

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Aviasi mengacu pada industri penerbangan yang meliputi semua aspek mengenai pesawat terbang termasuk pengoperasiannya, pelayanannya, dan infrastruktur di dalamnya. Industri ini telah memberikan dampak yang signifikan pada kepada banyak aspek di kehidupan dalam beberapa dekade belakangan. Industri penerbangan memiliki peran yang krusial dalam ekonomi global karena telah memberikan konektivitas antara negara dan membuka banyak peluang lapangan pekerjaan (Kobierecki, 2020). Dunia aviasi telah mengubah dunia secara drastis, industri penerbangan dapat digunakan untuk tujuan bermacam-macam, sektor ekonomi misalnya, negara berpotensi mendapatkan pemasukan lebih besar dengan dorongan dari industri penerbangan. Popularitas industri penerbangan juga dapat digunakan untuk maksud lain, dalam hal ini diplomasi dan kepentingan politik suatu negara dengan menggunakan maskapai penerbangan. Namun, upaya ini memerlukan pula peran pemerintah di dalamnya untuk membuka jalan bagi maskapai penerbangan melalui regulasi-regulasi yang dibuat dalam dunia penerbangan. Dunia aviasi sendiri telah merubah wajah diplomasi pada abad ke-20, hubungan dari dua elemen yang berbeda yakni aviasi dan diplomasi ternyata memiliki keterkaitan yang cukup erat.

Seiring dengan pesatnya pertumbuhan ekonomi Indonesia dan perubahan dinamika politik global, maskapai penerbangan Indonesia berada di tengah-tengah tantangan dan peluang yang menarik dalam tren diplomasi aviasi ini. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki potensi yang sangat besar menjadi pemain utama dalam bidang

penerbangan dimana dapat dilihat bahwa konektivitas udara merupakan penghubung antar pulau dan negara lain. Indonesia dapat menjadi gerbang utama internasional menuju Asia Tenggara yang dimana hal ini tentu saja sangat menguntungkan bagi Indonesia (Maulana, 2021). Namun, dibalik potensi tersebut tentunya terdapat tantangan yang besar. Mulai dari persaingan ketat di pasar global hingga masalah infrastruktur dan regulasi yang ada yang membuat Indonesia harus lebih pandai dalam menghadapi banyak masalah yang akan datang untuk memperkuat posisinya di dunia internasional. Diplomasi aviasi sendiri menjadi instrumen penting dalam melaksanakan misi Indonesia.

Melihat lebih dalam mengenai arti dari diplomasi aviasi sendiri, pada saat ini diplomasi bukan hanya merupakan pendekatan negara yang eksklusif. Namun, diplomasi merupakan mediasi antara individu, kelompok, dan subjek yang saling terasing (Der Derian, 1987). Melalui penjelasan tersebut, menunjukkan pluralisasi diplomasi yang dimana mengacu pada berbagai aktor mencakup adanya keterlibatan Lembaga Swadaya Masyarakat, aktivis, pemerintah daerah, pemimpin adat, dan lain-lain. Pluralisasi diplomasi dapat diartikan bahwa aktor diplomasi bukan hanya pemerintah, melainkan aktornya majemuk (Kobierecki, 2020). Melihat definisi diplomasi yang semakin luas setelah terjadinya proses globalisasi, diplomasi aviasi atau biasa disebut diplomasi penerbangan menjadi salah satu contohnya. Diplomasi aviasi ini mencakup bidang penerbangan dan berbagai aktor lain seperti maskapai penerbangan selain keterlibatan pemerintah. Berkembangnya diplomasi aviasi juga tidak terlepas dari perubahan yang terjadi di dunia, globalisasi yang terjadi meningkatkan tantangan-tantangan baru seperti meningkatnya jumlah wisatawan. Hal ini tentunya penting bagi negara untuk meningkatkan eksistensinya dalam bidang penerbangan. Pada saat yang sama, hal ini juga menyangkut keterlibatan aktor-aktor

diplomati baru seperti *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dan *International Air Transport Association* (IATA).

International Civil Aviation Organization (ICAO) merupakan badan khusus di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertanggung jawab atas penetapan standar internasional dan regulasi terkait keselamatan, efisiensi, dan keberlanjutan dalam penerbangan sipil global. ICAO berperan sebagai forum utama diplomasi aviasi multilateral, tempat negara-negara anggota menetapkan kebijakan dan menyepakati mekanisme kerja sama teknis yang mendukung operasional udara internasional. Indonesia merupakan anggota aktif ICAO dan secara berkala terlibat dalam berbagai forum, program pelatihan, dan pengambilan keputusan kebijakan. Salah satu bentuk konkret diplomasi aviasi Indonesia melalui ICAO adalah partisipasinya dalam kampanye *No Country Left Behind* (NCLB), yang bertujuan untuk memastikan negara berkembang mendapatkan dukungan dalam menerapkan standar keselamatan penerbangan global (Antara, 2022).

Sedangkan *International Air Transport Association* (IATA) adalah asosiasi dagang global yang mewakili lebih dari 82% lalu lintas udara dunia (IATA, n.d.). Sebagai lembaga standar dan forum kolaborasi maskapai, IATA memfasilitasi diplomasi aviasi berbasis industri melalui penyusunan standar operasional, pelatihan, dan advokasi kebijakan global.

Penerbangan sipil tak lepas dengan kepentingan politik di dalamnya, hal ini berkaitan dengan kedaulatan dan status nasional suatu negara. Pendekatan diplomasi aviasi sendiri cenderung mengacu pada pemerintah negara-negara di dunia yang menegosiasikan perjanjian mengenai transportasi udara. Perjanjian ini yang kemudian akan digunakan untuk menentukan berbagai kepentingan yang berkaitan dengan izin

transportasi udara dari suatu negara. Maskapai penerbangan dalam hal ini juga berperan penting sebagai simbol identitas nasional dan telah digunakan sebagai sarana penggerak soft power (Raguraman, 1997). Negara menggunakan maskapai penerbangan, bandar udara, dan seperangkat hal yang berhubungan dengan aviasi guna membangun citra positif di kancah internasional. Negara dapat memanfaatkan instrumen penerbangan sipil ini untuk berbagai kepentingan dengan negara lain, maskapai penerbangan memiliki peran kunci dalam berkontribusi dalam membangun image dari suatu negara dan mempromosikan identitas nasional. Hubungan antarnegara juga akan semakin baik yang berimbas juga kepada keuntungan banyak aspek bagi suatu negara seperti dalam konteks ekonomi dan pariwisata.

