

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) terbesar di dunia yang memiliki 17.508 pulau besar dan kecil, luas wilayah darat 1,937 juta km², luas laut 5,8 juta km² dengan garis pantai terpanjang. Sehubungan dengan hal tersebut, penerbangan merupakan kunci transportasi di kalangan masyarakat untuk dapat mencapai berbagai wilayah dengan waktu yang singkat. Menurut Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 mendefinisikan bahwasanya penerbangan merupakan suatu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

Pada dasarnya, istilah “maskapai” berasal dari bahasa Belanda *maatschappij* yang berarti “perusahaan”. Sebuah maskapai penerbangan adalah sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Maskapai penerbangan menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama. Sejalan dengan hal tersebut, R. S. Damardjati (2017, hlm 11) mengemukakan pengertian perusahaan penerbangan sebagai berikut:

“Perusahaan penerbangan adalah perusahaan milik swasta atau pemerintah yang khusus menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk penumpang umum baik yang berjadwal (*schedule service/regular flight*) maupun yang tidak berjadwal (*non schedule service*). Penerbangan berjadwal menempuh rute penerbangan berdasarkan jadwal waktu, kota tujuan maupun kota-kota persinggahan yang tetap. Sedangkan penerbangan tidak berjadwal sebaliknya, dengan waktu, rute, maupun kota-kota tujuan dan persinggahan bergantung kepada pihak penyewa.”

Selanjutnya menurut Tangkilisan. Y. B. (2016, hlm 203) juga berpendapat bahwasanya,

“Perusahaan penerbangan atau airlines adalah perusahaan penerbangan yang menerbitkan dokumen penerbangan untuk mengangkut penumpang beserta bagasinya, barang kiriman, dan benda pos dengan pesawat udara”.

Berdasarkan kepada uraian di atas, maskapai penerbangan memiliki posisi sebagai suatu perusahaan angkutan udara yang memberikan dan menyelenggarakan pelayanan jasa angkutan udara yang mengoperasikan dan menerbitkan dokumen penerbangan dengan teratur dan terencana untuk mengangkut penumpang, bagasi penumpang, barang kiriman, dan benda pos ke tempat tujuan. Kebutuhan sarana transportasi umum merupakan salah satu kebutuhan masyarakat yang terus berkembang sejalan dengan makin meningkatnya taraf kehidupan ekonomi masyarakat.

Adanya peningkatan kebutuhan sarana transportasi tidak lepas dari keinginan masyarakat untuk mendapatkan sarana transportasi yang baik dengan kriteria aman, cepat, murah, dan nyaman. Perubahan-perubahan selera yang terjadi dalam pemilihan jenis sarana angkutan tidak lepas pula dari adanya perkembangan sosial ekonomi masyarakat serta kemajuan teknologi (Murti B., 2003, hlm 41). Maka dari itu, diperlukan suatu sarana transportasi yang lebih banyak jumlahnya dan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi yang aman dan cepat dengan disertai pelayanan yang memadai.

Dewasa ini, angkutan transportasi udara merupakan salah satu alat transportasi yang digemari masyarakat dimana di era globalisasi yang serba cepat ini laju pergerakan dan mobilitas masyarakat dari satu tempat ke tempat lain sangatlah tinggi. Ini juga disertai pada kenyataan bahwa jalur udara memiliki peran strategis dalam pembangunan nasional karena Indonesia adalah negara kepulauan yang dikelilingi oleh wilayah laut yang sedemikian luas. Apalagi kenyataan juga membuktikan bahwa arus peredaran barang dan manusia makin tergantung pada angkutan udara karena daya angkutnya yang makin besar, dan biaya yang semakin murah.

