



ANALISIS DAMPAK DARI KERUGIAN MASKAPAI PT GARUDA INDONESIA PADA SEGI OPERASIONAL PESAWAT UDARA DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL NGURAH RAI BALI WILAYAH KERJA KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA IV

M Raikal S Gafar^a, Zenita Kurniasari^b

^a Program Studi Diploma IV Manajemen Transportasi Udara, raikal@sttkd.ac.id, Sekolah Tinggi Teknologi Kadirgantaraan

^b Program Studi Diploma IV Manajemen Transportasi Udara, zenita@sttkd.ac.id, Sekolah Tinggi Teknologi Kadirgantaraan

ABSTRAK

The covid pandemic has had a major impact on the business of a state-owned airline that has awards in the world of international aviation, namely Garuda Indonesia. This big impact is in the form of a decrease in flight activities so that it affects airline revenues due to regulations issued by the government such as lock down, social distancing and others. From this regulation, Garuda Indonesia's airline business suffered losses. The purpose of this study is 1) to determine the cause of the loss of the airline PT. Garuda Indonesia. 2) To find out the impact of the loss of the airline PT. Garuda Indonesia against aircraft operations at Bali's Ngurah Rai International Airport. This study uses a qualitative method. Data collection instruments were interviews, observations and documentation with supporting documents at Garuda Indonesia and the air transportation unit at the Airport Authority Office IV. To answer the formulation of the research problem, the researchers carried out 3 stages of analysis consisting of data reduction, data presentation, and conclusion drawing. The results of this study show that 1) There are 3 factors that cause losses to Garuda Indonesia airline, namely the covid pandemic, aircraft rental financing and corruption cases in the procurement of ATR and Bombardier aircraft. 2) The impact given to GA's losses in terms of operations, there are 2 factors, namely operating activities which are few compared to the time slot owned by Garuda Indonesia, which is certainly different from the period before the covid pandemic, and a reduction in the operational route of Garuda Indonesia aircraft, namely BDO-DPS which did not propose this route for operation in 2022 with the reason to reduce Garuda Indonesia's cost burden which is certainly different from the period before covid, this route was operated.

Keywords: Garuda Indonesia, Losses, Impact, Airport Authority IV, I Ngusti Ngurah Rai Airport, Bali

ABSTRAK

Pandemi covid membawa dampak besar terhadap bisnis maskapai milik negara yang memiliki penghargaan di dunia penerbangan internasional yaitu Garuda Indonesia. Dampak besar ini berupa penurunan kegiatan penerbangan sehingga mempengaruhi pendapatan maskapai karena adanya regulasi-regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah seperti *lock down*, *social distancing* dan lain-lain. Dari regulasi ini sehingga membuat bisnis maskapai Garuda Indonesia mengalami kerugian. Tujuan penelitian ini adalah 1) untuk mengetahui penyebab kerugian maskapai PT. Garuda Indonesia. 2) Untuk mengetahui dampak yang terjadi dari kerugian maskapai PT. Garuda Indonesia terhadap operasional pesawat udara di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Instrumen pengumpulan data adalah wawancara, observasi dan dokumentasi dengan dokumen pendukung pada Garuda Indonesia dan unit angkutan udara di Kantor Otoritas Bandar Udara IV. Untuk menjawab rumusan masalah penelitian, maka peneliti melakukan 3 tahapan analisis yang terdiri dari reduksi data, penyajian data, dan pengambilan kesimpulan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa 1) Ada 3 faktor yang menyebabkan kerugian pada maskapai Garuda Indonesia yaitu pandemi covid, pembiayaan sewa pesawat dan kasus korupsi pada pengadaan pesawat ATR dan Bombardier. 2) Dampak yang diberikan atas kerugian GA pada segi operasional ada 2 faktor yaitu kegiatan operasi yang sedikit jika dibandingkan dengan slot time yang dimiliki Garuda Indonesia yang tentu berbeda dengan masa sebelum pandemi covid, dan terjadi pengurangan rute operasional pesawat Garuda Indonesia yaitu BDO-DPS yang tidak mengajukan rute ini untuk operasi tahun 2022 dengan alasan untuk mengurangi beban biaya Garuda Indonesia yang tentu berbeda dengan masa sebelum covid, rute ini dioperasikan.