Negara menggunakan sarana transportasi udara menjadi alat politik luar negerinya dalam mewujudkan kepentingan nasionalnya (Kobierecki, 2020). Dunia aviasi telah banyak mendongkrak perekonomian banyak negara di dunia dan telah berhasil membuat citra suatu negara semakin baik. Kesempatan ini dapat diambil oleh Indonesia dalam misinya membangun citra baik dan mendongkrak perekonomian negara. Diplomasi aviasi tidak hanya terbatas oleh pesawat terbang. Namun, segala aspek dalam penerbangan termasuk infrastruktur dan pelayanan menjadi pertimbangan bagi pemerintah. Membangun relasi dengan negara lain guna membuka jalur penerbangan yang lebih luas dan aktif ikut serta dalam organisasi seperti ICAO dapat memperkuat posisi Indonesia dalam melaksanakan diplomasi aviasi.

Sebelum pandemi Covid-19, Indonesia dikenal sebagai salah satu pasar penerbangan domestik dengan pertumbuhan tercepat di dunia. Data dari *International Air Transport Association* (IATA) pada tahun 2019 menyebut bahwa Indonesia akan menjadi

pasar penerbangan domestik keempat terbesar di dunia pada 2039. Citra Indonesia di sektor ini diperkuat dengan berkembangnya infrastruktur bandara seperti Soekarno-Hatta dan Ngurah Rai yang masuk dalam jajaran bandara tersibuk di Asia Tenggara, serta reputasi Garuda Indonesia yang berhasil meraih penghargaan Skytrax sebagai “The World’s Best Cabin Crew” lima tahun berturut-turut (2014–2018) (Dewi, 2019). Semua ini menegaskan bahwa sektor aviasi telah menjadi wajah pertama Indonesia di mata publik internasional dan bagian integral dari nation branding.

Namun sebelum mengalami kemajuan signifikan, reputasi dunia aviasi Indonesia pernah mengalami fase kritis akibat sejumlah insiden besar yang mengguncang kepercayaan internasional terhadap keselamatan penerbangan nasional. Beberapa kecelakaan fatal yang terjadi antara tahun 1997 hingga 2018 menjadi sorotan global dan menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara dengan tingkat keselamatan penerbangan terburuk di Asia saat itu. Tragedi Garuda Indonesia Flight 152 pada tahun 1997, yang menewaskan seluruh 234 penumpang dan awak saat pesawat jatuh di Medan, merupakan kecelakaan penerbangan paling mematikan dalam sejarah Indonesia. Diikuti oleh insiden Mandala Airlines Flight 091 (2005), Garuda Indonesia Flight 200 (2007), serta Adam Air Flight 574 (2007) yang juga merenggut ratusan nyawa. Bahkan kecelakaan Lion Air JT610 pada 2018, yang melibatkan pesawat Boeing 737 MAX dan menewaskan seluruh 189 penumpang serta awak, semakin memperdalam luka dalam sejarah aviasi nasional. Rangkaian kecelakaan ini menimbulkan konsekuensi serius secara diplomatik dan ekonomis: maskapai-maskapai Indonesia dilarang terbang ke Uni Eropa selama lebih dari satu dekade (2007–2018), dan otoritas penerbangan AS menurunkan status keselamatan

Indonesia ke Kategori 2, yang berarti tidak memenuhi standar keselamatan internasional (Modak, 2016).

Kondisi ini memaksa Indonesia melakukan reformasi besar-besaran dalam sektor keselamatan penerbangan. Pemerintah merespons tekanan internasional tersebut dengan meningkatkan regulasi keselamatan melalui kerja sama dengan ICAO dalam inisiatif “*No Country Left Behind*” dan memperbaiki sistem manajemen keselamatan penerbangan nasional. Pada 2016, FAA (Federal Aviation Administration) mengembalikan status Indonesia ke Category 1, membuka kembali akses maskapai Indonesia ke wilayah udara Amerika Serikat setelah sembilan tahun dibekukan. Capaian ini menjadi bukti nyata dari transformasi signifikan dalam manajemen keselamatan penerbangan Indonesia.

Namun demikian, reputasi buruk masa lalu tetap membentuk persepsi jangka panjang dunia internasional terhadap aviasi Indonesia. Sebelum reformasi, dunia memandang sektor penerbangan Indonesia sebagai tidak aman, tidak transparan, dan tidak patuh pada standar global. Pandangan ini juga diperburuk oleh skandal internal seperti kasus pembunuhan aktivis Hak Asasi Manusia (HAM) Munir di dalam penerbangan Garuda pada tahun 2004, yang memperkuat opini bahwa maskapai nasional belum sepenuhnya bebas dari kepentingan politik dan pelanggaran HAM (Human Rights Watch, 2005). Oleh karena itu, perbaikan sistem keselamatan dan akuntabilitas bukan hanya upaya teknokratis, tetapi juga bagian dari pembangunan ulang kepercayaan dan diplomasi luar negeri Indonesia di sektor transportasi udara. Kini, citra Indonesia dalam dunia aviasi internasional telah mengalami transformasi, dari negara yang dulu dipandang lemah dalam aspek keselamatan, menjadi negara yang secara aktif berkontribusi dalam kerja sama

internasional melalui forum ICAO dan IATA. Reputasi Garuda Indonesia sebagai anggota aliansi SkyTeam juga menempatkannya sebagai simbol soft power negara di mata dunia.

