

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Sebagai warga negara Indonesia tidak asing bagi kita jika mendengar nama Garuda Indonesia. Garuda Indonesia adalah nama salah satu maskapai plat merah yang didirikan pada tahun 26 Januari 1949, pada saat itu teman dari Presiden Soekarno yang bernama Dr. Konijnenburg yang merupakan wakil dari KLM *Interinsulair Bedrijf* sebuah maskapai penerbangan Hindia-Belanda menghadap dan melapor kepada Presiden di Yogyakarta bahwa KLM *Interinsulair Bedrijf* akan diserahkan kepada pemerintah sesuai dengan hasil Konferensi Meja Bundar (KMB) dan meminta kepada Presiden Soekarno untuk memberi nama bagi perusahaan tersebut.

Menurut situs resmi Garuda Indonesia, nama Garuda diberikan oleh Presiden Soekarno di mana nama tersebut diambil dari sajak Belanda yang ditulis oleh penyair terkenal pada masa itu yaitu Noto Soeroto yang menulis *Ik ben Garuda, Vishnoe's vogel, die zijn vleugels uitslaat hoog bovine uw einladen*, yang artinya *aku adalah Garuda, burung milik Wisnu yang melebarkan sayapnya menjulang tinggi di atas kepulauanmu*. Sejak saat itu pada tanggal 26 Januari 1949 dianggap sebagai hari jadi Garuda Indonesia dimana maskapai bernama Indonesian Airways terbang membawa presiden Soekarno dari Yogyakarta menuju Jakarta dengan menggunakan pesawat DC-3 yang dinamakan *Seulawah* atau *gunung emas* yang diambil dari nama gunung terkenal di Aceh, dana untuk membeli pesawat ini didapatkan dari sumbangan rakyat Aceh.

Hal yang kita ketahui tentang Garuda Indonesia saat ini adalah sebuah maskapai kebanggaan negeri berplat merah yang penuh dengan pencapaian dan apresiasi positif dari masyarakat luas. Tetapi dibalik pencapaian itu semua tahukah anda bahwa Garuda Indonesia harus menempuh jalan yang keras dan berliku, Garuda juga harus menghadapi hambatan-hambatan dalam perkembangannya. Pemerintah memberikan hak monopoli kepada Garuda

Indonesia pada tahun 1950 di masa awal orde lama, hal ini pun tidak di sia-siakan Garuda Indonesia. Garuda Indonesia pun mengekspansi beberapa perusahaan dengan tujuan untuk meningkatkan pendapatan dan menjadi berkembang, tetapi apa yang diharapkan oleh jajaran direksi pada saat itu dengan mengekspansi perusahaan-perusahaan yang jelas bukan core bussinessnya malah membuat Garuda tumbuh menjadi badan usaha yang tambun, tidak efisien. Garuda memiliki pegawai yang lebih dan tidak fokus mengelola bisnisnya. Di era pemerintahan Orde Baru birokrasi dan BUMN Indonesia sangat kental dengan warna komando satu arah yang notabene dipimpin oleh militer tidak terkecuali Garuda Indonesia. Kesetiaan Garuda lebih kuat ke pemimpin dari pada ke pelanggan, akibatnya bisnis Garuda sempat melebar kemana-mana. Kemudian dapat dilihat juga pada periode tahun 1993 sampai 2009 Garuda Indonesia mengalami pasang surut, bahkan bisa dikatakan mengalami masa suram, masa suram Garuda Indonesia ditandai dengan sering terjadinya kecelakaan yang di alami maskapai berplat merah ini. Dilansir dari *Batam Today* edisi 13 Juli 2013 Kecelakaan yang pertama terjadi Fukuoka, Jepang. Pesawat Garuda Indonesia jenis DC-10 jatuh di bandara Fukuoka, Jepang, pada 13 Juli 1996 sesaat setelah lepas landas, kecelakaan ini pun menyebabkan jatuhnya korban jiwa sebanyak 3 orang tewas dan 28 orang luka dalam insiden itu. *McDonnell Douglas DC-10* Garuda Indonesia penerbangan 865 mengalami insiden kebakaran setelah *overrun* akibat *aborting take off* oleh penerbangnya disaat akan *take off* menuju Jakarta, Indonesia. Kejadian ini disebabkan kerusakan yang terjadi pada salah satu mesinnya sehingga pilot harus membatalkan lepas landas.

Kecelakaan kedua yang dialami Garuda terjadi pada 26 September 1997 di desa Buah Nabar, kecamatan Sibolangit Deli Serdang, Sumatera Utara, Indonesia. Lokasi kejadian sekitar 32 km dari bandara Polonia dan 45 km dari Medan. Pesawat jenis *Airbus A300-B4* mengangkut 222 penumpang dan 12 awak pesawat semua meregang nyawa, dari hasil penyelidikan disimpulkan kecelakaan ini berjenis *Controlled Flight Into Terrain (CFIT)*. Sebenarnya kondisi pesawat layak untuk terbang, tidak mengalami kerusakan, serta dibawah kendali pilot, namun entah karena apa menabrak daratan (Arianto, 2013).