Seperti halnya yang diungkapkan oleh Kansil dan Simarmata (2003, hlm 85), bahwa dari sisi geografis luas negara kepulauan menjadi ruang gerak yang baik bagi jenis angkutan udara dengan pesawat terbang. Selanjutnya jika dilihat dari aspek transportasi, distribusi dengan angkutan udara lebih cepat dan efisien terutama bagi pengangkutan barang, sehingga dengan transpor yang lancar (angkutan udara) dapat menciptakan “spesialisasi” dimana setiap wilayah dapat mengkhususkan kepada

produksi terhadap barang dan komoditas yang menjadi unggulan masing-masing daerah, sehingga kebutuhan lainnya dapat di support dari daerah lain. Di sisi lain, dengan transpor yang lancar dapat digunakan untuk memperluas daerah pemasaran, yang mana dulunya distribusi barang untuk ke daerah (pulau) lain tidak dapat terjangkau dengan moda angkutan darat maupun laut, sekarang tentunya dapat terjangkau oleh moda angkutan udara. Seiring dengan berkembangnya waktu, maskapai penerbangan komersial menjadi salah satu transportasi yang sangat penting di kalangan masyarakat untuk dapat mencapai tempat tujuan yang di inginkan dengan waktu yang singkat.

Dalam perkembangannya, industri penerbangan dalam hal ini perusahaan maskapai penerbangan, Nasution (2003, hlm 42) mengemukakan bahwa industri penerbangan memberikan kontribusi yang cukup besar dalam mendorong pariwisata yang dilaksanakan oleh perusahaan penerbangan serta adanya paket khusus perjalanan dengan wisata merupakan salah satu sumbangsih penerbangan dalam pariwisata. Dengan semakin berkembangnya teknologi yang berdampak pada kemajuan industri penerbangan menuntut pula kemajuan pada faktor penunjangnya. Dimana faktor penunjang dari industri penerbangan adalah dibutuhkannya sarana dan prasarana yang mempunyai efek, baik langsung maupun tidak langsung, terhadap industri penerbangan.

Sejarah penerbangan komersial di Indonesia sudah ada sejak bangsa Indonesia sedang mempertahankan kemerdekaannya, yaitu pada tahun 1949 dengan bermula dari ide Presiden Ir. Soekarno yang merupakan Presiden pertama Indonesia untuk membeli pesawat Dakota (DC 3) dalam rangka melawan Belanda pada 16 Juni 1948 (Hakim, C. 2010, hlm 78). Ide tersebut dikemukakan di depan sejumlah pedagang besar di Aceh untuk melanjutkan revolusi kemerdekaan Indonesia. Pada saat itu, sebagian besar pedagang menyikapi ide presiden dengan menyumbangkan dananya hingga terkumpul 130.000 Strait dollar dan 20 kg emas yang kemudian dana tersebut digunakan untuk membeli pesawat Dakota (DC-3) dan diberi nama “Indonesian Airways” yang hingga saat ini masih tetap berjaya dengan nama Garuda Indonesia (Nasution, 2010, hlm 56).

Seiring dengan berjalannya waktu, maskapai Garuda Indonesia mendapatkan berbagai apresiasi berskala internasional. PT Garuda Indonesia terus melaksanakan program transformasi secara berkelanjutan sehingga Garuda Indonesia termasuk dalam kategori maskapai bintang lima. Selain itu, Garuda Indonesia juga dijuluki sebagai *flag carrier*. Secara umum, ketika sebuah maskapai penerbangan disebut sebagai *flag carrier* maka memiliki makna bahwasanya maskapai tersebut mewakili negara bahkan menjadi duta bangsanya (Kurniawan, D. A. 2016, hlm 21). Maskapai ini dianggap sebagai wakil dari kehadiran negaranya saat terbang melambung ke luar negeri. Lebih lanjut istilah *flag carrier* juga mengandung makna kebanggaan sebagai sebuah bangsa yang memiliki kemampuan diranah penerbangan yang berteknologi tinggi (Prasetyo, B. 2019, hlm 47). Tidak semua negara memiliki kemampuan mengelola sebuah maskapai penerbangan. Demikian pula tidak semua negara yang memiliki perusahaan penerbangan yang mampu mengoperasikan pesawat terbang produk teknologi mutakhir.