Kata kunci : Garuda Indonesia, Kerugian, Dampak, Otoritas Bandar Udara IV, Bandar Udara I Ngusti Ngurah Rai Bali

Received Juni 23, 2022; Revised Juli 23, 2022; Accepted Agustus 23, 2022

1. PENDAHULUAN

Masa pandemi di tahun 2019 menyebabkan Bali mengalami penurunan besar dalam bidang pariwisata baik wisatawan dalam negeri maupun wisatawan asing jika dibandingkan dengan jumlah jiwa yang berwisata sebelum Covid dan sesudah Covid 19 yang dimana sepanjang tahun 2020 yang sudah memasuki masa pandemi Covid tercatat pada Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif yang dirangkum pada Buku Tren Pariwisata 2021 yaitu hanya sekitar 4.052 juta orang. Bisa dibayangkan, angka tersebut sangat memprihatinkan, karena dari total tersebut hanya sekitar 25% dari jumlah wisatawan yang masuk ke Indonesia pada tahun 2019 (sebelum Covid). Dalam hal ini juga sangat berpengaruh pada maskapai, karena pada dasarnya pilihan utama alat transportasi yang sangat efisien untuk digunakan saat berwisata apalagi wisatawan asing adalah transportasi udara yaitu dari maskapai sebagai penyedia alat transportasi pesawat udara. Dalam hal ini maskapai Garuda Indonesia mengalami penurunan pendapatan karena dilihat dari jumlah wisatawan yang menurun, sebagai pilihan penyedia alat transportasi udara untuk wisatawan mancanegara karena Garuda Indonesia adalah maskapai yang mempunyai rute internasional jadi sangat berpengaruh pada maskapai Garuda Indonesia ini sendiri. Pada hal tersebut dapat disimpulkan bahwa pariwisata dan maskapai (penyedia alat transportasi udara) saling berkaitan dalam hal ekonomi.

Dalam hal penurunan pendapatan yang diuraikan pada paragraf di atas akan mempengaruhi pada operasional pesawat Garuda Indonesia. Hal ini dikarenakan Garuda Indonesia mempunyai biaya operasional yang sangat besar karena mempunyai armada pesawat yang sangat bervariasi sehingga biaya operasional pesawat Garuda Indonesia ini sangat mahal jika dibandingkan dengan maskapai yang lain.

Berdasarkan pemaparan di atas, yaitu adanya penyebab dan dampak kerugian Garuda Indonesia maka penulis memiliki ketertarikan untuk melakukan penelitian dengan judul “Analisis Dampak dari Kerugian Maskapai PT Garuda Indonesia pada Segi Operasional Pesawat Udara di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara IV”

2. METODE PENELITIAN

2.1. Desain penelitian

Menurut Sugiyono (2015) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, dimana Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan kualitatif dengan metode pengumpulan data kualitatif yaitu wawancara, observasi dan dokumentasi.

2.2. Jenis dan Sumber Data

Data Primer

Sugiyono (2018) menjelaskan bahwa data primer adalah sumber data yang didapatkan langsung kepada pengumpul data. Data primer merupakan data inti yang diperlukan untuk menjawab rumusan masalah. Contoh data primer yang peneliti gunakan dalam penelitian ini adalah data hasil wawancara dari pihak Otoritas Bandar Udara IV.

Data Sekunder

Menurut Arikunto (2013) mengatakan bahwa data sekunder adalah data yang diperoleh dari dokumen-dokumen grafis (tabel, catatan, SMS, dan lain-lain), foto-foto, film, rekaman video, benda-benda, dan lain-lain yang dapat memperkaya data primer. Contoh data sekunder yang peneliti gunakan dalam penelitian ini adalah tabel-tabel bandara, maskapai dan lain sebagainya.