Diplomasi aviasi telah mulai diupayakan oleh Indonesia melalui berbagai macam kerjasama internasional seperti program ASEAN Open Sky Policy, pencalonan sebagai anggota dewan ICAO atau organisasi penerbangan sipil dunia untuk menaikkan standar keamanan dunia penerbangan Indonesia, bergabungnya Garuda Indonesia dengan aliansi SkyTeam, dan lain-lain. Namun, keberlanjutan perwujudan diplomasi aviasi tersebut terhambat karena adanya pandemi Covid-19. Pandemi yang muncul bagaikan mimpi buruk yang datang pada siang bolong, perekonomian dunia seketika berada di kondisi yang sangat buruk. Tidak juga terlepas pada aspek penerbangan dunia dimana memberikan dampak yang sangat buruk terhadap sektor transportasi udara sebagai akibat ditutupnya perbatasan negara dan kebijakan-kebijakan pembatasan yang dikeluarkan oleh negara. Dalam laporannya pada bulan Oktober 2020, ICAO memperkirakan potensi kerugian bagi maskapai penerbangan global sepanjang tahun 2020 bisa mencapai \$400 miliar. Pandemi Covid-19 juga menyebabkan penurunan penumpang maskapai penerbangan paling tajam sepanjang sejarah. Pada tahun 2020, maskapai penerbangan global juga mengalami penurunan lalu lintas penumpang dan bisnis. Asia-Pasifik adalah wilayah yang paling terkena dampaknya, dengan kerugian hingga 429 juta penumpang, yang mengakibatkan pengurangan kapasitas pesawat dan kerugian sebesar \$89 miliar dan menyebabkan kerugian berkelanjutan pada sektor bandara (Sena, 2021).

Menurut Airports Council International (ACI), industri bandara dunia mengalami penurunan lalu lintas penumpang sebesar 59,6%, dan mengalami kerugian sebesar \$5,6 miliar pada tahun 2020. Jumlah penumpang berdampak langsung pada industri pariwisata

global, dimana PBB WTO memperkirakan kerugian industri pariwisata pada tahun 2020 akan mencapai 1,1 triliun USD. Sektor kargo udara pun tidak kebal terhadap dampak Covid-19. Meski kargo udara saat ini mulai pulih akibat tingginya permintaan barang impor dan ekspor, namun sektor kargo belum mampu memenuhi permintaan yang berfluktuasi di masa pandemi. Menurut WTO, hal ini juga menyebabkan penurunan volume perdagangan barang global sebesar 32% pada tahun 2020 yang pada akhirnya menyebabkan resesi ekonomi global (Sena, 2021).

Pemulihan pasca Covid-19 merupakan masa yang penuh tantangan sekaligus peluang bagi diplomasi aviasi Indonesia. Setelah pandemi Covid-19 melanda seluruh dunia pada awal 2020, sektor penerbangan menjadi salah satu yang paling terdampak yang mengakibatkan beberapa maskapai penerbangan berhenti beroperasi karena kekurangan dana. Pembatasan perjalanan, penutupan perbatasan, dan penurunan tajam dalam jumlah penumpang menyebabkan kerugian finansial yang besar bagi maskapai penerbangan dan industri terkait (Melas & Melasova, 2020). Namun, saat dunia berangsur pulih dari pandemi, peluang untuk memperkuat sektor aviasi muncul melalui diplomasi dan kerjasama internasional. Pemulihan sektor penerbangan global mulai terlihat pada tahun 2021, didorong oleh peluncuran vaksin Covid-19 dan pelonggaran pembatasan perjalanan. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) memainkan peran penting dalam menetapkan pedoman untuk memulihkan penerbangan internasional dengan aman. Keanggotaan Indonesia dalam ICAO memberikan Indonesia peluang untuk memperjuangkan kepentingan nasional, termasuk peningkatan infrastruktur penerbangan, perbaikan reputasi, pertumbuhan ekonomi, dan konektivitas internasional.

Penelitian ini menjadi penting untuk melihat bagaimana strategi diplomasi aviasi Indonesia pasca pandemi Covid-19 dapat digunakan sebagai instrumen untuk memperkuat nation branding di panggung aviasi internasional. Pandemi tidak hanya menghancurkan sektor ekonomi dan penerbangan global, tetapi juga menjadi momentum redefinisi citra dan identitas negara melalui kebijakan pemulihan. Dalam konteks ini, Indonesia memiliki peluang untuk menampilkan diri sebagai negara yang tangguh, modern, dan siap bersaing di kancah global melalui diplomasi aviasi. Dengan memanfaatkan peluang seperti digitalisasi, kerja sama multilateral, serta penguatan maskapai nasional sebagai representasi simbolik bangsa, Indonesia dapat membangun kembali reputasi dan persepsi internasional secara strategis. Penelitian ini menjadi kontribusi penting dalam memahami bagaimana diplomasi aviasi pascapandemi tidak hanya mendukung konektivitas dan ekonomi, tetapi juga memainkan peran sentral dalam membentuk citra bangsa di era pasca-Covid-19 guna meningkatkan daya saing Indonesia pada panggung aviasi internasional.

1.2. Rumusan Masalah

Bagaimana strategi diplomasi aviasi yang dijalankan oleh Indonesia dalam memperkuat nation branding di tingkat internasional pasca pandemi Covid-19?

1.3. Tujuan Penelitian

1.3.1. Tujuan Umum

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis Untuk menganalisis dan menjelaskan bagaimana strategi diplomasi aviasi digunakan oleh Indonesia sebagai instrumen soft power untuk memperkuat nation branding di tingkat internasional, khususnya dalam konteks pemulihan pasca pandemi Covid-19.

1.3.2. Tujuan Khusus

Menganalisis strategi diplomasi aviasi Indonesia pasca pandemi Covid-19 dalam memperkuat nation branding di kancah internasional, dengan mengkaji kebijakan pemerintah, peran maskapai nasional, keterlibatan dalam kerja sama multilateral, serta tantangan dan peluang yang dihadapi dalam mewujudkan citra Indonesia sebagai negara modern, profesional, dan terhubung secara global melalui sektor penerbangan.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Akademis

Penelitian ini akan menambah literatur akademis tentang diplomasi aviasi, khususnya dalam konteks negara berkembang seperti Indonesia. Ini akan memberikan perspektif baru dan memperkaya studi tentang diplomasi aviasi.