Maskapai Garuda Indonesia terus berhasil memperkokoh posisinya sebagai maskapai penerbangan kebanggaan Indonesia dengan reputasi berkelas dunia. Melalui dedikasi, kerja keras dan loyalitas tanpa batas, Garuda Indonesia terus ‘terbang’ tinggi mengukir prestasi terbaiknya. Pencapaian Garuda Indonesia ini tidak hanya merepresentasikan pencapaian Garuda Indonesia sebagai maskapai penerbangan kelas dunia, melainkan juga menjadi representasi kesuksesan konsep layanan keramahtamahan Indonesia di kancah global, sekaligus memperkuat citra Indonesia di mata dunia (Kristanti, D, S. 2019, hlm 76). Sebagai sebuah grup maskapai penerbangan, Garuda Indonesia memiliki kekuatan brand yang kuat di pasar domestik. Garuda Indonesia masih memiliki image yang positif di segmen pasarnya. Di tahun 2019, Garuda Indonesia dinobatkan sebagai maskapai penerbangan terbaik di Indonesia versi “*Trip Advisor 2019 Travelers Choice Awards*” yang diselenggarakan oleh Trip Advisor - situs perjalanan terkemuka (Kurniawan, D, A. 2019, hlm 19).

Sebagai perusahaan global, tentunya Garuda Indonesia memiliki kemajuan teknologi yang sangat mutakhir. Dalam hal ini, penggunaan “*cloud computing*” merupakan keharusan bagi Garuda Indonesia saat ini, bila ditinjau dari volume bisnis,

upaya pengembangan perusahaan, serta untuk menjadikan kegiatan perusahaan lebih efisien namun berstandar global. Implementasi IT berbasis “*cloud computing*” ini juga bagian dari upaya perusahaan untuk meningkatkan layanannya khususnya percepatan dan kemudahan layanan kepada para pengguna jasa (Prasetyo, B. 2019, hlm 44). Istilah “*Cloud computing*” atau komputasi awan merupakan gabungan pemanfaatan teknologi komputer dalam suatu jaringan dengan pengembangan berbasis internet yang mempunyai fungsi untuk menjalankan program atau aplikasi melalui komputer-komputer yang terkoneksi pada waktu yang sama. Melalui pemanfaatan IT berbasis “*cloud computing*”, menjadikan Garuda Indonesia menjadi salah satu BUMN pertama di Indonesia yang memanfaatkan teknologi terbaru ini.

Penggunaan internet berbasis “*cloud computing*” akan memberikan benefit bagi Garuda Indonesia khususnya meningkatkan kapasitas penyimpanan data perusahaan tanpa harus mengeluarkan tambahan biaya untuk investasi pembelian peralatan tambahan. Data juga dapat diakses secara “*real-time*” kapanpun dan dimanapun oleh karyawan karena terkoneksi dengan internet. Selain itu, data juga lebih terjamin keamanannya apabila disimpan secara “*on cloud*”. Keamanan data perusahaan terlindungi khususnya ketika terjadi bencana alam. Salah satu contoh penggunaan IT berbasis “*cloud computing*” di Garuda Indonesia dilaksanakan dalam pemenuhan kebutuhan operasional di lingkungan kerja Perusahaan, baik di kantor pusat maupun di lebih dari 76 kantor cabang di dalam dan luar negeri (Tangkilisan, Y. B. 2016, hlm 199)

Implementasi teknologi “*cloud computing*” oleh karyawan saat ini telah memberikan manfaat berupa penghematan waktu dalam bekerja sehingga meningkatkan produktivitas karyawan, dan akan meningkatkan fleksibilitas dalam mengakses data khususnya bagi lebih dari 3500 awak pesawat Garuda Indonesia yang sangat “*mobile*” dan tersebar di seluruh dunia. Tentunya ini akan meningkatkan efisiensi pola kerja ke tingkat yang lebih baik. Selain itu, hal ini juga akan mendukung upaya Garuda Indonesia untuk menjalankan program efisiensi untuk meningkatkan layanan. Disamping itu, maskapai ini juga melakukan berbagai kerjasama dengan beberapa perusahaan penyedia IT dunia lainnya, Garuda Indonesia

saat ini telah memanfaatkan layanan data “*on cloud*” dalam berbagai aspek operasional perusahaan antara lain layanan *Passenger Service System* (PSS) khususnya reservasi, check-in, Garuda Miles (*frequent flyer*), keuangan, dan layanan penjadwalan dan rotasi seluruh pesawat dan awak pesawat Garuda Indonesia (Yogi, G. P., Setianti, Y., & Nugraha, A. R. 2016, hlm 57).