2.3. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah langkah yang sangat penting dalam melakukan penelitian, oleh karena itu seorang peneliti harus terampil dalam mengumpulkan data agar mendapatkan data yang *valid*. Pengumpulan data adalah prosedur yang sistematis dan standar untuk memperoleh data yang diperlukan. Menurut Sugiyono (2018) bahwa pengumpulan data diperoleh dari observasi, wawancara, dan dokumentasi.

2.4. Keabsahan Data

Menurut Sugiyono (2013), keabsahan data merupakan derajat ketepatan antara data yang terjadi pada objek penelitian dengan data yang dapat dilaporkan oleh peneliti. Peneliti melakukan pengecekan derajat kepercayaan Triangulasi dengan metode, yaitu dengan melakukan pengecekan hasil penelitian dengan Teknik pengumpulan data yang berbeda yakni Wawancara, Observasi, dan Dokumentasi sehingga derajat kepercayaan data dapat valid.

3. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

3.1. Hasil Penelitian

Pada hasil penelitian ini, data yang diperoleh berupa data primer dan sekunder yakni dari kantor otoritas bandara merupakan data pendukung untuk mengetahui dampak dari kerugiandari maskapai Garuda Indonesia pada segi operasional pesawat udara di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali.

Hasil wawancara dari maskapai Garuda Indonesia

Pada wawancara cofferensi pers yang disiarkan oleh media youtube Menteri BUMN antara Pak Erick Thohir dan Pak Irfan Setiawati yang berlangsung pada hari Rabu tanggal 10 Februari tahun 2021 yang membahas kerugian Garuda Indonesia pada saat itu dan pada tahun-tahun sebelumnya. Dalam penjelasan itu mereka menerangkan bahwa penyebab kerugian yang paling mendasar adalah karena adanya potensi gejala non alam (covid-19), hal ini menjadi keprihatinan tersendiri dari maskapai Garuda Indonesia. Kondisi keuangan PT Garuda Indonesia Tbk ([GIAA](#)) tengah limbung. Pengamat BUMN Toto Pranoto mengatakan, kondisi keuangan Garuda Indonesia sudah bermasalah jauh sebelum Covid-19 terjadi. Namun perbedaannya, sebelum Covid-19, keuangan Garuda Indonesia masih bisa menghasilkan *revenue*. Sementara setelah ada Covid-19, pendapatan ada tapi terus merosot. Hal ini tergambar pada laporan keuangan GIAA di kuartal III 2019 dan kuartal III 2020, setelah dan sebelum Covid-19 mewabah. Selain itu, dalam acara media CNBC Indonesia yang melakukan wawancara dengan Direktur Garuda Indonesia pada tanggal 3 juni 2021 yang mengatakan bahwa pada masa pandemic Garuda Indonesia memiliki penurunan aktivitas penerbangan yang sangat signifikan yang dimana sebelum pandemic Garuda Indonesia memiliki sebanyak kurang lebih 500 penerbangan/hari dan kemudian penerbangan dimasa pandemic menurun hingga kurang lebih 150/hari itupun tidak terisi penuh oleh penumpang, ini menyebabkan Garuda Indonesia mengalami penurunan pendapatan yang sangat drastis sehingga Garuda Indonesia mengalami kerugian karna pendapatan yang tidak sesuai dengan pengeluaran.

Selain dari itu ada juga penyebab lain dari segi biaya lesing pesawat yang dimana biaya lesing/sewa pesawat Garuda Indonesia merupakan biaya leasing tertinggi didunia yang terletak pada biaya sewa pesawat Bombardier CRJ-1000 yaitu sekitar 27%, angka ini dikatakan sangat tinggi karna rata-rata maskapai lain untuk leasing pesawat hanya sekitar 8%, sehingga Direktur Utama Garuda Indonesia yaitu Pak Irfan Setia putra mengatakan “mulai 1 february kemarin (2021) kami memutuskan untuk secara sepihak mengehentikan kontrak dengan CRJ dan mengembalikan 12 Pesawat CRJ ini ke pihak NAC(Nordic Aviation Capital)”.