**Muhamad Dian Akbar, 2017**

*PASANG SURUT MASKAPAI PENERBANGAN GARUDA INDONESIA TAHUN 1949-2014*

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

Hal ini ditambah dengan dampak Krisis Finansial Asia yang sedang dialami Indonesia membuat Garuda sama sekali tidak melakukan penerbangan ke Eropa maupun Amerika (Setya, t.thn.). Penutupan penerbangan itu diyakini penulis untuk mengurangi dampak yang lebih buruk lagi. Garuda harus memotong rute jarak jauh seperti Frankfurt, London, Amsterdam. Disamping menutup rute jarak jauh yang tidak menguntungkan, Garuda juga mengembangkan rute domestik yang bisa membantu meningkatkan neraca keuangan. Pada tahun 1998 Garuda Indonesia mempunyai utang sebesar US\$1,81 miliar, utang Garuda bisa mencapai sebesar itu karena sejak tahun 1993 kinerjanya selalu negatif. Dengan kondisi operasional Garuda yang selalu merugi maka secara bisnis Garuda sebenarnya dapat dinyatakan bangkrut. Maret 2005, media internasional *Wall Street Journal* menulis bahwa Garuda Indonesia masuk dalam kategori *The Weakness* di Asia karena pelayanannya yang buruk dan terlilit utang. Bahkan berdasarkan statistik maskapai penerbangan di Hong Kong, Garuda Indonesia tidak masuk dalam daftar mapping karena dianggap tidak kompetitif (Rianto, 2012).

Tetapi setelah masa krisis antara tahun 2005-2009 Garuda Indonesia mencoba untuk bangkit, hal ini di tandai dengan berbagai pencapaian. Menurut buku yang berjudul *From One Dollars to Billion Dollars Company* karya Prof. Renald Kasali, Ph.D dan Emirsyah Satar pada awal Maret 2012, lembaga riset asal Australia yang telah beroperasi selama 70 tahun, *Roy Morgan* memberikan penghargaan *The Best International Airline* kepada Garuda. Riset *Roy Morgan* ini dilakukan sepanjang Februari 2011 sampai Januari 2012, atau hampir satu tahun penuh dengan melibatkan 3.943 responden yang terdiri dari para pengguna jasa penerbangan internasional. Mereka memberikan penilaian terhadap produk dan layanan perusahaan penerbangan diseluruh dunia. Hasilnya 91% responden sangat puas (*very satisfied*) dengan pelayanan Garuda. Garuda saat ini dinobatkan oleh *Skytrax* sebagai maskapai bintang 4 dan pada Juli 2012 Garuda juga menerima penghargaan bergengsi dari *Skytrax* sebagai *The World's Best Regional Airline*, selain sebagai *The World's Best Regional Airline*, *Skytrax* juga memilih Garuda sebagai *The Best Regional Airline in Asia*. Tak sampai disitu Garuda juga di

**Muhamad Dian Akbar, 2017**

PASANG SURUT MASKAPAI PENERBANGAN GARUDA INDONESIA TAHUN 1949-2014

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

anugrahi *The World's Best Cabin Staff* atau penghargaan awak kabin terbaik oleh majalah *Skytrax London*. Penyerahan penghargaan dilakukan pada *The Farnborough International Airshow 2014* kepada dirut Garuda Emirsyah Satar, penghargaan ini didasarkan pada survei kepuasan pelanggan yang dilakukan antara Agustus 2013 hingga Mei 2014. Bagi penulis itu sebuah *milestone* tersendiri bagi Garuda untuk semangat mencapai pencapaian yang belum tercapai. *Skytrax* yaitu sebuah perusahaan konsultan Britania Raya yang melakukan riset mengenai maskapai penerbangan. Selain itu *Skytrax* juga melakukan survei untuk menentukan maskapai, bandar udara, hiburan dalam pesawat, staff, dan elemen perjalanan udara terbaik lainnya, ada 38 aspek produk dan layanan yang diukur dari perusahaan penerbangan.

Kemudian berdasarkan surat kabar online yaitu detik travel edisi 20 September 2014 tulisan Rini Friastuti menginformasikan bahwa Garuda kembali menerima penghargaan untuk dua layanan yang pertama adalah *Immigration on Board* dan *Garuda Indonesia Experience* dari *Pacific Asia Tourism Association* (PATA) di Phnom Pehn, Kamboja. Solusi brilian untuk kenyamanan penumpang menjadi alasan PATA memberikan penghargaan bergengsi dibidang travel dan pariwisata tersebut kepada Garuda.