Penggunaan teknologi yang sangat maju ini mendorong maskapai penerbangan Garuda Indonesia berhasil mempertahankan kejayaannya dari tahun ke tahun. Garuda Indonesia menghadapi persaingan yang berasal dari berbagai perusahaan penerbangan, baik perusahaan penerbangan FSC (*full service carrier*) dan perusahaan penerbangan LCC atau *low cost carrier* (Wasino, dkk. 2014, hlm 132). Akan tetapi, mengacu pada kenyataan di lapangan PT Garuda Indonesia cenderung mengalami penurunan laba setiap tahunnya. Penurunan laba bersih PT Garuda Indonesia dikarenakan total pengeluaran yang semakin banyak, pengeluaran tersebut diantaranya kenaikan biaya bahan bakar, biaya *extra ordinary*, dan denda legal. Hal ini sesuai dengan laporan keuangan dan *annual report* resmi tahun 2020 yang diunggah langsung pada website GarudaIndonesia.com, bahwa banyaknya total pengeluaran yang naik yaitu sebesar 13% dari Rp 49,95 Triliun menjadi Rp 57,375 Triliun. Kenaikan yang paling besar dari biaya bahan bakar yang naik 25% dari Rp 12,4 Triliun menjadi Rp 15,5 Triliun. Kenaikan biaya bahan bakar dikarenakan meningkatnya harga bahan bakar dan juga meningkatnya produksi pesawat sehingga mengakibatkan volume bahan bakar juga naik.

Kondisi ini diperparah ketika menginjak awal tahun 2020 hingga saat ini, dunia diguncang dengan adanya pandemi global yang memberikan dampak cukup signifikan terhadap dunia penerbangan. Dengan adanya pandemi COVID-19 menjadikan beberapa penerbangan dibatasi bahkan di nonaktifkan sementara. Hal tersebut dilakukan guna memberantas penyebaran *coronavirus*. Garuda Indonesia telah terkena dampak yang luar biasa akibat pandemic virus covid-19 sehingga mengalami krisis keuangan perusahaan bahkan telah mengalami financial distress. Pendapatan dari penjualan tiket dan operasional menurun akibat kebijakan dari pemerintah yaitu

pembatasan sosial berskala besar (PSBB) dan pemberlakuan pembatasan kegiatan masyarakat (PPKM).

Disamping derasnya dampak dari pandemic, mengutip dari website okezone.com yang diterbitkan pada tahun 2020 ini menyebutkan bahwa PT. Garuda Indonesia (persero) Tbk juga memiliki hutang sebesar USD 4,5 miliar atau setara Rp 70 triliun. Para pemegang saham mengakui bahwa PT. Garuda Indonesia memiliki potensi bangkrut. Hal ini akan menjadi nyata apabila skema restrukturisasi utang yang menjadi opsi Kementerian Badan Usaha Miliki Negara (BUMN) tidak disetujui oleh kreditor. Terdampaknya dunia penerbangan akibat pandemi global ini juga membuat Garuda Indonesia seperti diterpa badai bahkan mengalami kesulitan keuangan. Namun, dengan kondisi yang cukup parah, maskapai ini masih terus mempersiapkan strategi untuk memecahkan permasalahan agar dapat tetap bertahan.

Dalam hal ini, PT Garuda Indonesia menggunakan strategi global. Hal ini dapat dilihat dari ekspansi yang dilakukan melalui penambahan rute dan frekuensi penerbangan secara bertahap, pengoperasian pesawat-pesawat baru, program efisiensi perusahaan serta peningkatan utilisasi aset, telah memberikan hasil kinerja yang signifikan, baik dalam aspek finansial maupun kinerja operasional. Berbagai pencapaian di tahun 2012-2016 disertai peningkatan layanan “Garuda Indonesia Experience” semakin mengukuhkan langkah Garuda Indonesia sebagai maskapai pembawa bendera bangsa dan menjadi “*Global Player*” yang memiliki proses, teknologi, dan sumber daya manusia kelas dunia. Dengan konsep layanan “Garuda Indonesia Experience” dan standar layanan di seluruh *customer’s touch points*, Garuda Indonesia secara konsisten terus meningkatkan standar layanan untuk menjadi maskapai dengan layanan kelas dunia (Yulianto, L. 2021, hlm 18).