1.4.2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan menjadi masukan bagi pembuat kebijakan (Kemenhub, Kemenlu, Kemenparekraf) dan maskapai nasional dalam menyusun strategi diplomasi aviasi yang tidak hanya ekonomis, tetapi juga membangun persepsi internasional yang positif terhadap Indonesia. Hasil penelitian juga dapat berguna bagi pelaku industri aviasi dalam memahami dimensi diplomasi dan branding negara.

1.5. Kerangka Pemikiran

1.5.1. Literature Review

Dalam mendalami penelitian mengenai studi diplomasi aviasi, peneliti telah menghimpun lima penelitian terdahulu yang memiliki pembahasan relevan dengan penelitian ini. Pertama, penelitian yang berjudul ” Diplomacy Review of

Delegation of Republic of Indonesia to the International Civil Aviation Organization in Montreal Canada” membahas mengenai Hubungan dan kerjasama dengan ICAO menjadi prioritas dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan sipil. Selain itu, Indonesia mempelajari perkembangan isu di ICAO untuk memainkan peran diplomatiknya. Secara umum, tujuan peran diplomasi di ICAO difokuskan untuk mendukung pencapaian tiga hal; 1) menjamin kepentingan nasional Indonesia dalam kerja sama penerbangan sipil internasional; 2) mendukung program dan isu penerbangan sipil internasional yang menjadi prioritas ICAO; dan 3) meningkatkan posisi Indonesia di ICAO, khususnya dalam rangka mempersiapkan pencalonan Indonesia di Dewan ICAO (Sena, 2021). Pada penelitian ini juga dijelaskan bagaimana Indonesia menjadi susah dalam menjalankan pendekatannya terhadap negara lain dalam organisasi penerbangan sipil atau ICAO karena pandemi Covid-19 yang membatasi ruang lingkup pertemuan.

Pada penelitian berikutnya, juga masih berfokus kepada kerjasama internasional Indonesia dan lembaga internasional yang bernama ICAO dalam mengimplementasikan regulasi ICAO kepada penerbangan Indonesia (Susanto, 2019). Masuknya Indonesia menjadi anggota ICAO membuat Indonesia aktif dalam Pelaksanaan misi ICAO di berbagai penerbangan sipil dunia. Indonesia dijelaskan berusaha membangun kredibilitas di mata dunia dan konektivitas sehingga dapat menjadi pemain utama dalam dunia penerbangan internasional.

Berlanjut kepada penelitian berikutnya yang menyoroti kerjasama internasional melalui maskapai penerbangan nasional dalam membangun image

Indonesia, yakni berfokus pada studi kasus kerjasama GARUDA INDONESIA dengan aliansi penerbangan internasional bernama Skyteam. Pada penelitian ini, pembahasan berfokus kepada Indonesia yang menggunakan maskapai penerbangan nasionalnya yakni Garuda Indonesia untuk melakukan kerjasama internasional dengan sebuah organisasi penerbangan sipil guna membuka jalan dan konektivitas antar negara serta membangun citra baik Indonesia di kancah internasional melalui peningkatan kualitas layanan Garuda Indonesia (Asma, 2018). Pada penelitian ini dijelaskan bagaimana suatu negara menggunakan aktor diplomasi aviasinya dalam membangun citra baik atau reputasi baik negara di mata dunia melalui kerjasama internasional.

Penelitian lainnya mengkaji kerjasama Indonesia di ranah regional. Membahas mengenai kerjasama yang dilakukan oleh negara anggota ASEAN untuk mendongkrak sektor perekonomian dan pariwisata (Anny, 2021). Dijelaskan beberapa manfaat yang berpotensi didapat Indonesia melalui kerjasama ini. Hal ini tentunya mencakup banyak aspek termasuk ekonomi, pariwisata, dan konektivitas penerbangan di wilayah Asia Tenggara. Indonesia mengambil langkah tersebut guna memperluas jaringannya dan memperbesar peluang untuk mendapatkan keuntungan ekonominya.

Berikutnya, penelitian yang berfokus pada bagaimana pemerintah dan agen diplomasinya, pada studi kasus ini Garuda Indonesia berupaya meningkatkan citra penerbangan sipil nasional pada tahun 2006-2014 menjelaskan bagaimana Garuda Indonesia berperan menjadi aktor diplomasi beriringan dengan Kementerian Perhubungan dan Kementerian Luar Negeri untuk membangun citra baik Indonesia

di kancah internasional. Kedua aktor ini memiliki perannya masing-masing, dimana pemerintah berfokus kepada peningkatan standar keamanan melalui kerjasama internasional dan Garuda Indonesia yang berfokus meningkatkan standar keamanan dan layanannya untuk memaksimalkan keuntungan negara. Pengolaborasian ini menjadi perwujudan diplomasi aviasi Indonesia di dunia internasional.

Penelitian terdahulu telah banyak menyoroti bagaimana pemerintah Indonesia dan maskapai penerbangan sebagai salah satu agen diplomasi aviasi berkolaborasi menjalankan tugasnya dalam mendorong sektor ekonomi nasional dan membangun reputasi baik di mata dunia sebagai perwujudan diplomasi aviasi yang dijalankan oleh Indonesia pada masa kestabilan ekonomi dunia sebelum adanya pandemi Covid-19. Kebaharuan penelitian ini berfokus pada peluang dan tantangan dari perwujudan diplomasi aviasi Indonesia pada awal yang baru yakni pasca Covid-19 terhadap sektor ekonomi nasional setelah hancurnya ekonomi dan dunia penerbangan.

