 400 lebih. Kita ada di sekitar 65 persen. Sementara di kawasan lain, sudah 90-100 persen (jumlah pesawat). Malah sudah ada yang melebihi angka sebelum pandemi. Jadi PR kita besar, menjawab pertanyaan kenapa harga tiket pesawat mahal.”¹²

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, secara administrasi di Indonesia tercatat terdapat 22 maskapai yang melayani penerbangan penumpang, dan 58 maskapai yang melayani penerbangan kargo.¹³ Dengan jumlah maskapai yang tergolong cukup banyak, realitas pasar seakan tidak mendukung keseimbangan alokasi penumpang yang mampu mendorong pertumbuhan maskapai yang berimbang. Hal ini dikarenakan adanya indikasi praktik duopoli yang dilakukan oleh dua perusahaan maskapai penerbangan Indonesia dan anak perusahaannya, yaitu *Lion Air Group* dan *Garuda Indonesia Group*. *Lion Air Group* yang terdiri dari *Lion Air*, *Batik Air*, *Super Air Jet*, dan *Wings Air* memiliki nilai *market share* sejumlah 60% dari total penumpang. Lalu, *Garuda Indonesia Group* yang terdiri dari *Garuda Indonesia* dan *Citilink* memiliki nilai *market share* sejumlah 33%.¹⁴

¹² Krisda Tiofani, and Silvita Agmasari. *Jumlah Pesawat Indonesia Masih Belum Bertambah sejak Pandemi Covid-19*. Maret 27, 2024. <https://travel.kompas.com/read/2024/03/27/070300527/jumlah-pesawat-indonesia-masih-belum-bertambah-sejak-pandemi-covid-19>. (diakses Juni 5, 2024)

¹³ Dephub Kemenhub RI. *Daftar Maskapai & Organisasi Penerbangan*. n.d. <https://hubud.dephub.go.id/hubud/website/maskapai-organisasi>. (diakses Juni 5, 2024)

¹⁴ Thresa Sandra Desfika. *Lion Air Group Kuasai 60% Pangsa Pasar Penerbangan Domestik, Garuda (GIAA) Lewat!* November 26, 2022. <https://investor.id/market-and-corporate/314350/lion-air-group-kuasai-60-pangsa-pasar-penerbangan-domestik-garuda-giaa-lewat>. (diakses Juni 5, 2024)

Indikasi duopoli telah dikemukakan sejak tahun 2019 oleh Kurnia Toha selaku Ketua Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) yang pada saat itu menyampaikan penyebab dari lonjakan harga tiket secara bersamaan sejak Desember 2018. Kurnia Toha mengutarakan bahwa dugaan persaingan usaha tidak sehat diakibatkan bahwa industri penerbangan saat ini bersifat duopoli yang diartikan sebagai penguasaan pasar yang dilakukan oleh dua perusahaan besar, seperti disampaikan berikut ini, “Jadi, memang terjadi duopoli. Duopoli sebenarnya tidak melanggar hukum karena itu kondisi industrinya. Kami selidiki ini karena ada indikasi itu (pelanggaran persaingan usaha).”¹⁵ Indikasi duopoli industri penerbangan domestik di Indonesia menjadi sebuah rintangan besar bagi maskapai lain untuk mengembangkan bisnis di penerbangan domestik. Hal ini terutama dialami maskapai lokal seperti Transnusa, yang awalnya hasil kerja sama dengan Trigana Air Services untuk melayani rute menuju Kupang, Timor, dan Waingapu dengan sistem kerja sama bersama Trigana Air Services dan Pelita Air.

