

Bab II

Diplomasi Aviasi Indonesia dalam Konteks Nation Branding: Evolusi, Tantangan Global, dan Arah Strategis

Bab ini menguraikan secara komprehensif tentang dinamika industri aviasi global dan nasional, serta bagaimana posisi Indonesia dalam konteks tersebut mengalami transformasi pasca pandemi Covid-19. Sebagai salah satu sektor strategis dalam hubungan internasional, aviasi memainkan peran krusial dalam menciptakan konektivitas lintas negara, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan memperkuat eksistensi diplomatik suatu bangsa di dunia internasional.

Indonesia, sebagai negara kepulauan dengan geografi yang sangat kompleks, sangat bergantung pada industri penerbangan untuk menjamin mobilitas masyarakat dan integrasi wilayah. Namun, lebih dari sekadar fungsi logistik, aviasi juga menjadi medium interaksi politik, ekonomi, dan budaya antarnegara. Melalui partisipasinya dalam organisasi internasional seperti *International Civil Aviation Organization* (ICAO), Indonesia turut mengambil bagian dalam perumusan regulasi penerbangan sipil global dan menjadikan aviasi sebagai alat diplomasi yang relevan dengan perubahan geopolitik dan ekonomi global.

Bab ini disusun untuk memberikan pemahaman mengenai konteks historis dan struktural dari aviasi Indonesia, peran ICAO sebagai forum diplomasi aviasi multilateral, serta kontribusi industri ini terhadap pembangunan ekonomi nasional. Dengan begitu, landasan konseptual ini akan menjadi kerangka berpikir yang utuh untuk mendalami

strategi diplomasi aviasi Indonesia dalam membentuk citra dan posisi bangsa di bab selanjutnya.

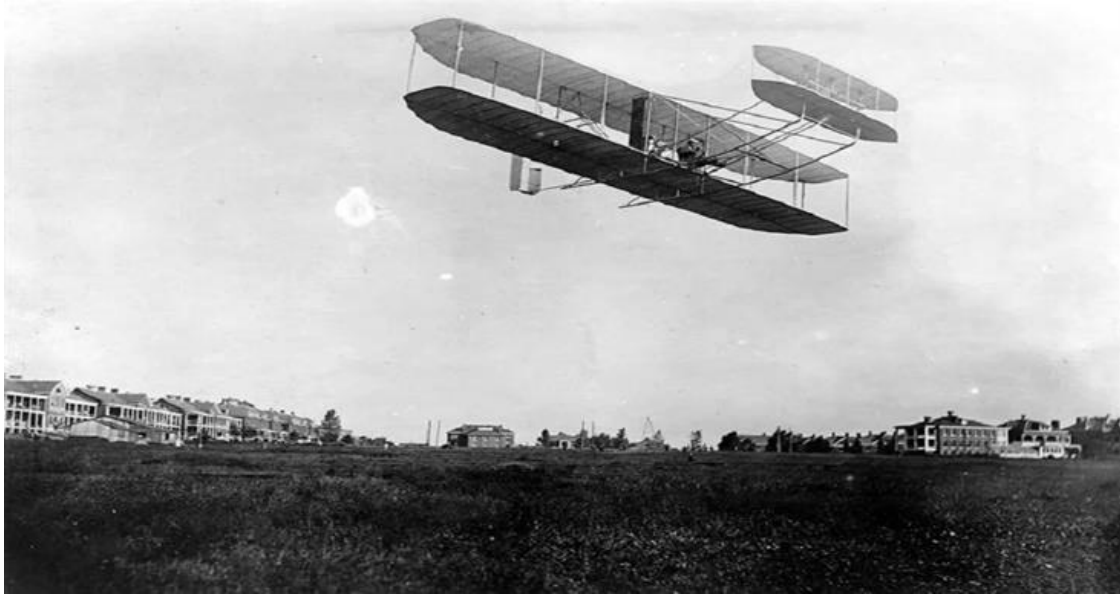
2.1 Dinamika Aviasi Indonesia

Aviasi secara umum adalah istilah yang biasa digunakan untuk menjelaskan ilmu, teknologi, dan industri penerbangan. Aviasi mencakup segala sesuatu yang berkaitan dengan pesawat udara, mulai dari perancangan, pembuatan, operasional, sampai regulasi yang mengatur penerbangan. Dalam dunia aviasi terdapat dua tipe aviasi, yakni aviasi sipil yang terdiri dari aviasi komersial dan aviasi pribadi. Tipe aviasi lainnya yakni aviasi militer yang berhubungan dengan penerbangan dalam keperluan pertahanan dan keamanan (Kurniawan, 2020).