1.5.2. Diplomasi

Diplomasi merupakan aktivitas politik yang dilakukan untuk mencapai kebijakan luar negeri suatu negara tanpa menggunakan kekerasan, propaganda, dan hukum (Berridge, 2015). Diplomasi memiliki banyak definisi, ahli lain seperti Ellis Briggs berpendapat bahwa diplomasi adalah sebuah kegiatan resmi dengan cara mengirim seseorang untuk mewakili pemerintahan. Hal ini dapat dilihat bahwa diplomasi merupakan suatu upaya negara untuk mencapai

kebijakan luar negerinya tanpa menggunakan kekerasan melalui perwakilan yang diutus negara (Berridge, 2015)

Sejarah diplomasi telah berlangsung selama berabad-abad. Praktik awalnya sudah terlihat sejak zaman peradaban Mesopotamia, ketika bangsa Babilonia dan Akkadia melakukan perjanjian-perjanjian antar suku untuk menjaga stabilitas dan kerja sama. Perkembangan diplomasi pun terus berlanjut dari masa ke masa, mengikuti dinamika politik global dan perubahan sistem internasional. Satu diantara tonggak penting dalam sejarah diplomasi modern adalah Konvensi Wina 1961 yang mengatur hubungan diplomatik antarnegara secara formal dan menjadi dasar dari diplomasi tradisional (Siracusa, 2010). Diplomasi tradisional berfokus pada hubungan antarnegara melalui negosiasi bilateral atau multilateral yang dijalankan oleh diplomat profesional di bawah perlindungan hukum internasional.

Kaitan antara diplomasi tradisional dan diplomasi aviasi menjadi penting dalam konteks penelitian ini. Diplomasi tradisional menjadi fondasi utama dalam perundingan perjanjian penerbangan internasional (*Air Services Agreements*) yang memungkinkan suatu maskapai untuk mengakses wilayah udara negara lain. Sebagian besar *Open Skies Agreements* atau secara formal disebut *ASEAN- Single Aviation Market*, kerja sama layanan udara, maupun perjanjian codeshare antar maskapai internasional lahir dari negosiasi diplomatik antar negara yang dijalankan oleh kementerian luar negeri dan kementerian perhubungan. Dalam praktiknya, negosiasi ini melibatkan isu-isu kompleks seperti rute udara, jumlah frekuensi penerbangan, keselamatan,

keamanan, dan bahkan isu strategis seperti akses ke pasar regional. Oleh karena itu, diplomasi aviasi tidak dapat dilepaskan dari prinsip-prinsip dan mekanisme diplomasi tradisional, yang menjadi fondasi dalam pembentukan kesepakatan internasional sektor udara.

Selain itu, keterlibatan Indonesia dalam organisasi seperti *International Civil Aviation Organization* (ICAO) merupakan bentuk nyata dari diplomasi tradisional dalam sektor aviasi. Di dalam forum seperti ICAO, negara-negara merundingkan standar keselamatan, regulasi penerbangan, dan dukungan teknis melalui mekanisme multilateral yang resmi. Misalnya, keikutsertaan Indonesia dalam program *No Country Left Behind* atau pencalonan sebagai anggota dewan ICAO merupakan contoh bagaimana diplomasi tradisional digunakan untuk memperkuat posisi nasional dalam bidang penerbangan internasional. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun dunia telah memasuki era diplomasi publik dan digital, pendekatan tradisional tetap memainkan peran sentral dalam urusan-urusan yang bersifat teknis, legal, dan strategis seperti diplomasi aviasi.

Dengan demikian, dalam konteks diplomasi aviasi, diplomasi tradisional menjadi perangkat utama dalam membentuk kesepakatan layanan udara internasional dan menjamin kepentingan nasional melalui jalur institusional yang diakui secara global. Peran diplomasi ini menjadi semakin strategis di era pasca-pandemi, ketika negara-negara bersaing untuk membangun kembali konektivitas udara sebagai bagian dari pemulihan ekonomi dan perluasan pengaruh global melalui nation branding.

1.5.3. Soft Power

Soft power merupakan kemampuan suatu negara untuk memengaruhi perilaku atau preferensi negara lain melalui daya tarik, bukan melalui paksaan atau ancaman. Konsep ini diperkenalkan oleh Joseph Nye dalam bukunya *Soft Power: The Means to Success in World Politics* (2004), di mana ia menyatakan bahwa soft power berasal dari daya tarik budaya, nilai-nilai politik, dan kebijakan luar negeri suatu negara. Negara yang memiliki daya tarik kuat dapat membuat negara lain bersedia mengikuti atau meniru kebijakan dan nilai-nilainya secara sukarela.

Soft power menjadi sangat penting dalam konteks hubungan internasional modern karena pendekatan ini memungkinkan negara mencapai kepentingan nasionalnya melalui persuasi, keteladanan, dan kerja sama sukarela. Nye menjelaskan bahwa salah satu bentuk penerapan soft power yang paling menonjol adalah keberhasilan Amerika Serikat dalam menyebarkan nilai-nilai demokrasi dan budaya pop seperti musik, film, serta institusi pendidikan tinggi yang diminati oleh masyarakat internasional (Nye, 2008). Hal ini menunjukkan bahwa kekuatan narasi dan daya tarik budaya dapat memainkan peran besar dalam diplomasi.

Di era digital dan pasca pandemi, soft power juga diwujudkan melalui diplomasi vaksin, diplomasi iklim, dan penggunaan platform digital untuk menyampaikan narasi strategis. Diplomasi vaksin

misalnya, digunakan oleh negara seperti Tiongkok dan India untuk meningkatkan pengaruhnya di negara-negara berkembang selama pandemi Covid-19. Dalam hal ini, pemberian bantuan vaksin bukan sekadar tindakan kemanusiaan, tetapi juga strategi untuk memperkuat hubungan internasional dan membangun citra positif (Wagner, 2021).

Soft power menjadi elemen penting dalam diplomasi kontemporer. Negara-negara yang mampu memanfaatkan kekuatan lunaknya secara strategis dapat memperoleh keunggulan kompetitif dalam hubungan internasional, tanpa harus mengandalkan kekuatan militer atau ekonomi yang keras (Anholt, 2007). Dalam dunia yang semakin terhubung dan terbuka, pengaruh berbasis nilai dan budaya justru menjadi senjata diplomatik yang paling efektif.

1.5.4. Diplomasi Aviasi

Diplomasi aviasi atau udara mengacu kepada semua jenis proses dan struktur diplomasi yang dilakukan di sektor penerbangan (Kobierecki, 2020). Diplomasi aviasi didasarkan pada diplomasi multilateral. Diplomasi sebagai pendekatan institusional berfokus pada rasionalitas atau psikologi individu yang terlibat, dibandingkan dengan pendekatan struktural yang berfokus pada alokasi kapasitas negara (Pouliot, 2016). Dari perspektif ini, kita melihat bahwa pemerintah bukanlah satu-satunya aktor diplomasi namun banyak aktor dalam diplomasi aviasi. Maskapai penerbangan dapat dianggap sebagai aktor yang sangat penting, menjadi aset soft power baik

dalam konteks mendukung tujuan kebijakan luar negeri maupun dalam membangun citra internasional negara tersebut (Akilli, 2018).