Adapun dari sumber media lain yaitu Kompas Tv meberitakan bahwa ada penangkapan kasus korupsi pada Garuda Indonesia yang dilaporkan oleh menteri bumh yaitu Pak Erick Thohir kepada Kejaksaan Agung pada januari 2022, dan pada tanggal 23 Februari 2022 kejagung (Kejaksaan Agung) menetapkan dua tersangka kasus korupsi di Garuda Indonesia yaitu tersangka berinisial SA selaku VP Strategi Management Office dan AW selaku tim pengadaan pesawat ATR di PT Garuda Indonesia dalam kasus korupsi pengadaan pesawat Bombardier CRJ 1000 dan ATR 72 600 pada tahun 2011-2013.

Dari data diatas, hasil penelitian yang didapatkan dari beberapa sumber bahwa ada 3 penyebab Garuda Indonesia sehingga mengalami kerugian, yaitu pandemi covid, biaya sewa pesawat dan korupsi yang terjadi pada instansi maskapai Garuda Indonesia ini.

Hasil wawancara Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah IV

Dari narasumber pertama, Pak Puguh Lukito menjelaskan bahwa slot time merupakan data dokumen yang dimiliki oleh maskapai sebagai waktu untuk melakukan operasi penerbangan sesuai dengan slot time yang dimiliki. Data slot time ini berada pada data atau dipegang oleh Kantor Otoritas Bandar Udara di divisi Angkutan Udara untuk melakukan pengawasan dan pengendalian agar operasi yang dilakukan maskapai sesuai sop atau sesuai dengan slot time yang dimiliki. Dalam kasus penelitian ini, saat penulis melakukan penelitian di Kantor Otoritas bandar Udara IV dalam kegiatan melakukan observasi dan juga wawancara dengan Inspektur Angkutan Udara yaitu narasumber yang kedua (Pak Akbar) untuk melihat langsung data slot time Garuda Indonesia dan juga data catatan operasi yang diterbangkan pesawat udara Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai bali ternyata berbeda. Dalam hal ini, kemudian penulis melakukan wawancara dengan pertanyaan terkait karena pada data itu ada kekurangan operasi pesawat udarayang tidak sesuai dengan data slot yang dimiliki oleh maskapai Garuda Indonesia untuk mengoperasikan pesawat udara. Pak Akbar mengatakan bahwa “2019 dan 2021 kegiatan Garuda Indonesia ini mengalami perubahan, pada 2019 Garuda Indonesia melakukan operasi sesuai dengan

slotnya, terkadang memang ada kendala karna terkait dengan sedikitnya permintaan konsumen akan tetapi sebagian besar Garuda Indonesia melakukan penerbangan dengan profesional. Kemudian dalam wawancara itu, Pak Akbar menjelaskan bahwa Garuda Indonesia saat ini berbeda dengan sebelumnya, mereka sering kali tidak melakukan operasi sesuai banyaknya slot yang dimiliki.

Mereka juga menjelaskan bahwa saat ini juga terjadi pengurangan rute contohnya seperti BDO-DPS dan dari DPS-BDO. Hal ini diperkuat dengan observasi mengamati operasi penerbangan Garuda Indonesia yang sunyi dan dengan wawancara pada rapat Komisi VI DPR RI pada hari Selasa, tanggal bulan 11 tahun 2021 yang dimana Direktur Utama Garuda Indonesia yang mengatakan bahwa Garuda nanti hanya akan memiliki rute sebanyak 140, yang dimana jika dibandingkan dengan rute Garuda Indonesia sebelumnya sebanyak 237. Disini terjadi pengurangan rute domestic dan internasional sebanyak 97 rute yang salah satunya adalah rute BDO-DPS dengan alasan untuk pengurangan biaya operasional pada Garuda Indonesia.