Sejarah awal dunia aviasi dapat dilacak dari zaman dahulu kala, terinspirasi oleh salah satu legenda yang bernama Icarus dalam mitologi Yunani dimana mencoba untuk terbang menggunakan sayap dari lilin. Namun, upaya manusia dalam memahami penerbangan baru dapat terjadi pada abad pertengahan. Pada abad ke-9, seorang ilmuwan asal Andalusia bernama Abbas Ibn Firhas mencoba menerbangkan diri dengan sayap buatan dan tercatat sebagai salah satu upaya pertama manusia dalam dunia aviasi. Berlanjut pada abad ke-15, seorang pelukis yang sangat terkenal bernama Leonardo da Vinci mengisi halaman-halaman buku catatannya dengan sketsa-sketsa mesin terbang yang diusulkan, tetapi sebagian besar idenya cacat karena ia berpegang teguh pada gagasan sayap seperti burung. Keberhasilan dalam dunia aviasi mulai terlihat pada tahun 1783 dimana terciptanya balon udara pertama di dunia yang diciptakan oleh Montgolfier bersaudara (U.S. Department of Transportation FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION, 2016). Perkembangan yang lebih pesat sebagai pertanda awal mula dunia aviasi modern adalah

pada abad ke-20 ketika Wright bersaudara berhasil menerbangkan pesawat pertama bermesin mereka yang dapat menempuh jarak 36 meter pada 17 Desember 1903.

Gambar 2 1 Penerbangan Pertama oleh Wright Bersaudara



(Sumber : www.perumperindo.co.id)

Dunia aviasi telah melalui sejarah panjang sejak dahulu kala yang dimulai dari rasa penasaran manusia mengenai kemampuan untuk terbang dan memanfaatkan wilayah udara yang sangat luas. Cerita mengenai sejarah dunia aviasi juga terjadi di Indonesia yang dimulai pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Sejarah industri aviasi Indonesia bermula sejak dekade ketiga abad ke-20, ketika maskapai penerbangan komersial pertama, *Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij* (KNILM), didirikan pada tahun 1928 di Hindia Belanda. KNILM merupakan hasil patungan berbagai perusahaan Eropa, termasuk *Deli Maatschappij*, *Nederlandse Handel Maatschappij*, KLM (*Koninklijke Luchtvaart Maatschappij*), serta pemerintah kolonial Belanda yang memiliki kepentingan ekonomi di Hindia Belanda (Kurniawan, 2020). Maskapai ini merupakan

cabang dari KLM, perusahaan penerbangan kerajaan Belanda yang telah berdiri sejak 1919. Pada awal operasinya di tahun 1930-an, KNILM mengandalkan pesawat Fokker F.VIIb dan Fokker F.XII yang hanya mampu mengangkut dua hingga lima orang penumpang. Rute penerbangan pertama yang dibuka adalah Batavia-Bandung serta Batavia-Surabaya (dengan transit di Semarang), yang kemudian berkembang hingga mencakup Palembang, Pekanbaru, Medan, Singapura, dan Australia.

Keberadaan KNILM menunjukkan bahwa Batavia menjadi pusat penerbangan utama, mengingat statusnya sebagai ibu kota pemerintahan kolonial Belanda. Selain itu, kota-kota seperti Bandung, Surabaya, Semarang, Palembang, Pekanbaru, dan Medan juga menjadi simpul utama transportasi udara. Pada era tersebut, penerbangan komersial lebih banyak digunakan untuk keperluan bisnis dan pengiriman surat, sebelum akhirnya berkembang menjadi transportasi penumpang. Seiring waktu, industri penerbangan mulai menggunakan pesawat yang lebih canggih, seperti Douglas DC-3, Douglas DC-5, dan Sikorsky S-43, yang memiliki daya tampung lebih besar hingga puluhan orang.

Perkembangan industri aviasi di Indonesia juga ditandai dengan pembangunan bandara. Bandara internasional pertama di Hindia Belanda, Bandara Kemayoran, mulai beroperasi pada tahun 1940 dan melayani penerbangan internasional ke Singapura serta Australia. Bandara ini menjadi pusat penerbangan komersial tersibuk hingga akhirnya ditutup pada pertengahan 1980-an setelah digantikan oleh Bandara Soekarno-Hatta di Cengkareng. Namun, Perang Dunia II dan pendudukan Jepang (1942-1945) menyebabkan perubahan besar dalam industri aviasi. Selama periode ini, banyak lapangan terbang yang dialihfungsikan untuk kepentingan militer Jepang, termasuk Bandara Kemayoran (Adistiana, 2024). Setelah kekalahan Jepang pada 1945, penerbangan komersial masih

belum pulih akibat perang revolusi mempertahankan kemerdekaan Indonesia melawan Belanda. Saat itu, banyak lapangan terbang digunakan sebagai basis penerbangan militer untuk mendukung perjuangan rakyat Indonesia.