Pada prinsipnya maskapai penerbangan mempunyai tujuannya sendiri, seperti memaksimalkan keuntungan, meningkatkan pangsa pasar, dan lain-lain. Persoalan diplomasi di bidang penerbangan tidak hanya terbatas pada maskapai penerbangan saja. Hal ini juga berkaitan dengan organisasi penerbangan internasional seperti IATA, sebuah LSM internasional, dan ICAO yang merupakan sebuah organisasi internasional. Keduanya berfungsi mengatur sistem penerbangan internasional dan juga organisasi penerbangan internasional yang telah disebutkan mampu melakukan diplomasi dengan negara-negara. Konsep diplomasi multilateral bermanfaat dalam menjelaskan seluruh aspek yang diperkenalkan dalam diplomasi aviasi. Baik dalam bidang penerbangan sebagai alat politik luar negeri maupun sebagai sarana pembentuk citra negara, negara masih menjadi aktor utama, namun seringkali negara harus mengambil tindakan melalui aktor lain, seperti maskapai penerbangan. Di sisi lain, maskapai penerbangan tidak hanya dapat berperan sebagai lembaga negara tetapi juga dapat menjadi aktor diplomasi yang independen. Mereka seringkali dianggap sebagai aktor eksternal negara.

Diplomasi tradisional dan diplomasi publik merupakan pilar utama konsep diplomasi aviasi. Dalam konteks diplomasi tradisional, metode diplomasi aviasi membatasinya pada negosiasi antar pemerintah mengenai perjanjian bilateral pada jasa penerbangan (Dobson, 1993) atau perjanjian

multilateral di bidang penerbangan sipil. Selain kaitannya dengan diplomasi tradisional, terdapat pilar lainnya juga yakni diplomasi publik. Menurut Nye (2008), diplomasi publik merupakan alat untuk memobilisasi sumber daya guna menciptakan soft power untuk berkomunikasi dan menarik perhatian publik suatu negara. Aset seperti maskapai penerbangan dapat dilihat sebagai alat untuk menarik perhatian terhadap suatu negara. Hal ini meningkatkan visibilitas, yang dapat digambarkan sebagai “pembuka pintu” atau pandangan pertama terhadap suatu negara, menciptakan keinginan atau rasa penasaran akan negara tersebut dan dengan demikian membantu orang mengenal negara tersebut (Leonard dan Small, 2003). Oleh karena itu, dengan menggunakan aset seperti maskapai penerbangan, negara-negara dapat meningkatkan kehadiran global mereka dan mengirimkan pesan khusus kepada komunitas internasional.

Melalui pengertian tersebut, konsep ini memiliki keterkaitan dengan penelitian dilihat dari Indonesia yang menggunakan aktor-aktor diplomasi aviasinya. Aktor pertama dijalankan oleh pemerintah Indonesia dengan partisipasi aktifnya di organisasi penerbangan sipil (ICAO) dalam keikutsertaan pembuatan kebijakan serta menjalin kerjasama multilateral dengan negara lain guna mencapai kepentingan nasionalnya. Selanjutnya, maskapai penerbangan menjadi agen tambahan untuk membentuk reputasi negara yang baik dalam rangka membantu tercapainya kepentingan nasional.

1.6. Argumen Penelitian

Diplomasi aviasi tidak lagi sekadar menjadi instrumen untuk memperluas rute penerbangan atau meningkatkan pertumbuhan ekonomi, melainkan telah berkembang menjadi alat strategis dalam membentuk dan memperkuat nation branding sebuah negara. Dalam konteks Indonesia, diplomasi aviasi menjadi medium penting untuk membangun citra bangsa yang kompetitif, modern, dan berdaya saing di mata komunitas internasional, terutama setelah terpukulnya reputasi dan konektivitas udara nasional akibat pandemi Covid-19.

Sebagai negara kepulauan yang strategis secara geografis dan memiliki potensi besar dalam sektor penerbangan serta pariwisata, Indonesia memiliki kepentingan untuk menampilkan diri sebagai pemain utama dalam industri aviasi global. Strategi diplomasi aviasi seperti keikutsertaan dalam aliansi maskapai global (SkyTeam), keterlibatan aktif dalam organisasi seperti ICAO, serta promosi budaya melalui maskapai nasional menjadi bukti bahwa diplomasi ini dapat memperkuat persepsi positif dunia terhadap Indonesia.

1.7. Operasionalisasi Konsep

1.7.1. Definisi Konseptual

Dalam menganalisis data guna mencapai suatu hasil penelitian, penelitian ini menggunakan definisi konseptual berupa:

1.7.1.1. Reputasi Internasional

Reputasi internasional suatu negara adalah persepsi yang melekat pada citra dan identitas nasional di mata komunitas global, tercipta dari akumulasi tindakan, kebijakan, dan komunikasi yang konsisten dari waktu ke waktu. Menurut Fombrun

dan van Riel (1997), reputasi terbentuk dari gabungan “identitas” (bagaimana negara memandang dirinya) dan “image” (bagaimana dunia melihat negara tersebut), serta hasil agregat persepsi tersebut oleh pemangku kepentingan (Barnett, 2005). Dalam konteks hubungan internasional, reputasi mencerminkan persepsi global apakah negara tersebut dapat dipercaya, kompeten, dan berpengaruh .