Di tengah keadaan yang cukup sulit dan fluktuasi yang dihadapi, Garuda Indonesia sebagai maskapai penerbangan kebanggaan pembawa bendera bangsa Indonesia ini memiliki sejarah yang cukup panjang. Bahkan, maskapai ini telah mampu memerankan keunggulannya dan berhasil dipresentasikan melalui penerbangan ke luar negeri. Selain itu, Garuda Indonesia juga turut menyanggah nilai dan makna sejarah perjuangan bangsa sejak awal kemerdekaan. Jika mendengar maskapai Garuda

Indonesia maka akan melekat spirit patriotisme bangsa Indonesia dalam memperjuangkan kemerdekaannya. Jika berkaca pada khazanah historiografi Indonesia bahkan dunia, tulisan sejarah mengenai penerbangan nyaris belum mendapat tempat yang layak seperti sejarah-sejarah lainnya.

Minimnya narasi tentang kiprah penerbangan di masa lalu menjadikan pemahaman sejarah terkait moda transportasi seakan pincang. Kebanyakan kajian masih berkuat pada sejarah transportasi darat dan laut, terutama masa kolonial. Padahal keunggulannya dalam menempuh berbagai medan jarak jauh, menjadikan transportasi udara sebagai salah satu primadona pilihan masyarakat modern dalam bermobilitas. Dalam hal ini, penerbangan pertama di Indonesia telah ada sejak dekade kedua abad 20 dan mulai berkembang pesat pada periode 1950-an. Pada awalnya, penerbangan difungsikan untuk keperluan militer disusul penerbangan komersial dalam jumlah terbatas. Kemajuan teknologi di Barat dan persaingan global (perang) saat itu menyebabkan dunia penerbangan mencapai akselerasi kemajuan yang lebih cepat.

Berbeda dengan sejarah politik, ekonomi, sosial, agraria, maupun budaya, sejarah penerbangan ini bisa dibilang masih menjadi kajian minor yang belum mendapatkan perhatian setara di kalangan sejarawan pada umumnya. Secara tidak langsung, kondisi seperti ini menunjukkan masih adanya “bias historiografi”. Hal ini sesuai dengan kata “tanah-air”, yang secara etimologi belum mengakomodir “udara” sebagai kesatuan ruang yang berdaulat, meskipun secara *de facto* sudah termasuk. Akan tetapi, dirasa masih ‘dianak tirikannya’ kajian sejarah penerbangan Indonesia. Hal tersebut bisa jadi disebabkan karena penerbangan atau moda transportasi sendiri baru lahir pada abad 20 dan berkembang secara pesat pasca kemerdekaan (Kurniawan, D. A. 2019, hlm 21). Meskipun sudah terdapat beberapa kajian terkait jejak-jejak penerbangan di Indonesia. Namun, ternyata masih sangat terbatas jumlahnya dan belum menjadi fokus kajian. Selain itu, tulisan-tulisan yang ada hampir semuanya merujuk pada makna penerbangan militer (*military flight*), dibandingkan dengan penerbangan sipil (*commercial flight*).

Maskapai penerbangan Garuda Indonesia sebagai maskapai komersial pertama tentunya memiliki sejarah yang cukup panjang. Pada rentang tahun 1985-2019, maskapai Garuda Indonesia berhasil menyentuh puncak kejayaannya hingga dapat mempertahankan lima gelar sekaligus (Kirana, M. 2017, hlm 103). Akan tetapi, menginjak rentang tahun 2020-2021 ketika pandemi global menyebar ke seluruh dunia, maskapai ini turut terkena dampaknya bahkan mengalami kesulitan ekonomi. Maka, melalui penelitian ini peneliti ingin mengkaji lebih detail penerbangan sipil sebagai bagian dari satu kesatuan sejarah yang memiliki nilai penting bagi perkembangan dunia penerbangan. Khususnya maskapai komersial Garuda Indonesia, dengan lebih mendalami permasalahan mengenai strategi yang dilaksanakan hingga dapat bertahan di tengah kesulitan pada kondisi saat ini.

Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Wicaksono, D. A pada tahun 2018 dengan judul Nasionalisasi Garuda Indonesia. Artikel ini mendiskusikan upaya dekolonisasi penerbangan sipil oleh Pemerintah Indonesia yang berlangsung pada tahun 1950 hingga 1958 melalui nasionalisasi maskapai penerbangan patungan Garuda Indonesia. Pembahasan artikel ini memfokuskan pada penjelasan mengenai proses berlangsungnya nasionalisasi serta dampaknya terhadap perkembangan maskapai. Pada periode ini, upaya nasionalisasi terhadap maskapai Garuda Indonesia cenderung sangat dipengaruhi kebijakan politik dua kabinet berkuasa, yakni Masyumi dan PNI. Hal ini menunjukkan tendensi politik yang besar terhadap agenda nasionalisasi perusahaan penerbangan sipil tersebut.

Selanjutnya, terdapat juga penelitian yang dilakukan oleh Abduh, M yang berjudul Masa emas Garuda Indonesia di bawah kepemimpinan Wiweko Soepono 1968-1984: The golden age of Garuda Indonesia Airways under the leadership of Wiweko Soepono 1968-1984 pada tahun 2014. Dimana jurnal ini membahas mengenai masa keemasan maskapai Garuda Indonesia sebagai *flag carrier*. Selain itu, jurnal karya Abduh, M juga menyinggung bagaimana strategi yang dilakukan oleh maskapai ini untuk terus bertahan dan mendunia. Berbeda dengan penelitian terdahulu, penelitian yang akan dilakukan, tentunya memiliki keterbaruan mengenai rentang waktu serta berbagai fluktuasi yang dihadapi oleh maskapai hingga tahun 2022.

Lalu, Kurniawan, D pada tahun 2019 juga sempat melaksanakan penelitian serupa dengan judul Menelusuri Jejak Awal Penerbangan Di Indonesia (1913-1950-an) dimana artikel jurnal ini diterbitkan pada laman jurnal UNY yang membahas mengenai awal mula pesawat terbang sebagai modal transportasi yang muncul paling akhir dalam sejarah peradaban dan kebudayaan manusia. Selain itu, jurnal ini juga mengupas secara cukup jelas mengenai awal mula terbentuknya maskapai pesawat di Indonesia. Faktor serta dinamika perkembangan pesawat terbang juga turut di bahas pada jurnal karya Kurniawan ini. Akan tetapi, yang membedakan jurnal di atas dengan penelitian yang akan dilakukan ialah adanya keterbaruan tahun yang di bahas serta fokus penelitian akan menekankan pada maskapai Garuda Indonesia sebagai *flag carrier* terlebih ketika masa pandemi yang menyebabkan terdampaknya sektor penerbangan.

Penelitian lain yang dilakukan oleh Kurniawan D. A dilaksanakan pada tahun 2016 dengan judul Melihat Angkasa Indonesia yang diterbitkan oleh Universitas Gadjah Mada. Dimana penelitian ini memfokuskan pada sejarah komersial transportasi udara Indonesia dengan objek penelitian di Pangkalan Udara Adi Sumarmo. Penelitian yang dilakukan dilatar belakangi oleh langkanya kajian sejarah komersialisasi transportasi udara. Sedangkan penelitian yang akan dilakukan memfokuskan permasalahan utama pada maskapai Garuda Indonesia terlebih dinamika dan fluktuasi yang dihadapi. Selanjutnya, terdapat penelitian yang memfokuskan pada strategi PT Garuda Indonesia di masa Pandemi yang ditulis oleh Kristanti DS 2022 dengan judul Manajemen Strategi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk di tengah Masa Pandemi Adanya pandemi Covid-19 mendorong pemerintah Indonesia menerapkan pembatasan sosial berskala besar (PSBB) dengan kebijakan *social distancing* (menjaga jarak sosial dengan menghindari kerumuman) dan *physical distancing* (menjaga jarak antar sesama minimal 1, 8 meter). Dengan ditetapkannya pembatasan sosial berskala besar (PSBB) di beberapa wilayah di Indonesia mengakibatkan berhentinya sebagian besar kegiatan perekonomian salah satunya di bidang penerbangan.