Pengurangan rute ini bukanlah suatu kasus permasalahan karna merupakan hak dari maskapai Garuda Indonesia untuk melakukan pengurangan rute ini. Kemudian dijelaskan lagi dalam kasus ini dari Kantor Otoritas Bandar Udara IV divisi Angkutan Udara menanyakan langsung perihal atas masalah ini kepada Garuda Indonesia, kemudian dijelaskan alasannya bahwa karna pada masa pandemi ini Garuda Indonesia mengalami kerugian yang sangat besar sehingga terkadang penerbangan di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali dibatalkan karena masalah biaya operasional dan juga permintaan konsumen yang sedikit yang disebabkan masa pandemi ini sehingga diambil keputusan untuk tidak melakukan penerbangan di beberapa slot yang dimiliki.

Dalam permasalahan slot time ini, Pak Akbaar mengatakan bahwa "permasalahan ini membuat *IASM (Indonesia Airport Slot Management)* akan melakukan pertimbangan dalam memberikan slot time kepada maskapai yang bersangkutan jika sering melakukan operasi yang kurang yang tidak sesuai dengan slot yang dimiliki".

Pada sesi wawancara dengan narasumber ke 3 dan ke 4 yaitu Pak Navel Gamal dengan Pak Aricito De Cervantes yang juga merupakan petugas divisi pengoperasian pesawat udara yang juga berprofesi sebagai pilot, sebagai tambahan data berupa informasi penyebab kerugian Garuda Indonesia, mereka menjelaskan bahwa pesawat Bombardier ini mempunyai sparepart yang tidak mudah untuk didapatkan seperti pesawat jenis Boeing atau Airbus, karna sparepart pesawat ini harus membelinya langsung di pabriknya, yaitu di Valcourt, Quebec, Kanada. Hal ini menyebabkan maskapai Garuda Indonesia ini memerlukan biaya yang cukup besar untuk mendapatkan sparepart pesawat Bombardier ini. Dari biaya pengeluaran yang dikeluarkan oleh pihak Garuda Indonesia untuk pesawat Bombardier ini tidak sesuai laba yang dihasilkan dari pengoperasian pesawat ini. Wawancara ini membetulkan mengenai kerugian Garuda Indonesia yang disebabkan pesawat Bombardier ini selain biaya leasingnya yang mahal. Pak Irfan Setiapatra menjelaskan dalam konferensi pers seperti paragraph pertama diatas bahwa Selama 7 tahun, mencatat secara total perusahaan rugi hingga US\$210 juta, dengan estimasi rata-rata kerugian sebesar lebih dari US\$30 juta per tahun. Di sisi lain, perseroan mengeluarkan biaya sewa sebesar US\$27 juta setiap tahunnya. "Jadi, kami sudah keluarkan setiap tahun untuk sewa pesawat US\$27 juta untuk 12 pesawat tersebut tapi kami mengalami kerugian lebih dari US\$30 juta," katanya.

3.2. Pembahasan

Apa penyebab kerugian maskapai Garuda Indonesia pada masa pandemi

Pandemi covid

Berdasarkan hasil wawancara diatas mengenai penyebab kerugian Garuda Indonesia yang pertama adalah pandemi covid. Selama masa pandemi covid 19 bisnis maskapai menjadi sektor yang terpuruk, karena pembatasan mobilitas secara berkala yang ditetapkan pemerintah yang menjadi pukulan yang sangat besar bagi maskapai Garuda Indonesia, seperti *lock down*, tes PCR, antigen dan lain-lain. Selama masa pandemi, Garuda Indonesia memiliki penurunan aktivitas penerbangan yang sangat signifikan dimana sebelum pandemi Garuda Indonesia memiliki kurang lebih sebanyak 500 penerbangan/hari dan kemudian penerbangan dimasa pandemi menurun hingga kurang lebih sebanyak 150 penerbangan/hari itupun tidak terisi penuh oleh penumpang, ini menyebabkan Garuda Indonesia mengalami penurunan pendapatan yang sangat drastis sehingga Garuda Indonesia mengalami kerugian karna pendapatan yang tidak sesuai dengan pengeluaran.