Sebagai aset strategis, reputasi internasional memiliki karakter intangible, bernilai tinggi, sulit ditiru, dan menciptakan efek halo penilaian menyeluruh terhadap suatu entitas, dalam konteks ini seperti dalam diplomasi, investasi, pariwisata, dan perdagangan internasional . Sebagai strategi branding negara (nation branding), reputasi ini diperkuat oleh kerangka ‘Nation Brand Equity’ Simon Anholt yang mencakup dimensi seperti Ekspor, Budaya, Pemerintahan, Investasi, Wisata, dan Iklim Sosial (Mariutti & Tench, 2016)

Menurut Grix dan Brannagan (2016) yang menekankan bahwa reputasi negara tidak hanya menyangkut pencitraan, tetapi juga legitimasi dan kredibilitas dalam forum internasional. Reputasi yang baik memberikan ruang lebih luas bagi negara untuk menjalin kerja sama, meningkatkan pengaruh diplomatik, dan mendapatkan posisi tawar yang lebih kuat dalam negosiasi global. Oleh karena itu, reputasi tidak berdiri sendiri, melainkan sangat dipengaruhi oleh konsistensi tindakan negara serta keberhasilan dalam mengelola persepsi publik internasional (Kulleborn, 2021).

Dalam sudut pandang negara, reputasi internasional memberi diplomatic capital: kepercayaan dan goodwill yang memungkinkan negosiasi lebih efektif,

akses ke forum global, dan mempengaruhi regulasi ekonomi atau lingkungan. Di sisi lain, pemangku kepentingan global merespons reputasi tersebut melalui pengambilan keputusan kritikal investasi, rute penerbangan, kerjasama teknis, hingga penerimaan maskapai asing berdasarkan persepsi atas keselamatan, kualitas layanan, dan kredibilitas regulasi.

1.7.1.2. Nation Branding

Menurut Dinnie (2008:13), nation branding merupakan sekumpulan teori beserta penerapannya dalam tujuan untuk membangun, mengatur, dan mengukur reputasi suatu negara di hubungan internasional. Nation branding dilakukan berbasis pada nilai positif yang dimiliki. Perkembangan global mengharuskan negara untuk bersaing dengan negara lain dan memperebutkan pangsa pasar global (Prasetia, 2015).

Nation branding ditujukan untuk membenamkan citra suatu negara atau image suatu negara kepada pikiran kelompok sasaran. Nation branding adalah proses strategis yang dilakukan oleh suatu negara untuk membentuk citra positif di mata masyarakat internasional melalui simbol, kebijakan, budaya, dan institusi nasional.

Menurut Simon Anholt (2007), nation branding bukan hanya tentang promosi pariwisata, tetapi juga tentang persepsi global terhadap ekonomi, pemerintahan, investasi, dan ekspor suatu negara. Dalam sektor aviasi, nation branding diwujudkan melalui representasi negara lewat maskapai nasional (seperti Garuda Indonesia), desain bandara yang

mencerminkan identitas budaya, pelayanan awak kabin, dan standar keselamatan yang mencerminkan keunggulan bangsa.

1.7.2. Definisi Operasional

1.7.2.1. Reputasi Internasional

Reputasi internasional dioperasionalkan sebagai persepsi kolektif masyarakat global terhadap kredibilitas, integritas, dan kapabilitas Indonesia dalam sektor aviasi, yang tercermin melalui pencapaian standar keselamatan internasional, keanggotaan atau partisipasi aktif dalam organisasi penerbangan sipil global (seperti ICAO dan IATA), serta keberhasilan dalam membangun kepercayaan publik internasional. Indikatornya dapat ditelusuri melalui skor Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) ICAO, pemulihan status FAA Category 1, pencapaian sertifikasi IOSA oleh Garuda Indonesia, serta pencabutan larangan terbang oleh Uni Eropa. Selain itu, reputasi internasional juga tercermin dari pengakuan internasional atas kualitas layanan penerbangan Indonesia, peran aktif dalam forum multilateral, dan kemitraan strategis dengan negara lain dalam pengembangan sektor aviasi. Reputasi ini bukan hanya hasil dari capaian teknis, tetapi juga bagian dari strategi diplomasi luar negeri dalam membentuk persepsi global bahwa Indonesia adalah aktor yang bertanggung jawab dan modern dalam tatanan penerbangan dunia.

1.7.2.2. Nation Branding

Nation branding dioperasionalkan sebagai upaya diplomasi yang menggunakan kontribusi nyata pemerintah Indonesia dan aset nasional

(seperti Garuda Indonesia) untuk memperkuat citra positif Indonesia di mata internasional. Ini mencakup aspek citra layanan, penghargaan internasional, kampanye budaya di platform penerbangan, dan persepsi internasional terhadap keamanan, konektivitas udara, dan standar penerbangan Indonesia.

1.8. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan jenis metode penelitian yang tidak dapat dicapai hasilnya apabila menggunakan prosedur-prosedur statistik, atau dengan cara kuantifikasi lainnya. Strauss dan Corbin dalam (Murdiyanto, 2020) melihat bahwasannya penelitian kualitatif dapat digunakan sebagai alat dalam meneliti bagaimana kehidupan bermasyarakat, sejarah, perilaku, fungsionalisasi organisasi serta hubungan kekerabatan. Creswell dalam (Murdiyanto, 2020) menggambarkan pendekatan kualitatif selayaknya salah satu proses penelitian yang didasari atas penyelidikan suatu fenomena sosial atau masalah manusia.

1.8.1. Tipe Penelitian

Penelitian ini merupakan tipe penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Peneliti memilih kategori deskriptif karena dalam penelitian ini berusaha menjelaskan strategi diplomasi aviasi yang dijalankan oleh Indonesia dalam memperkuat nation branding di tingkat internasional pasca pandemi Covid-19.

1.8.2. Situs Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan di Indonesia karena subjek yang dipilih merupakan pemerintah Indonesia dan maskapai penerbangan nasional Indonesia.

1.8.3. Subjek Penelitian

Menurut (Moleong, 2010), subjek penelitian merupakan orang yang dapat dimanfaatkan sebagai pemberi informasi terkait situasi dan kondisi di tempat penelitian. Sejalan dengan hal tersebut, Moleong juga mendeskripsikan bahwa subjek penelitian dapat diamati sebagai sasaran penelitian. Berdasarkan pengertian tersebut, peneliti mendeskripsikan subjek penelitiannya adalah pemerintah Indonesia agen diplomasi aviasi yang merupakan maskapai penerbangan nasional . Adapun kriteria pemilihan subjek yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

- A. Subjek adalah pemerintah Indonesia yang mengurus persoalan regulasi penerbangan.
- B. Subjek merupakan maskapai nasional sebagai agen diplomasi aviasi yang mencerminkan simbol identitas nasional.