Transnusa pada 2011 mendapatkan izin penerbangan berjadwal dan *Air Operator's Certificate* (AOC) serta mengekspansi bisnisnya dengan mendatangkan pesawat jenis ATR 42 dan ATR 72.¹⁶ Seiring berjalannya waktu, Transnusa dilirik oleh perusahaan asal Tiongkok yang melihat potensi ekspansi bisnis penerbangan domestik dengan mengembangkan bisnis dari maskapai lokal, seperti Transnusa untuk mendukung konektivitas domestik Indonesia. Melihat potensi tersebut,

¹⁵ CNN Indonesia. *Tiket Pesawat Mahal, KPPU Akui Karena Duopoli Maskapai*. Juni 10, 2019. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190610164512-92-402161/tiket-pesawat-mahal-kppu-akui-karena-duopoli-maskapai>. (diakses Juni 5, 2024)

¹⁶ Kholida Qothrunnada. *Mengenal TransNusa, Maskapai Pesawat Keren dari Indonesia*. Maret 29, 2023. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-6645139/mengenal-transnusa-maskapai-pesawat-keren-dari-indonesia>. (diakses Juni 9, 2024)

Transnusa pada 10 Desember 2019 mengumumkan kerja sama strategis yang bersama dengan CALC, salah satu perusahaan penyewa pesawat terbesar asal Hong Kong. Acara yang dihadiri pemerintah Indonesia (diwakili Menteri Koordinator Bidang Maritim dan Investasi, Luhut Binsar Pandjaitan) dan pihak pemerintah Tiongkok (diwakili pihak Konselor Ekonomi dan Perdagangan Kedutaan Besar Tiongkok di Indonesia) menunjukkan transisi menuju era baru Transnusa.¹⁷

Walaupun sempat menghentikan operasional pada September 2020 diakibatkan menurunnya jumlah penumpang yang berimbas pada kondisi arus kas perusahaan dikarenakan pandemi Covid-19,¹⁸ namun Transnusa kembali mengudara pada 6 Oktober 2022 pasca melakukan restrukturisasi perusahaan, perubahan segmentasi pasar, serta melakukan *rebranding* maskapai menjadi maskapai yang merupakan anggota dari perusahaan Link Asia.¹⁹ Pasca penerbangan perdana Transnusa, Direktur Utama Transnusa, Bayu Sutanto mengutarakan langkah perusahaan ke depan sebagai upaya untuk meningkatkan ekspansi perusahaan dalam penerbangan domestik hingga internasional dengan melakukan pengadaan 30 pesawat buatan Tiongkok dari perusahaan China Commercial Aircraft Corporation of China, Ltd (COMAC).²⁰

¹⁷ CALC. *TransNusa announces strategic cooperation with CALC, one of the world's largest aircraft lessor, to boost next phase of growth and expansion*. Desember 10, 2019. https://www.calc.com.hk/?route=press_detail&id=221. (diakses Juni 10, 2024)

¹⁸ CNN Indonesia. *Transnusa Setop Terbang Sampai Pandemi Corona Berakhir*. September 7, 2020. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20200907160754-92-543680/transnusa-setop-terbang-sampai-pandemi-corona-berakhir>. (diakses Juni 9, 2024)

¹⁹ Rr. Ariyani Yakti Widyastuti. *6 Oktober 2022 TransNusa Akan Terbang Kembali dengan Airbus, ke Mana Saja?* September 19, 2022. <https://bisnis.tempo.co/read/1636121/6-oktober-2022-transnusa-akan-terbang-kembali-dengan-airbus-ke-mana-saja>. (diakses Juni 10, 2024)

²⁰ CNN Indonesia. *Blak-blakan Transnusa soal Tujuan Borong 30 Pesawat Made in China*. Desember 23, 2022. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20221223112020-92-891163/blak-blakan-transnusa-soal-tujuan-borong-30-pesawat-made-in-china>. (diakses Juni 10, 2024)