Berdasarkan uraian diatas, tulisan ini akan membahas secara lebih mendalam mengenai **“GARUDA INDONESIA: Dinamika Perkembangan Maskapai**

Nasional Komersial Pertama Di Indonesia Tahun 1985-2022". Dengan demikian, realitas ini akan membawa pertanyaan baru untuk melihat jauh ke belakang, seperti apa awal mula serta dinamika dan strategi maskapai penerbangan Garuda Indonesia hingga dapat berkembang pesat dan menjadi salah satu yang terbaik hingga saat ini terlebih di masa pemulihan pandemi COVID-19 yang terjadi pada rentang tahun 2020 sampai dengan tahun 2022. Disamping itu, tulisan ini juga akan mencoba menelusuri berbagai peristiwa jauh ke belakang dalam rangka menguak munculnya penerbangan beserta dinamika perkembangan maskapai Garuda Indonesia guna mencari titik temu antara masa lalu dan realitas saat ini.

1.2 Rumusan Masalah

Sejalan dengan pemaparan latar belakang di atas. Adapun fokus permasalahan utama yang akan peneliti kaji dalam penelitian ini yaitu **“Bagaimana Perkembangan Maskapai Garuda Indonesia Pada Tahun 1985-2022 Terutama Di Masa Pemulihan Pandemi COVID-19?”** Untuk lebih mengarahkan fokus penelitian tersebut, penulis akan merumuskannya sebagai berikut:

1. Bagaimana dinamika dan fluktuasi maskapai Garuda Indonesia yang terjadi pada rentang tahun 1985-2022?
2. Bagaimana strategi yang dilakukan oleh maskapai Garuda Indonesia dalam menghadapi berbagai fluktuasi yang terjadi pada rentang tahun 1985-2022?
3. Bagaimana dampak dari adanya pandemi COVID-19 terhadap sektor penerbangan terutama maskapai Garuda Indonesia?
4. Bagaimana kondisi maskapai Garuda Indonesia setelah menerapkan berbagai inovasi dan strategi di masa pemulihan pandemi COVID-19 sepanjang tahun 2022?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa tujuan yang akan dicapai dalam menjawab rumusan permasalahan penelitian diatas mengenai dinamika perkembangan dan strategi yang digunakan oleh maskapai Garuda Indonesia hingga berhasil menjadi *flag carrier* dan dapat bertahan menghadapi berbagai fluktuasi yang cukup signifikan dari

tahun berdiri hingga saat ini. Adapun tujuan khusus yang ingin dicapai dari penelitian ini, diantaranya:

1. Mendeskripsikan dinamika dan fluktuasi maskapai Garuda Indonesia yang terjadi pada rentang tahun 1985-2022
2. Menjelaskan pasang surut perkembangan maskapai Garuda Indonesia dan strategi yang digunakan pada tahun 1985-2022 hingga berhasil menjadi maskapai terbaik dan dijuluki sebagai *flag carrier*
3. Menganalisis dampak pandemi COVID-19 yang dihadapi oleh maskapai penerbangan Garuda Indonesia pada tahun 2020-2022
4. Menganalisis kondisi maskapai Garuda Indonesia setelah menerapkan berbagai inovasi dan strategi di masa pemulihan pandemi COVID-19 sepanjang tahun 2022

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan yang telah dipaparkan sebelumnya, penelitian ini memiliki manfaat secara teoritis maupun praktis, yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menambah dan memperkaya penelitian mengenai kajian sejarah penerbangan Indonesia. Penelitian ini juga merupakan bagian dari upaya untuk meningkatkan keterampilan dalam penelitian sejarah serta diharapkan dapat menjadi pijakan dan referensi untuk penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan sejarah penerbangan komersial khususnya pada maskapai Garuda Indonesia.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

- 1) Menjadi referensi dan pedoman pembelajaran bagi siswa/siswi SMA/MA mengenai perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya sejarah penerbangan Indonesia pada materi kelas 12 yang sesuai dengan Kompetensi Dasar 3.2 dan 4.2 Sejarah Peminatan.