Babak baru penerbangan komersial Indonesia dimulai setelah kondisi politik stabil di awal 1950-an. Pemerintah Indonesia mendirikan Garuda Indonesia Airways (GIA) pada tahun 1949 dan secara resmi dinobatkan sebagai perusahaan milik negara di tanggal 31 Maret 1950 sesuai Berita Negara RIS No. 136 sekaligus menjadi maskapai nasional pertama pasca-kemerdekaan (Kusumo, 2021). Garuda Indonesia lahir dari proses nasionalisasi aset KNILM melalui diplomasi dengan KLM pada tahun 1954. Namun, pada dekade awal berdirinya, dominasi penerbangan asing seperti British Overseas Airways Corporation (BOAC) dari Inggris, Qantas dari Australia, Air India International dari India, Scandinavian Airlines System (SAS), serta Malayan Airways dari Malaya, masih kuat di Indonesia (Kurniawan, 2020). Eksistensi Garuda Indonesia semakin menguat setelah disahkannya Undang-Undang Nasionalisasi Tahun 1958, yang memberikan dukungan penuh kepada GIA melalui bantuan modal untuk pembelian pesawat komersial baru. Sejak saat itu, Garuda Indonesia berkembang menjadi maskapai penerbangan terbesar dan paling prestisius di Indonesia hingga saat ini.

Gambar 2 2 Garuda Indonesia Airways di Bandara Kemayoran



Sumber: www.poskota.co.id (2023)

Pada dekade 1970-an, industri penerbangan Indonesia semakin maju dengan berdirinya PT Industri Pesawat Terbang Nurtanio (IPTN) pada 1976, yang kemudian berganti nama menjadi PT Dirgantara Indonesia (PT DI) di bawah kepemimpinan Prof. Dr. Ing. B.J.Habibie pada tanggal 24 Agustus 2000. Salah satu pencapaian besar PT DI adalah produksi pesawat CN-235, hasil kerja sama dengan perusahaan CASA dari Spanyol (Abdi, 2021). Selain itu, pesawat ringan N-250 dan N-219 juga dikembangkan sebagai bagian dari upaya meningkatkan kemandirian Indonesia dalam industri kedirgantaraan. Pada dekade yang sama, pemerintah juga mulai membangun berbagai bandara modern, seperti Bandara Juanda di Surabaya, Bandara Ngurah Rai di Bali, dan Bandara Sultan Hasanuddin di Makassar, untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah.

Memasuki era 1990-an dan 2000-an, industri penerbangan mengalami perubahan signifikan dengan munculnya maskapai berbiaya murah (Low-Cost Carrier/LCC). Maskapai Lion Air (1999), Citilink (anak perusahaan Garuda Indonesia), dan Indonesia AirAsia menjadi pelopor penerbangan murah di Indonesia, memungkinkan lebih banyak masyarakat untuk mengakses transportasi udara dengan harga terjangkau. Perkembangan ini juga didukung oleh liberalisasi industri penerbangan yang memberikan peluang bagi maskapai swasta untuk berkembang. Namun, industri ini juga sempat menghadapi kesulitan, termasuk masalah keselamatan penerbangan. Pada 2007, Uni Eropa sempat melarang maskapai Indonesia untuk terbang ke Eropa karena standar keselamatan yang dianggap belum memenuhi regulasi internasional. Pelarangan ini akhirnya dicabut pada 2009 setelah pemerintah Indonesia meningkatkan standar keselamatan penerbangan nasional (Kurniawan, 2020).

Dalam dekade terakhir, industri penerbangan terus berkembang dengan modernisasi infrastruktur bandara dan peningkatan konektivitas udara. PT Dirgantara Indonesia terus mengembangkan produk-produk pesawat seperti N219, yang didesain untuk kebutuhan penerbangan regional dan wilayah terpencil. Pada 2018, Terminal 3 Bandara Soekarno-Hatta resmi dioperasikan sebagai bagian dari modernisasi sistem bandara utama Indonesia. Namun, pandemi Covid-19 yang melanda dunia pada 2020-2022 membawa dampak besar bagi industri aviasi. Banyak maskapai mengalami krisis keuangan dan terpaksa menghentikan sebagian besar operasionalnya.

2.2 ICAO Sebagai Wadah Diplomasi Aviasi

Diplomasi aviasi merujuk pada hubungan antarnegara dalam bidang penerbangan, termasuk perjanjian bilateral dan multilateral terkait hak udara, regulasi keselamatan