Dari penjelasan di atas kiranya perlu dikaji lebih jauh dan lebih dalam karena penulis memandang hal ini menarik untuk dijadikan bahan penelitian skripsi sehingga atas dasar itulah penulis tertantang untuk mengupas lebih jauh lagi tentang perkembangan Garuda Indonesia yang dulu bernama Garuda Indonesia Airways dari tahun 1949 yaitu ketika awal berdirinya sampai tahun 2014 ketika Garuda Indonesia di anugrahi sebagai maskapai bintang 5 oleh *Skytrax*. Ketertarikan ini dimulai karena penulis sangat menyukai transportasi udara, selain itu juga penulis ingin menumbuhkan rasa nasionalisme dengan melihat apa yang dimiliki ibu pertiwi salah satunya maskapai milik pemerintah yaitu Garuda Indonesia.

Berdasarkan permasalahan yang dipaparkan di atas maka penulis bermaksud mengkaji dan menganalisis ke dalam sebuah tulisan skripsi yang berjudul *Pasang Surut Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia tahun 1949-2014*.

**Muhamad Dian Akbar, 2017**

*PASANG SURUT MASKAPAI PENERBANGAN GARUDA INDONESIA TAHUN 1949-2014*

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

## **1.2.Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang sudah dipaparkan, maka penulis mencoba mengkaji mengenai bagaimana Pasang Surut Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia dari tahun 1949 sampai tahun 2014 ? untuk lebih fokus dan terarah maka dibatasi dengan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Apakah yang melatarbelakangi berdirinya maskapai penerbangan Garuda Indonesia?
2. Bagaimana kebijakan pemerintah terhadap Garuda Indonesia dari tahun 1949-2014?
3. Bagaimana perkembangan bisnis maskapai penerbangan Garuda Indonesia dari tahun 1949-2014?
4. Prestasi apa sajakah yang diperoleh Garuda Indonesia dari tahun 1949-2014?

## **1.3.Tujuan Penelitian**

Dari rumusan masalah yang ada, tujuan dari penulisan penelitian skripsi dengan judul *Pasang Surut Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia Tahun 1949-2014* ini adalah:

1. Menjelaskan latar belakang berdirinya maskapai penerbangan Garuda Indonesia.
2. Mendeskripsikan bagaimana kebijakan pemerintah terhadap maskapai penerbangan Garuda Indonesia pada tahun 1949-2014.
3. Mendeskripsikan perkembangan bisnis maskapai penerbangan Garuda Indonesia dari tahun 1949-2014.
4. Menjelaskan apa saja prestasi yang diperoleh maskapai penerbangan Garuda Indonesia dari tahun 1949-2014.

## **1.4. Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian yang dilakukan oleh penulis dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Hasil penelitian ini diharapkan menambah wawasan mengenai industri penerbangan khususnya maskapai Garuda Indonesia yang berkaitan dengan sejarahnya dari tahun 1949 sampai 2014.
2. Sebagai bahan referensi pendidikan sejarah mengenai maskapai penerbangan Garuda Indonesia, sehingga dapat memperkaya dan menambah wawasan.

### **1.5. Metodologi Penelitian**

Pada penelitian skripsi ini menggunakan metode penelitian sejarah. Dalam pelaksanaannya akan banyak mengkaji literatur-literatur dan hasil penelitian sebelumnya. Menurut (Gottschalk:1975 hlm. 32), penelitian sejarah mengandung arti proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. Yang artinya kita mengkaji berbagai peninggalan dan rekam sejarah sebagai bahan penelitian yang dimaksud. Berkaitan dengan kajian literatur hal ini didasarkan atas adanya analisis terhadap rekaman sejarah yang ada. Rekaman ini bisa langsung terhadap peninggalan yang ada atau kita mengkaji dari hasil rekaman yang ditulis oleh para sejarawan melalui penelitiannya. Langkah-langkah dalam penelitian ini penulis dapatkan dari pendapat Prof. Ismaun (2005), langkah-langkah tersebut diantaranya:

1. Heuristik, yaitu kegiatan mencari, menemukan dan mengumpulkan sumber-sumber yang relevan dengan pembahasan mengenai "Pasang Surut Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia Tahun 1949-2014". Sumber sejarah yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah sumber tertulis dan sumber lisan. Sumber tertulis berupa buku, arsip, artikel dan lain sebagainya, sedangkan untuk sumber lisan, peneliti melakukan wawancara dengan pelaku dan saksi sejarah yang mengetahui tentang kondisi maskapai penerbangan Garuda Indonesia.
2. Kritik sumber, merupakan langkah untuk menyelidiki dan menilai secara kritis pada tahap ini penulis melakukan penelitian terhadap sumber yang diperoleh baik berupa buku, artikel, jurnal maupun dokumen/arsip yang relevan dengan peristiwa yang penulis kaji. Kritik dilakukan terhadap sumber-sumber sejarah yang telah diperoleh dalam langkah pertama, baik kritik terhadap sumber-

sumber primer maupun sekunder. Dari sini diharapkan akan diperoleh fakta-fakta historis yang otentik.