Jenis pesawat yang dimaksudkan adalah ARJ21-700, pesawat regional yang memiliki jangkauan pendek hingga menengah yang dikembangkan secara mandiri oleh Tiongkok.²¹ Pesawat ini memiliki kapasitas 95 kursi dengan konfigurasi 3-2 dan mampu untuk menjangkau daerah-daerah untuk penerbangan domestik serta rute internasional di regional kawasan ASEAN dengan jangkauan terbang 3,5 jam.²² Pemilihan jenis armada ini tidak luput dari kritik media domestik, bahkan internasional. Hal ini dikarenakan ARJ21-700 sampai saat ini hanya memiliki sertifikasi kelayakan terbang dari Otoritas Penerbangan Tiongkok. Sertifikasi global yang pada umumnya digunakan seperti sertifikasi dari *Federal Aviation Administration* (FAA) Amerika Serikat, dan *European Aviation Safety Agency* (EASA) Eropa belum diraih oleh ARJ21-700 hingga saat ini.²³

Pemilihan penggunaan ARJ21-700 untuk memperkuat armada Transnusa yang melakukan kerja sama komprehensif dengan CALC, serta akuisisi yang dilakukan oleh CALC terhadap Transnusa seakan memberikan indikasi dimensi politik yang dijalankan oleh Tiongkok dalam industri penerbangan Indonesia. Tak hanya dari sisi politik, namun dimensi ekonomi dalam kerja sama komprehensif ini perlu menjadi kajian dalam penelitian ini. Sehingga, penelitian ini memiliki judul: **“Dimensi Ekonomi dan Politik Ekspansi Bisnis Tiongkok Melalui Akuisisi Industri Penerbangan Domestik: Studi Kasus Transnusa.”**

²¹ COMAC. *Products & Services*. n.d. <http://english.comac.cc/products/rj/>. (diakses Juni 10, 2024)

²² Anita Widya Puspa. *TransNusa Pakai Pesawat ARJ-21 Buatan China Mulai 2023*. Desember 21, 2022. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20221221/98/1610835/transnusa-pakai-pesawat-arj-21-buatan-china-mulai-2023>. (diakses Juni 10, 2024)

²³ Peter Shaw Smith. *Deliveries of Comac's ARJ21 Approach 70 Units*. Februari 16, 2022. <https://www.ainonline.com/aviation-news/air-transport/2022-02-15/deliveries-comacs-arj21-approach-70-units>. (diakses Juni 10, 2024)

1.2. Rumusan Masalah

Sebagai salah satu industri transportasi yang menjadi tulang punggung mobilisasi orang dan logistik, Transnusa belum mampu untuk bertahan di industri penerbangan Indonesia dengan memainkan perannya pada sektor regional atau daerah. Maka dari itu pasca proses akuisisi Transnusa kepada CALC, Transnusa mengubah pola bisnisnya menjadi maskapai niaga berjadwal reguler dengan harapan Transnusa mampu untuk meningkatkan bisnis dari Transnusa dengan suntikan dana dari investor Tiongkok. Namun, proses ini menimbulkan kejangalan ketika saat ini Transnusa secara menyeluruh menggunakan pesawat buatan Tiongkok yang hanya mampu menempuh jarak tempuh yang singkat dan belum tersertifikasi keselamatan dari FAA dan EFAA. Hal ini seakan menimbulkan konotasi negatif akibat korelasi yang ditimbulkan, bahwasanya akuisisi ini seakan hanya menjadikan Transnusa sebagai “media promosi” Tiongkok dalam penggunaan pesawat jenis ARJ21-700 buatan Tiongkok.

Mengacu pada permasalahan tersebut, proposal penelitian ini bertujuan untuk menjawab beberapa pertanyaan rumusan masalah, yaitu:

1. Bagaimana proses akuisisi Transnusa yang dilakukan oleh CALC?
2. Apa maksud dan tujuan serta dimensi ekonomi dan politik Tiongkok melalui CALC dalam mengakuisisi Transnusa?