1.8.4. Jenis Data

Penelitian ini mengadopsi jenis data kepustakaan atau *literature review* yang diperoleh dari berbagai sumber atau bahan bacaan baik berbentuk (buku fisik, kamus, ensiklopedia, atau lainnya), jurnal ilmiah, majalah maupun tulisan berbentuk laporan penelitian (skripsi, tesis, dan

disertasi). Maka demikian istilah kepustakaan disini adalah lebih ke bahan bacaan yang tertulis, bukan hanya berasal dari perpustakaan. Sebab, literatur tidak tentu hanya dapat diperoleh di perpustakaan saja, melainkan tempat lain di luar perpustakaan.

Dalam penelitian ini juga mengadopsi jenis data online, Dimana data ini diperoleh dari berbagai pencarian melalui *browser*, dengan mengakses berbagai situs yang relevan, dan mengakses berbagai *e-journal* yang kredibel.

1.8.5. Sumber Data

Data penelitian ini akan bersumber dari sekunder, dimana data data sekunder berasal dari berbagai dokumen yang mengacu seperti laporan tahunan, baik pemerintah maupun organisasi internasional. Tidak hanya itu, sumber lain seperti buku, artikel, jurnal akademik, dan lain-lain akan digunakan dalam mendukung penelitian ini. Menurut Amirin, data sekunder merupakan data yang didapat dari sumber yang bukan asli (Amirin, 2000).

1.8.6. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang akan dilakukan dalam penelitian ini adalah studi literature dan studi dokumentasi. Menurut (Sugiyono, 2015) dokumentasi menjadi salah satu cara yang dapat digunakan dalam memperoleh suatu data, dengan cara memperoleh data maupun informasi dalam berbagai bentuk, baik buku, arsip, dokumen, serta gambar yang memang dapat mendukung penelitian. Sedangkan studi literatur merupakan

kumpulan kajian teoritis yang berkaitan dengan budaya, norma, dan nilai yang berkembang dengan melihat situasi sosial yang diteliti.

1.8.7. Teknik Analisis dan Interpretasi Data

Analisis data kualitatif dapat dilakukan apabila telah diperoleh data empiris berupa data kualitatif yang mana berisikan sekumpulan kata-kata dan bukan sekumpulan angka serta tidak dapat diklasifikasikan. Data yang diperoleh dapat berasal dari berbagai cara (observasi, dokumentasi, tinjauan literatur, wawancara) dan umumnya diolah sedemikian rupa sebelum digunakan (pencatatan, pengetikan, penyuntingan, evaluasi). Umumnya, analisis kualitatif menggunakan kata-kata yang disusun menjadi paragraf tanpa menggunakan perhitungan matematis atau statistika.

Analisis data kualitatif juga dapat berupa pemeriksaan validitas data yang tentunya didasari oleh kriteria tertentu seperti dasar keterpercayaan (kredibilitas), kebergantungan, kepastian (penemuan yang memang berasal dari data) dan keteralihan. Menurut Moleong dalam (Ahmad, 2018) menyebutkan beberapa cara dalam menguji keabsahan data: 1) keikutsertaan di lokasi penelitian, 2) keuletan pengamatan, 3) triangulasi (wajib menggunakan sumber: membandingkan berbagai kepercayaan suatu informasi yang didapat melalui waktu dan alat yang berbeda, dengan metode: mengecek kembali keterpercayaan penemuan serta teknik pengumpulan data, dengan penyidik: melakukan perbandingan analisa, 4) melakukan diskusi terbuka, 5) memastikan kecukupan sumber, 6) auditing,

dimana didasari oleh beberapa kriteria (kepastian data mentah, data yang telah direduksi, hasil sintesis, laporan catatan, dan catatan pribadi).

1.8.7.1. Reduksi Data

Reduksi data merupakan suatu proses pemilihan, pemusatan fokus pada adanya penyederhanaan, transformasi data yang ada di catatan tertulis di lapangan. Dalam hal ini, reduksi data juga menjadi bentuk analisis yang memusatkan, mengklasifikasikan, mengarahkan, dan mengorganisasi kumpulan data sehingga dapat ditarik dan diverifikasi kesimpulan yang telah ada. Proses reduksi data ini berlangsung selagi penelitian terus berjalan, bahkan sebelum data terkumpul sebagaimana terlihat pada kerangka konseptual, rumusan masalah, dan teknis analisis data yang dipilih. Proses reduksi data meliputi: 1) merangkum data, 2) mengkode, 3) menelusuri kembali topik, dan 4) membuat pengelompokan atas data-data yang telah diperoleh sebelumnya.

1.8.8. Kualitas Data

Kualitas data menurut Ardyansyah merupakan salah satu dari keseluruhan tata kelola data, kualitas data juga mengandung kelengkapan suatu data dan keakuratan suatu data (Ardiansyah dkk., 2023). Menurut (Wang & Strong, 1996) keakuratan data mengandung sejauh mana data yang diperoleh tersebut benar, dan dapat diandalkan serta nilai yang tersimpan dalam basis data tersebut sesuai dengan kenyataan. Kualitas data penelitian kualitatif ditentukan melalui adanya uji keabsahan data, kebenaran suatu data dan informasi, serta keotentikan suatu data dari hasil

penelitian. Dalam penelitian ini menggunakan satu jenis analisis kualitas data yakni triangulasi sumber data.

1.8.8.1. Triangulasi Sumber Data

Dalam penelitian ini menerapkan metode triangulasi sumber data dengan tujuan guna mengetahui kredibilitas data. Melalui triangulasi data ini, peneliti dapat membandingkan hasil dari berbagai *literature* dan beberapa sumber terkait penelitian ini. Peneliti kemudian akan membandingkan hasil jawaban dari berbagai sumber tersebut dengan keadaan sebenarnya, guna mengetahui apakah hasil dari sumber tersebut sesuai dengan keadaan sebenarnya.