3. Interpretasi, pada tahap ini merupakan tahapan penafsiran fakta-fakta yang sudah terkumpul yang kemudian dirujuk kepada referensi yang ada dan berkaitan dengan permasalahan yang dikaji sebagai bahan skripsi. Tahap ini dilakukan dengan melakukan penafsiran terhadap fakta yang berasal dari sumber tertulis maupun lisan yang telah melalui fase kritik. Peneliti menganalisis dan mengkaji fakta-fakta tersebut kemudian diinterpretasikan.
4. Historiografi atau penulisan sejarah yaitu proses penyusunan hasil penelitian yang telah diperoleh sehingga satu kesatuan yang utuh dalam bentuk karya ilmiah yang dapat diujikan yaitu skripsi.

#### **1.6. Struktur Penulisan**

Dalam penelitian skripsi ini ada ketentuan yang harus diikuti. Aturan tersebut berupa struktur organisasi skripsi yang dapat memudahkan dalam hal susunan penelitian. Diantara struktur tersebut dapat dilihat sebagai berikut:

1. Bab I Pendahuluan, dalam bab ini akan dibahas dan diuraikan bagaimana alasan penulis mengambil tema dan permasalahan yang akan dijadikan penelitian skripsi. Permasalahan yang akan dikaji.
2. Bab II Kajian Pustaka, dalam bab ini akan dibahas dan diuraikan berupa kajian teori-teori yang berkaitan dengan tema yang akan dijadikan bahan penelitian, serta penelitian-penelitian terdahulu dan buku-buku literatur yang digunakan dan mendukung terhadap permasalahan yang di kaji, yaitu Pasang Surut Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia Tahun 1949-2014.
3. Bab III Metode Penelitian, dalam bab ini penulis menguraikan tahapan-tahapan penelitian skripsi. Dalam metode penelitian ini menggunakan metode kesejarahan yang dijelaskan oleh beberapa tokoh sejarah. Adapun langkah-langkah tersebut pertama, persiapan penelitian yang terdiri dari pengajuan tema penelitian, penyusunan rancangan penelitian, kemudian konsultasi dan mengurus perizinan. Kedua adalah pelaksanaan penelitian serta melakukan kritik sumber baik sumber eksternal maupun internal. Ketiga yaitu penafsiran atau interpretasi dari dari fakta-fakta yang telah dikumpulkan dan terakhir

Muhamad Dian Akbar, 2017

*PASANG SURUT MASKAPAI PENERBANGAN GARUDA INDONESIA TAHUN 1949-2014*

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

adalah melaporkan hasil penelitian dalam bentuk tulisan atau yang disebut historiografi. Melalui langkah-langkah ini penelitian diharapkan terjadwalkan dan juga sebagai arahan untuk melakukan penelitian dari awal sampai dengan akhir penelitian.

4. Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan, dalam bab ini merupakan inti dari sebuah penelitian. Pada bab ini pula proses pengolahan data dan fakta-fakta yang dikumpulkan sebelumnya. Dari data dan fakta yang dihasilkan lalu direkonstruksi kemudian dianalisis. Pembahasan disesuaikan dengan rumusan permasalahan yang telah dirancang sebelumnya. Pemaparan yang akan dijelaskan pada bab ini diantaranya *pertama*, membahas kondisi maskapai penerbangan Garuda Indonesia dari awal perkembangannya di Indonesia tahun 1949-2014. *Kedua* membahas kebijakan-kebijakan yang diberikan pemerintah terhadap maskapai penerbangan Garuda Indonesia baik itu pada masa orde lama, orde baru sampai reformasi. *Ketiga* membahas perkembangan bisnis maskapai penerbangan Garuda Indonesia dari tahun 1949 sampai tahun 2014. *Keempat* membahas apa saja prestasi yang telah diperoleh maskapai penerbangan Garuda Indonesia dari tahun 1949-2014.
5. Bab V Simpulan dan Saran, pada bab ini merupakan tahapan dimana proses interpretasi terhadap pembahasan yang ada. Dimana dalam simpulan ini proses menjawab dari semua pertanyaan-pertanyaan yang dituangkan dalam rumusan masalah. Penulis mencoba menguraikan hasil-hasil temuan dan pandangan peneliti tentang “Pasang Surut Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia Tahun 1949-2014”. Dalam bab ini juga akan dikemukakan beberapa kesimpulan sebagai jawaban dari pertanyaan yang diajukan serta sebagai inti dari pembahasan pada bab-bab sebelumnya.