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa tujuan. Penelitian ini diharapkan mampu untuk menjawab rumusan masalah penulis mengenai bagaimana Tiongkok menjadikan Indonesia sebagai negara untuk berekspansi secara bisnis internasional melalui industri penerbangan domestik. Tak hanya itu, penelitian ini juga diharapkan mampu untuk menunjukkan dimensi ekonomi dan politik dalam sebuah ekspansi bisnis yang dilakukan oleh negara, dalam hal ini Tiongkok, melalui perusahaan yang dinaungi oleh negara. Indikasi dimensi ekonomi dan politik dalam sebuah akuisisi bisnis perlu untuk ditelaah dikarenakan terdapat makna lain dalam sebuah ekspansi bisnis yang dilakukan oleh perusahaan yang pada studi kasus negara lain menjadi kerugian bagi negara. Terakhir, penelitian ini juga diharapkan mampu untuk melihat aspek politik dan aspek hubungan internasional, dalam hal ini hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok dalam perdagangan internasional yang dijalin oleh kedua negara.

1.4. Manfaat Penelitian

Pasca penelitian ini rampung, penulis berharap bahwa penelitian ini memberikan manfaat bagi banyak pihak. Untuk akademisi, penulis berharap penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi pembahasan yang secara khusus menelisik mengenai bagaimana transaksi yang dilakukan secara bilateral dapat dilihat dalam dimensi ekonomi dan politik. Untuk pemangku kebijakan atau pihak pemerintah, penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai referensi untuk mengambil kebijakan atas keputusan perdagangan maupun investasi yang

dilakukan secara bilateral. Hal ini dikarenakan sebagai pemangku kebijakan, analisis yang dilakukan tidak dapat hanya sebatas konsep *business-as-usual*, namun perlu untuk menganalisis bagaimana kebijakan tersebut dapat berdampak dari sudut pandang domestik, internasional, dan relasi bilateral dengan negara yang mengajukan kerja sama tersebut. Untuk pengusaha, diharapkan bahwa penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai referensi untuk membuat keputusan perusahaan secara bijak agar dapat memanfaatkan investasi untuk kepentingan perusahaan.

1.5. Sistematika Penulisan

Dalam penelitian ini terdapat sistematika penulisan yang terbagi menjadi lima bagian. Pertama, Pendahuluan. Pada bab ini, peneliti menjelaskan latar belakang topik mengenai kondisi geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan sehingga membutuhkan moda transportasi yang mampu mengakomodir kebutuhan mobilisasi. Bab ini juga menjelaskan moda transportasi pesawat terbang sebagai moda transportasi utama dalam mobilisasi, jumlah maskapai yang melayani kegiatan mobilisasi tersebut, duopoli kelompok maskapai yang menguasai industri penerbangan, hingga ketidakmampuan maskapai daerah untuk bersaing dengan maskapai nasional. Dalam bab ini, peneliti juga menyajikan tiga rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian dan sistematika penulisan dalam penelitian.

Kedua, Kerangka Berpikir. Pada bab ini, peneliti menyajikan tinjauan pustaka yang merupakan hasil dari studi kepustakaan dari beberapa literatur yang relevan dengan topik penelitian yang nantinya akan dianalisis. Dalam bab ini, peneliti juga menyajikan kerangka teori dan konsep-konsep yang akan menjadi

dasar analisis yang akan dilakukan oleh peneliti. Ketiga, Metodologi Penelitian. Pada bab ini, peneliti membahas metodologi penelitian yang akan digunakan oleh peneliti. Metodologi penelitian yang diuraikan peneliti terbagi menjadi pendekatan penelitian, metode penelitian, proses pengumpulan data, dan proses analisis data.

Keempat, Hasil dan Pembahasan. Pada bab ini, peneliti melakukan pembahasan dan penelitian terhadap rumusan masalah yang telah diajukan. Peneliti akan menganalisis proses akuisisi Transnusa yang dilakukan oleh CALC, maksud dan tujuan Tiongkok melalui CALC dalam melakukan akuisisi Transnusa, serta dimensi ekonomi dan politik akuisisi Transnusa oleh CALC. Kelima, Penutup. Pada bab ini, peneliti menyampaikan kesimpulan atas analisis penelitian yang dilakukan serta saran dan masukan seperti yang tertuang dalam kegunaan penelitian. Lalu, peneliti juga memberikan rekomendasi atas hasil penelitian yang dilakukan.