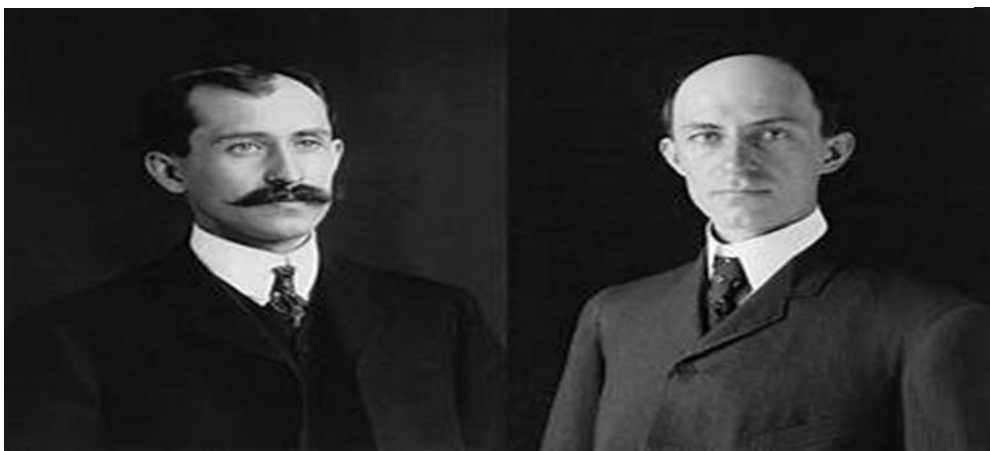
penerbangan, dan kerja sama dalam pengembangan infrastruktur aviasi. Organisasi internasional utama yang mengatur *adalah International Civil Aviation Organization* (ICAO), dimana bertanggung jawab dalam menetapkan standar global penerbangan sipil. Sejarah terjadinya diplomasi aviasi pertama kali menunjukkan bagaimana kekuatan udara, baik sipil maupun militer, digunakan sebagai alat pendukung kebijakan luar negeri. Konsep ini pertama kali diperkenalkan oleh diplomat Prancis Paul Claudel pada tahun 1927 saat melakukan wawancara dengan *New York Times*, ia menghubungkan penerbangan transatlantik Charles Lindbergh dengan diplomasi populer. Meskipun Lindbergh tidak memiliki misi resmi, penerbangannya mencerminkan pengaruh besar industri penerbangan terhadap hubungan internasional. Selama tahun 1920-an, muncul maskapai penerbangan yang memperluas jalur udara ke berbagai negara, seperti *Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne* (CFRNA) yang menghubungkan Prancis dengan negara-negara Eropa Tengah dan Timur sesuai dengan aliansi diplomatiknya (Air University, 2012). Amerika Serikat juga memanfaatkan keunggulan teknis dan ekonominya untuk mendominasi regulasi penerbangan sipil, seperti dalam Konferensi Chicago 1944 dan perjanjian Bermuda dengan Inggris.

Selain sektor sipil, diplomasi aviasi juga memiliki dimensi militer, seperti kebijakan Pierre Cot dalam memperkuat hubungan aviasi Prancis dengan negara-negara Eropa Tengah pada 1936–1938 (Air University, 2012). Pada masa krisis Sudetenland tahun 1938, Prancis menyadari superioritas *Luftwaffe* Jerman melalui laporan Jenderal Joseph Vuillemin, yang menggambarkan kekuatan udara Jerman sebagai faktor yang mempengaruhi keputusan Prancis untuk menyerah dalam Konferensi Munich. Penerbangan juga digunakan sebagai alat propaganda dan intimidasi oleh Nazi Jerman,

yang turut memengaruhi opini internasional. Seiring waktu, transportasi udara dan operasi angkutan udara semakin menjadi bagian dari strategi diplomasi global, menunjukkan bahwa aviasi terus menjadi instrumen penting dalam hubungan internasional.

Sejak penerbangan pertama oleh Wright bersaudara yakni Wilbur Wright dan Orville Wright pada tahun 1903, dunia menyadari potensi besar dari transportasi udara. Namun, dengan berkembangnya teknologi penerbangan dan meningkatnya jumlah penerbangan internasional, muncul kebutuhan regulasi atau aturan untuk mengatur wilayah udara yang harus dipatuhi semua negara-negara. Konferensi Paris tahun 1919 menandai awal diplomasi aviasi dengan pembentukan Komisi Internasional untuk Navigasi Udara (ICAN). Kemudian, setelah Perang Dunia II, didirikanlah Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) pada tahun 1944 melalui Konvensi Chicago, yang hingga kini menjadi badan utama dalam mengatur standar keamanan dan regulasi penerbangan sipil global (International Civil Aviation Organization, n.d.).

Gambar 2 3 Orville Wright dan Wilbur Wright



(Sumber: rarehistoricalphotos.com)

Organisasi internasional seperti *International Civil Aviation Organization* (ICAO) bertanggung jawab atas peraturan dan kebijakan penerbangan di seluruh dunia. ICAO bekerja sama dengan negara-negara anggota untuk membuat kebijakan yang mendukung kebutuhan industri penerbangan dan standar keselamatan penerbangan. Mengurangi emisi karbon penerbangan saat ini merupakan salah satu masalah utama yang menjadi perhatian. Sebagai bagian dari diplomasi lingkungan di bidang ini, program seperti *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA) membantu negara-negara mengurangi dampak lingkungan industri penerbangan (International Civil Aviation Organization, n.d.). Selain persoalan lingkungan, diplomasi aviasi juga menghadapi dampak ketegangan geopolitik global. Konflik antarnegara sering kali berujung pada pembebasan wilayah udara, larangan terbang bagi maskapai penerbangan tertentu, atau bahkan embargo ekonomi yang mempengaruhi industri penerbangan. Misalnya, karena konflik antara Rusia dan beberapa negara Barat, maskapai Rusia dilarang terbang di beberapa wilayah udara di Eropa dan Amerika Utara, yang mengganggu konektivitas global. Dalam kasus sanksi yang dikenakan terhadap Iran dan Korea Utara, kebijakan keuangan penerbangan digunakan sebagai cara untuk berkomunikasi dan memberi tekanan politik.