Dari perubahan pendapatan maskapai Garuda Indonesia pada masa pandemi ini membawa kerugian terhadap perusahaan, karena perubahan pendapatan ini tidak lebih besar dibandingkan dengan pengeluaran biaya operasional yang dikeluarkan Garuda Indonesia sehingga terjadinya kerugian. Dimasa pandemi covid

Pak Menteri Bumn mengaku di wawancara dengan media bahwa setiap bulan kerugian Garuda Indonesia mencapai \$100 juta dolar.

Pesawat Bombardier CRJ-1000

Hal ini dikarenakan pesawat ini tidak sesuai dengan pasaran yang dibutuhkan konsumen di pasar Garuda Indonesia yang dimana pesawat ini memiliki kapasitas penumpang dan bagasi yang sedikit sehingga tidak mencukupi pendapatan dari pesawat ini jika dibandingkan dengan biaya sewa dan operasional pesawat ini yang mempunyai biaya yang lebih tinggi. Ditambah lagi dengan sparepart pesawat yang harus membelinya langsung pada tempat produksinya yaitu di Valcourt, Quebec, Kanada. Hal ini menyebabkan kurangnya pendapatan yang lebih sedikit dari besarnya pengeluaran Garuda Indonesia untuk mengoperasikan pesawat CRJ-1000 ini sehingga menyebabkan kerugian.

Selama mengoperasikan pesawat Bombardier CRJ-1000 ini mengakibatkan kerugian bagi perusahaan sebesar US\$ 30 juta per tahun. Belum termasuk biaya sewa pesawat yang senilai US\$ 27 juta per tahun atau Rp 376,91 miliar (*CNBC Indonesia*). Artinya beban yang harus ditanggung Garuda setiap tahun Rp 795,69 miliar. Seperti apa yang dikatakan oleh Direktur Utama Garuda Indonesia dalam konferensi pers "Jadi memang tidak dapat dipungkiri selama 7 tahun dioperasikan ini setiap tahun secara rata-rata mengalami kerugian penggunaan pesawat CRJ lebih dari US\$ 30 juta dolar per tahun. Sedang sewanya US\$ 27 juta. Jadi setiap tahun Garuda mengeluarkan sewa US\$ 27 juta untuk 12 dan rugi lebih dari US\$ 30 juta,"

Korupsi

Untuk penyebab kerugian yang ketiga adalah kasus korupsi. Kejaksaan agung menetapkan tersangka berinisial SA selaku VP Strategic Management Office dan AW dalam kasus dugaan korupsi pengadaan pesawat Bombardier CRJ 1000 dan ATR 72600 tahun 2011-2013. Dalam kasus ini awalnya Menteri Bumn yaitu Pak Erick Thohir melaporkan langsung ke Kejaksaan Agung atas kecurigaannya dalam pendanaan untuk proses pengadaan pesawat Bombardier CRJ-1000 dan juga pesawat ATR 72-600 pada tahun 2011-2013 lalu. Hal ini tentu saja menyebabkan kerugian besar dalam keuangan Garuda Indonesia yang memberikan efek hingga saat ini keuangan Garuda Indonesia bermasalah.

Dampak dari kerugian Maskapai Garuda Indonesia di segi operasional pesawat udara di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara IV

Dalam melakukan operasional atau operasi pesawat udara di maskapai ini membutuhkan biaya-biaya yang sangat besar seperti biaya rute, slot time, aftar, dan biaya-biaya yang lain, apalagi jumlah konsumen yang tidak memadai. Kasus kerugian Garuda Indonesia menyebabkan dampak yang buruk terhadap operasional pesawat udara. Dalam penelitian ini, peneliti meneliti dampak yang terjadi pada operasional pesawat udara di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali. Dampak yang diberikan atas masalah kerugian Garuda Indonesia dilihat dari hasil wawancara peneliti dengan petugas Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah IV di unit angkutan udara sebagai berikut:

Penyesuaian operasi pesawat udara dan slot time

Berdasarkan hasil wawancara diatas, dampak yang diberikan atas kerugian dari Garuda Indonesia dapat dilihat dari tidak sesuainya data slot time yang dimiliki dengan data atau catatan kegiatan operasi pesawat Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara IV.