- 2) Menambah wawasan mengenai dinamika perkembangan maskapai penerbangan komersial Garuda Indonesia hingga mencapai puncak kejayaan
- 3) Mengetahui dan memahami strategi yang dilakukan oleh maskapai penerbangan Garuda Indonesia hingga dapat menjadi *flag carrier*

1.5 Sistematika Penulisan

Penelitian ini akan dilaksanakan berdasar kepada Sistematika Penulisan Karya Tulis Ilmiah UPI Tahun 2021. Adapun struktur penulisan skripsi ini terdiri dari beberapa bab, diantaranya;

Bab I Pendahuluan, Bab ini memaparkan mengenai pokok pikiran yang berkaitan dengan latar belakang masalah. Pada bagian ini pula peneliti akan memberikan argumen mengapa melakukan penelitian mengenai “Garuda Indonesia: Dinamika Perkembangan Maskapai Penerbangan Komersial Pertama Di Indonesia (1985-2022)”. Selain itu, bab ini juga terdiri dari berbagai rumusan masalah dengan bentuk pertanyaan yang bertujuan untuk mempermudah penulis dalam mengkaji pembahasan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta struktur organisasi skripsi;

Bab II Kajian Pustaka, Pada bab ini akan menjelaskan mengenai beberapa pengertian yang berkaitan dengan penelitian, konsep dari berbagai literatur seperti buku, artikel, jurnal, skripsi, tesis, maupun disertasi yang berkaitan dengan permasalahan. Penelitian ini akan menggunakan pendekatan interdisipliner yang menggabungkan dua cabang ilmu sekaligus. Adapun teori yang akan digunakan dalam melakukan penelitian ini ialah teori sejarah *challenge and respon* dari J. Toynbee. Disamping itu, bab ini juga akan menjadi landasan teoritis yang digunakan penulis dalam Bab IV untuk membantu dalam menganalisis permasalahan penelitian;

Bab III Metode Penelitian, Bab ini membahas mengenai metode dan teknik penelitian yang akan penulis gunakan dalam melakukan penelitian mengenai “Garuda Indonesia: Dinamika Perkembangan Maskapai Penerbangan Komersial Pertama Di Indonesia (1985-2022)”. Dimana penelitian ini akan menggunakan metode penelitian sejarah dengan teknik studi literatur dan wawancara kepada karyawan maskapai

penerbangan Garuda Indonesia untuk mendapatkan data yang relevan dengan permasalahan penelitian yang akan diteliti;

Bab IV Temuan dan Pembahasan, Dalam bab ini, peneliti akan memaparkan uraian hasil penelitian sesuai dengan rumusan masalah yang telah dicantumkan dalam BAB I. Pemaparan tersebut akan dikaji berdasarkan analisis penulis terhadap sumber sumber yang telah dikritik sebelumnya. Selain itu, pada bagian ini penulis akan mengerahkan seluruh daya pikirannya dengan berpikir kritis untuk membahas penerbangan komersial sehingga akan menghasilkan sebuah tulisan sejarah yang sesuai dengan kebenarannya. Dalam melakukan penulisan sejarah, penulis juga akan turut memperhatikan tiga poin penting, diantaranya: (1) Penulis akan melakukan seleksi terhadap sumber yang didapatkan berdasar kepada dua kriteria, yakni relevansi dan kelayakan; (2) Penulis akan memberikan interpretasi secara kritis untuk memperoleh keterkaitan antar peristiwa sejarah sehingga dapat menghasilkan suatu hipotesis; (3) Penulis akan menuliskan peristiwa sejarah secara kronologis;

Bab V Simpulan, Implikasi dan Rekomendasi, Bab ini merupakan bab terakhir yang berisi kesimpulan dari analisis peneliti secara keseluruhan terhadap penelitian yang telah dilaksanakan. Hasil temuan ini merupakan interpretasi penulis mengenai pembahasan secara singkat, serta rekomendasi untuk penelitian selanjutnya dengan tema yang sama. Selain itu, terdapat juga daftar pustaka yang berisi berbagai referensi relevan yang digunakan dalam penelitian, baik berupa buku, artikel, undang-undang maupun sumber internet sehingga semua kutipan dan sumber yang digunakan dapat dipertanggungjawabkan.