Pemulihan industri penerbangan setelah pandemi Covid-19 sangat bergantung pada diplomasi aviasi. Industri penerbangan dunia telah sangat terpengaruh oleh pandemi dengan banyaknya maskapai mengalami kebangkrutan dan lalu lintas udara menurun drastis. Untuk membantu pemulihan, negara-negara bekerja sama melalui untuk menetapkan kebijakan yang aman untuk perjalanan melalui ICAO. Ini termasuk penerapan paspor vaksin digital, protokol kesehatan dalam penerbangan, dan harmonisasi regulasi

perjalanan antara negara (International Civil Aviation Organization, n.d.). Perjanjian kerja sama antar negara untuk memudahkan perjalanan udara setelah pandemi sangat penting untuk stabilitas ekonomi dan mobilitas di seluruh dunia.

Saat ini, diplomasi aviasi tidak lagi terbatas pada aspek teknis penerbangan yang dimana sekarang mencakup aspek strategis yang mencakup ekonomi, lingkungan, politik, dan keamanan global. Negara-negara semakin menyadari betapa pentingnya bekerja sama dalam mengelola tantangan penerbangan internasional, baik untuk menangani krisis maupun untuk membangun hubungan yang lebih berkelanjutan dan inklusif. Oleh karena itu, diplomasi aviasi menjadi instrumen penting untuk menjaga stabilitas hubungan internasional dan memastikan bahwa industri penerbangan akan terus menjadi komponen penting dalam pertumbuhan ekonomi dan mobilitas di seluruh dunia.

2.3 Perkembangan Citra Indonesia di Panggung Aviasi Global

Perkembangan citra Indonesia dalam dunia aviasi internasional mengalami transformasi signifikan dalam dua dekade terakhir. Awalnya, sektor aviasi Indonesia kerap dikaitkan dengan isu keselamatan, keterlambatan, dan kurangnya standar pelayanan internasional. Namun, seiring waktu, pemerintah dan maskapai nasional melakukan perbaikan mendalam, termasuk melalui regulasi dan sertifikasi internasional. Indonesia mengalami tekanan reputasi internasional akibat rangkaian kecelakaan besar antara tahun 1997 dan 2018, yang membuat negara tersebut masuk dalam daftar berisiko tinggi dari Uni Eropa dan AS menurunkan peringkat keselamatan penerbangannya . Tragedi seperti jatuhnya Garuda Indonesia Flight 152 (1997) dan Adam Air Flight 574 (2007) memperkuat citra negatif tersebut di mata dunia. Akibatnya, Uni Eropa melarang maskapai-maskapai Indonesia terbang ke wilayahnya pada tahun 2007, dan *Federal Aviation Administration*

(FAA) Amerika Serikat menurunkan status keselamatan Indonesia ke kategori 2 (Modak, 2016). Dampak dari penilaian negatif ini tidak hanya merugikan secara ekonomi, tetapi juga menurunkan posisi diplomatik Indonesia di forum internasional. Kinerja maskapai seperti Garuda Indonesia dan Lion Air banyak dipertanyakan dalam aspek keselamatan dan akuntabilitas. Di sisi lain, kondisi ini juga menjadi titik balik bagi perbaikan menyeluruh sektor aviasi nasional. Pemerintah Indonesia mulai menggandeng ICAO untuk memperbaiki sistem penerbangan nasional secara menyeluruh. Namun, seiring waktu, pemerintah dan maskapai nasional melakukan perbaikan mendalam, termasuk melalui regulasi dan sertifikasi internasional.

Salah satu tonggak penting adalah pencapaian Garuda Indonesia dalam memperoleh sertifikasi *IATA Operational Safety Audit (IOSA)* pada 2008, yang menjadi indikator kredibilitas maskapai secara global. Sertifikasi ini menunjukkan bahwa Indonesia mampu memenuhi standar keselamatan dan operasional yang diakui dunia (IATA, 2023). Sebagai respons atas tekanan global, Indonesia melakukan berbagai reformasi struktural dalam sektor aviasi. Langkah-langkah tersebut meliputi peningkatan pengawasan teknis oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, pelatihan SDM aviasi, dan harmonisasi regulasi nasional dengan standar ICAO. Melalui partisipasi aktif dalam program ICAO “*No Country Left Behind*” (NCLB), Indonesia mulai menunjukkan komitmen nyata terhadap keselamatan penerbangan global.