Rute yang dikurangi

Dampak yang kedua dari kerugian maskapai Garuda Indonesia adalah berkurangnya beberapa rute nasional dan internasional. Sesuai dengan apa yang dikatakan Dirut Garuda Indonesia dalam rapat komisi VI DPR RI bahwa Garuda hanya akan memiliki 140 rute penerbangan pada tahun 2022. Artinya berkurang 97 rute penerbangan dari posisi di 2019 yang memiliki 237 rute penerbangan. Pengurangan ini juga termasuk pada rute operasional pesawat udara di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali, contohnya rute BDO-DPS dan DPS-BDO yang diberhentikan dengan alasan mengurangi beban pembiayaan operasional dan juga melihat sedikitnya permintaan konsumen

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil pembahasan dan analisis data, dapat ditarik kesimpulan bahwa penyebab kerugian yang terjadi pada maskapai Garuda Indonesia ini terdapat pada beberapa factor. Pertama adalah covid 19 karena covid 19 ini mengakibatkan regulasi yang dikeluarkan pemerintah seperti lock down, test PCR, rapid antigen dan lain-lain yang dimana ini dilakukan untuk menjauhi penyebaran covid 19 yang dinilai berdampak buruk terhadap maskapai Garuda Indonesia. Yang kedua terletak pada pesawat Bombardier CRJ-1000 yang dimana pesawat ini menyebabkan kerugian karena pesawat dengan jenis ini tidak sesuai pasar yang ada di Indonesia. Hal dikarenakan pesawat ini memiliki kapasitas penumpang dan kargo yang pendapatannya tidak sebesar biaya sewa dan juga biaya operasional pesawat ini sehingga dalam penggunaan pesawat ini menyebabkan kerugian pada Garuda Indonesia. Untuk penyebab yang ketiga yaitu adanya kasus korupsi dalam pengadaan pesawat Bombardier CRJ-1000 dan juga pesawat ATR yang melibatkan mantan staf Garuda Indonesia. Hal ini menyebabkan kerugian dikarenakan biaya yang seharusnya digunakan untuk keperluan maskapai atau sebelumnya menjadi laba yang dicatat dalam keuangan milik Garuda Indonesia diambil untuk keperluan diluar maskapai. Hal ini menyebabkan keuangan Garuda bermasalah karena akan menyebabkan kekurangan keuangan atas apa yang dilakukan oleh pelaku kasus korupsi ini.

Dari kerugian yang dialami sehingga membawa dampak terhadap operasional pesawat udara di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali wilayah kerja kantor otoritas bandar udara IV.

Dampak dari kerugian terhadap operasional ini dapat dilihat dari dua faktor, yaitu berkurangnya operasi pesawat udara di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali yang tidak sebanyak dengan slot time yang dimiliki oleh Garuda Indonesia dan yang kedua adalah pengurangan rute operasi pesawat Garuda Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto (2013) *tentang data sekunder*. Jakarta
- CNBC Indonesia *tentang pengurangan rute Garuda Indonesia*. Jakarta.
<https://www.youtube.com/watch?v=x5hRI-DbIDQ>
- CNN Indonesia *tentang pendapatan dan kerugian Garuda Indonesia*.
<https://www.youtube.com/watch?v=uC9dgd5xXJc>
- Kementrian Parawisata dan Ekonomi Kreatif *tentang jumlah wisatawan sebelum dan sesudah covid*. Buku Tren Paerawisata 2021
- Kompas tv *tentang korupsi kasus Garuda Indonesia*.
<https://www.youtube.com/watch?v=NwHsT-ZmVL4>
- Sugiyono (2015) *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung. Alfabeta.
- Sugiyono (2018) *tentang sumber data*. Bandung.
- Sugiyono (2013) *tentang keabsahan data*. Bandung
- Youtube Kementerian BUMN (2021) *tentang masalah Garuda*. Jakarta.
<https://www.youtube.com/watch?v=AW7TcJs8yP4>