Program NCLB bertujuan untuk membantu negara berkembang menerapkan standar keselamatan penerbangan internasional secara merata. Dalam laporan ICAO, Indonesia menunjukkan peningkatan skor audit keselamatan universal (USOAP) secara signifikan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2016, FAA mengembalikan status Indonesia ke

Kategori 1, yang menandakan bahwa Indonesia telah memenuhi standar keselamatan internasional (Modak, 2016). Pencapaian ini memungkinkan maskapai nasional kembali membuka rute ke Amerika Serikat. Hal ini menjadi bukti konkret bahwa diplomasi aviasi Indonesia telah membuahkan hasil positif.

Salah satu simbol utama dalam pemulihan citra aviasi Indonesia adalah Garuda Indonesia. Maskapai nasional ini secara konsisten melakukan pembenahan dalam aspek pelayanan, efisiensi operasional, dan kepatuhan terhadap standar keselamatan internasional. Keanggotaan Garuda dalam aliansi global SkyTeam sejak 2014 memperkuat posisi internasional maskapai ini. Kebijakan pemerintah melalui Kementerian Perhubungan turut berperan dalam meningkatkan reputasi internasional Indonesia di bidang aviasi. Pemerintah secara aktif mendorong penerapan standar keselamatan global melalui audit dan evaluasi berkala.

Indonesia juga berusaha berperan aktif dalam dunia aviasi internasional dengan mengadakan konteks kerja sama pelatihan dan peningkatan kapasitas sumber daya manusia di sektor penerbangan. Pemerintah Indonesia telah menjalin kemitraan dengan beberapa negara seperti Jepang dan Korea Selatan untuk pelatihan teknis bagi pilot, teknisi, dan manajemen maskapai. Inisiatif ini tidak hanya memperkuat kapasitas dalam negeri, tetapi juga membuka peluang kerja sama transfer teknologi dan pengetahuan. Misalnya, pada tahun 2015 silam, kerja sama antara Kementerian Perhubungan RI dengan Japan International Cooperation Agency (JICA) dalam pengembangan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI) menunjukkan bentuk diplomasi teknis yang berdampak langsung terhadap kualitas sumber daya manusia (JICA, 2015). Dengan meningkatnya kualitas SDM penerbangan, Indonesia mampu memenuhi standar internasional yang

menjadi prasyarat dalam kompetisi global. Hal ini sekaligus mendukung kredibilitas Indonesia dalam forum internasional dan memperkuat posisi tawar dalam negosiasi perjanjian aviasi.

Dalam laporan ICAO pada tahun 2021, Indonesia menunjukkan peningkatan skor kepatuhan terhadap standar keselamatan penerbangan, mencapai lebih dari 80% Effective Implementation dalam program Universal Safety Oversight Audit (Yanwardhana, 2021). Hal ini menandai langkah besar dari posisi Indonesia pada tahun-tahun sebelumnya yang sempat masuk ke dalam daftar negara dengan pengawasan keselamatan rendah. Pemerintah juga melakukan reformasi kebijakan seperti peningkatan anggaran keselamatan penerbangan, pengawasan ketat terhadap operator baru, dan pembentukan direktorat keselamatan udara yang terfokus. Upaya ini membangun kepercayaan internasional terhadap otoritas penerbangan Indonesia. Citra positif semakin menguat ketika Indonesia berhasil keluar dari daftar larangan terbang Uni Eropa terhadap maskapai Indonesia sejak tahun 2018. Garuda Indonesia menjadi kunci dalam perbaikan citra Indonesia di dunia aviasi internasional juga berhasil meraih penghargaan dari Skytrax sebagai “The World’s Best Cabin Crew” selama lima tahun berturut-turut dari 2014 hingga 2018 dan “The World’s Most Loved Airlines” dari Skytrax (Dewi, 2019). Pencapaian tersebut memperkuat persepsi publik internasional atas kualitas layanan dan profesionalisme Indonesia. Pengakuan ini meningkatkan persepsi positif publik internasional terhadap kualitas layanan penerbangan Indonesia.

2.4 Sektor Ekonomi Nasional

Industri aviasi merupakan industri yang bergerak di bidang jasa dimana telah mengalami perkembangan yang sangat signifikan seiring berjalannya waktu. Contohnya

dapat dilihat dari tanah air Indonesia yang merupakan negara kepulauan dimana membutuhkan konektivitas udara untuk menghubungkan pulau-pulau di Indonesia yang membentang lebih dari lima ribu kilometer dari timur ke barat. Banyak kontribusi signifikan yang telah diberikan industri aviasi terhadap perekonomian nasional Indonesia dalam beberapa sektor utama. Melalui industri aviasi dapat mendukung pertumbuhan sektor pariwisata dengan menyediakan akses cepat ke berbagai destinasi wisata di Indonesia. Bandara internasional seperti Soekarno-Hatta, Ngurah Rai, dan Kuala Namu menjadi pintu gerbang utama bagi wisatawan asing. Peningkatan jumlah wisatawan membawa dampak positif bagi ekonomi lokal, menciptakan lapangan kerja, dan meningkatkan pendapatan daerah. Pertumbuhan industri aviasi dapat dilihat dari beberapa dekade belakang, pada tahun 2010 banyak bermunculan maskapai penerbangan swasta sebagai bentuk nyata kebutuhan masyarakat terhadap transportasi udara dalam meningkatkan konektivitas antar pulau-pulau di Indonesia (Utama dan Rezki, 2021).

Industri aviasi di Indonesia memiliki sejarah panjang yang berkontribusi terhadap perkembangan ekonomi nasional. Penerbangan pertama di Indonesia tercatat pada awal abad ke-20, ketika Belanda mendirikan bandara pertama di Batavia (kini Jakarta) pada 1928. Pada masa penjajahan, penerbangan lebih difokuskan pada kepentingan militer dan administratif oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda (Kurniawan, 2020). Namun, setelah Indonesia merdeka pada 1945, industri aviasi mulai berkembang sebagai bagian dari infrastruktur penting untuk mendukung konektivitas nasional.

Pendirian Garuda Indonesia pada tahun 1949 menjadikannya maskapai nasional dan simbol kedaulatan udara Indonesia serta momen penting dalam sejarah industri aviasi Indonesia (Surya, 2021). Garuda Indonesia awalnya hanya melayani rute domestik, tetapi

seiring pertumbuhan ekonomi, ia mulai melayani rute internasional juga. Karena ada maskapai nasional, orang dapat lebih mudah berinteraksi satu sama lain dan melihat banyak peluang ekonomi di bidang pariwisata, investasi, dan perdagangan. Selama tahun 1970-an dan 1980-an, infrastruktur penerbangan yang meningkat mendorong pertumbuhan industri aviasi. Ini termasuk pembangunan bandara utama seperti Soekarno-Hatta, Ngurah Rai, dan Juanda. Sekarang pemerintah melihat transportasi udara sebagai bagian penting dari pertumbuhan ekonomi nasional, terutama untuk membantu wilayah terpencil berkoneksi satu sama lain dan mempermudah akses ke pusat ekonomi di berbagai provinsi.

Indonesia yang merupakan negara kepulauan terbesar sangat bergantung pada industri aviasi untuk menghubungkan wilayah yang sulit dijangkau melalui darat atau laut. Sejak deregulasi, jumlah maskapai penerbangan negara dan swasta telah meningkat. Ini adalah hasil dari deregulasi industri penerbangan pada akhir 1990-an, yang memungkinkan maskapai murah seperti Lion Air, Citilink, dan AirAsia Indonesia masuk (Kurniawan, 2020). Dengan munculnya maskapai berbiaya rendah (LCC atau Low-Cost Carriers), lebih banyak orang mulai menggunakan pesawat udara, yang sebelumnya dianggap sebagai pilihan tunggal. Hal tersebut sangat berdampak pada ekonomi, terutama dalam hal membantu mobilitas tenaga kerja, distribusi barang, dan memperkuat jaringan bisnis antardaerah.

Melalui penelitian yang diberi judul ” Perkembangan Industri Penerbangan Dan Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia” tren industri aviasi memiliki peran penting dalam mendukung pertumbuhan PDB per kapita dan mobilitas penumpang udara di berbagai provinsi. Berdasarkan data observasi dari 33 provinsi dalam kurun waktu 2009–2018, ditemukan bahwa PDB per kapita berpengaruh signifikan terhadap jumlah penumpang

pesawat. Setiap kenaikan 10% dalam PDB per kapita menyebabkan peningkatan volume penumpang udara sebesar 8,92%.

Selain memainkan peran dalam transportasi penumpang, industri aviasi juga memainkan peran dalam perdagangan dan logistik nasional. Pertumbuhan perdagangan domestik dan internasional telah mendorong pertumbuhan layanan kargo udara, yang memungkinkan pengiriman barang yang lebih cepat, terutama untuk barang bernilai tinggi seperti hasil perikanan, elektronik, dan farmasi. Dalam beberapa tahun terakhir, pertumbuhan e-commerce di Indonesia juga telah mendorong pertumbuhan industri terkait. Selanjutnya, Indonesia memiliki industri manufaktur pesawat yang berkembang dengan PT Dirgantara Indonesia sebagai pemimpin dalam produksi pesawat kecil dan menengah, seperti CN-235 dan N-219 (PTDI, 2025). Produksi pesawat ini tidak hanya meningkatkan perekonomian nasional tetapi juga menempatkan Indonesia sebagai salah satu negara yang dikenal dunia penerbangan internasional sebagai negara yang mampu memproduksi pesawat terbang.

2.5 Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Industri Aviasi Indonesia

Pandemi Covid-19 memberikan dampak signifikan kepada industri aviasi global, termasuk Indonesia. Sejak awal tahun 2020, pembatasan perjalanan internasional, kebijakan lockdown, dan kekhawatiran besar masyarakat terhadap penularan virus menyebabkan penurunan tajam jumlah penumpang serta aktivitas penerbangan. Rangkaian peristiwa yang terjadi selama pandemi Covid-19 memberikan dampak signifikan terhadap segala aspek penerbangan nasional. Maskapai flag carrier Indonesia yakni Garuda Indonesia mengalami kerugian mencapai 36 Triliun sepanjang tahun 2020 dan terpaksa melakukan restrukturisasi besar-besaran, termasuk pemutusan hubungan kerja dan

pengurangan rute penerbangan (Jelita, 2021). Melalui data dari Kementrian Perhubungan, jumlah karyawan industri aviasi Indonesia mengalami penurunan sebesar 20% pada tahun 2020 yang terjadi pada berbagai sektor, termasuk teknisi, staf administrasi, pilot, dan pramugari.

Penurunan aktivitas penerbangan akibat pandemi Covid-19 berdampak signifikan terhadap pangsa pasar domestik dan internasional maskapai-maskapai di Indonesia. Kebijakan pembatasan perjalanan yang diterapkan oleh berbagai negara menyebabkan maskapai berbiaya rendah seperti Lion Air dan Citilink mengalami penurunan operasional, termasuk pengurangan frekuensi penerbangan dan penyesuaian rute. Maskapai Citilink, misalnya, menghadapi penurunan kapasitas operasional dan harus menyesuaikan strategi pemasaran serta harga tiket untuk menarik minat penumpang di tengah pandemi sedangkan Lion Air sebagai maskapai swasta tetap melayani penerbangan domestik dengan menerapkan protokol kesehatan yang ketat, namun tidak kebal terhadap dampak dari penurunan jumlah penumpang (Pradina, 2022). Pada skala internasional, maskapai layanan penuh seperti Garuda Indonesia sangat merasakan dampaknya. Pembatasan penerbangan internasional menyebabkan penurunan drastis jumlah penumpang. Pada semester I tahun 2021, Garuda Indonesia hanya melayani sekitar 870 ribu penumpang, turun 73,81% dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya (Jelita, 2021). Penurunan ini memengaruhi posisi Garuda Indonesia dalam aliansi SkyTeam, mengurangi daya saingnya di pasar internasional.

Salah satu regulasi penting yang mempertegas pembatasan tersebut adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2020, yang melarang sementara seluruh perjalanan transportasi penumpang dengan moda udara selama masa mudik dan kondisi

darurat pandemi. Kebijakan ini diambil sebagai upaya memutus mata rantai penyebaran Covid-19, namun dampaknya terhadap maskapai penerbangan sangat besar. Maskapai seperti Garuda Indonesia dan Lion Air Group mengalami penurunan pendapatan yang signifikan karena pembatalan rute, penurunan jumlah penumpang, dan pembatasan operasional pesawat dan hanya mengoperasikan. Menurut data dari PT Angkasa Pura I, pergerakan pesawat pada periode Januari–Mei 2020 mengalami penurunan sebesar 34,09% dibandingkan dengan periode yang sama pada tahun sebelumnya (Kementrian Perhubungan, 2020). Loncatan penurunan ini terlihat jelas pada tanggal 25 April 2020, dimulai dari larangan penerbangan mulai berlaku secara nasional. Hal ini menyebabkan maskapai kehilangan sumber utama pendapatan mereka yang berasal dari penjualan tiket penumpang. Dalam kondisi tersebut, pengeluaran tetap seperti biaya perawatan pesawat, gaji pegawai, biaya parkir, dan sewa pesawat tidak serta-merta berhenti. Oleh karena itu, pandemi menciptakan tekanan finansial berat yang menyebabkan banyak maskapai mengalami kerugian atau bahkan kebangkrutan.

Dampak terhadap pangsa pasar maskapai pun tidak bisa dihindari. Maskapai yang sebelumnya mendominasi rute tertentu kehilangan posisi strategis karena banyaknya rute yang ditutup, baik secara sementara maupun permanen. Maskapai besar seperti Garuda Indonesia kehilangan peluang menguasai rute internasional, sedangkan maskapai LCC (Low-Cost Carrier) seperti Citilink, Lion Air, dan AirAsia Indonesia juga kehilangan pasar domestik yang sebelumnya tumbuh pesat. Dalam situasi ini, maskapai asing yang pulih lebih cepat dari pandemi justru memiliki potensi merebut pangsa pasar Indonesia pascapandemi melalui kerja sama aliansi atau pembukaan rute baru ke kota-kota besar di Indonesia. Dalam mengatasi pengurangan kerugian, beberapa maskapai mulai berinovasi

dengan mengalihkan fokus ke angkutan kargo, contohnya Garuda Indonesia yang mengubah tiga pesawat penumpang menjadi pesawat kargo (Puspa, 2021). Pesawat jet komersial dikonversi sementara menjadi pengangkut logistik dengan mengubah konfigurasi kabin. Khusus untuk pesawat jenis turboprop, penggunaannya lebih difokuskan pada rute pendek dengan efisiensi tinggi. Pemerintah pun mulai mengarahkan bandar udara besar seperti Soekarno-Hatta (CGK) untuk menjadi pusat distribusi logistik, terutama dengan penyediaan gudang yang memadai.