



### **Hak cipta dan penggunaan kembali:**

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk mengubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

### **Copyright and reuse:**

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

## BAB II

### PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK

#### 2.1. Profil Umum Perusahaan

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk adalah pelopor industri penerbangan komersial di Indonesia. Maskapai penerbangan nasional ini milik Pemerintahan Indonesia (Badan Usaha Milik Negara atau disingkat BUMN). Penerbangan Garuda Indonesia Airways (GIA) terlibat aktif dalam peristiwa bersejarah di Indonesia.

Pertama kali terlaksananya penerbangan sipil di Indonesia atas daya usaha Angkatan Udara Republik Indonesia (AURI) yang menyewakan pesawat dengan nama “*Indonesian Airways*” kepada Pemerintah Burma pada 26 Januari 1949. Pesawat *Indonesian Airways* pun berakhir setelah disepakati Konferensi Meja Bundar (KMB) pada 1949 tetapi seluruh awak dan pesawat baru bisa kembali ke tanah air pada 1950. Sesampainya di Indonesia, seluruh pesawat dan fungsinya kembali kepada AURI. Munculnya maskapai nasional Indonesia dengan ditandatangani perjanjian Konferensi Meja Bundar (KMB) pada 1949 dimana Belanda wajib menyerahkan seluruh kekayaan pemerintah Hindia Belanda kepada pemerintahan Republik Indonesia Serikat (RIS), termasuk maskapai KLM-IBB (kepanjangan dari *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij- Inter-Insulair Bedrijf*). Armada pertama GIA merupakan peninggalan KLM-IIB, bukan merupakan armada *Indonesian Airways* milik AURI sebab KLM bersedia untuk melatih para staf udara Indonesia dengan menempatkan sementara staf dari KLM. (Garuda Indonesia, Profil Perusahaan, 2019)

Tanggal 28 Desember 1949, dua buah pesawat Dakota (DC-3) berangkat dari bandar udara Kemayoran, Jakarta menuju Yogyakarta untuk menjemput Soekarno dan kembali ke Jakarta. Peristiwa ini sekaligus menandai perpindahan kembali ibukota Republik Indonesia ke Jakarta. Sejak saat itu, GIA terus berkembang hingga sekarang yang dikenal sebagai nama Garuda Indonesia. Armada ini terus bertambah dan tahun 1956 berhasil melaksanakan penerbangan haji pertama kali ke Mekkah. Tahun 1965 Garuda Indonesia memasuki kawasan Eropa dengan Amsterdam sebagai destinasi akhir. (Garuda Indonesia, Profil Perusahaan, 2019)

Penerbangan Garuda Indonesia ikut terlibat aktif dalam peristiwa bersejarah di Indonesia. Salah satu bukti keikutsertaannya saat pergolakan Tri Komando Rakyat (TriKora) untuk merebut Irian Barat yang diduduki Belanda. Pada bulan Desember 1960 satu kontingen Garuda Indonesia menuju Irian Barat untuk mengambil alih perusahaan penerbangan Belanda yang bernama *Kroonduif*. Dalam persiapan penyerangan ke Irian Barat, pesawat Garuda Indonesia yang dipimpin *Capt. R. M. Syafei Djajakusuma* bersama awak kabin turut dibantu AURI (APG).

Sejak pendiriannya pada 31 Maret 1950, maskapai ini mengalami perubahan nama maskapai dan logo. Asal nama “Garuda” diberikan oleh Presiden RI Soekarno yang diambil dari sajak Belanda yang dirulis oleh penyair terkenal pada masa itu yaitu *“Ik ben Garuda, Vishnoe's vogel, die zijn vleugels uitslaat hoog bovine uw einladen”* oleh Noto Soeroto, yang artinya “Saya Garuda, burung Vishnu yang melebarkan sayapnya tinggi di atas kepulauan Anda”.



**Gambar 2.1. Garuda Indonesia (2014 s.d. sekarang)**

**Sumber : (Garuda Indonesia, Berkas:Garuda Indonesia Skyteam Logo.png, 2016)**

Dalam mengantisipasi era persaingan industri penerbangan, setelah tahun 1985 mengalami perubahan. Logo berupa burung Garuda modern dengan dominan warna biru dan hijau yang mencerminkan warna alam Indonesia. Selain itu, kepala burung Garuda melambangkan Lambang Negara Republik Indonesia dengan lima bulu sayap melambangkan Pancasila. Memasuki tahun 2009, Garuda Indonesia melakukan peremajaan identitas perusahaan dengan memperkenalkan logo yang lebih modern dan bersinergi secara keseluruhan. Perubahan terlihat dari jenis huruf pada tulisan “Garuda Indonesia”. Pada 5 Maret 2014, Garuda Indonesia resmi bergabung aliansi penerbangan *SkyTeam* sehingga disematkan logo “*SkyTeam*” di tahun tersebut sampai sekarang seperti Gambar 2.1.

Garuda Indonesia telah melayani 91 destinasi di seluruh dunia dan berbagai lokasi di Indonesia. Dengan jumlah penerbangan lebih dari 600 penerbangan per hari dan jumlah armada 202 pesawat dengan rata-rata usia armada di bawah lima tahun. Maskapai ini telah mengoperasikan sebanyak 142 pesawat. Garuda Indonesia tidak berhenti menuai prestasi. Kini Garuda Indonesia merupakan maskapai bintang lima, dengan berbagai pengakuan dan apresiasi

berskala internasional, berikut ini beberapa pencapaiannya diterangkan pada Tabel

2.1.

**Tabel 2.1. Penghargaan Garuda Indonesia**

Tanggal	Penghargaan		Lembaga Pemberi
	Nama	Kategori	
17 Juli 2018	<i>The World's Best Cabin</i>	<i>World Airline Awards</i>	<i>Skytrax</i>
17 Juli 2018	<i>Top 10 Airlines</i>	<i>World Airline Awards</i>	<i>Skytrax</i>
9 April 2018	<i>Trip Advisor 2018 Travellers Choice Awards</i>	<i>Top 10-Travelers' Choice Winner, Major Carriers - Asia</i>	<i>Trip Advisor</i>
9 April 2018	<i>Trip Advisor 2018 Travellers Choice Awards</i>	<i>The Best Airline in Indonesia</i>	<i>Trip Advisor</i>
25 September 2017	<i>APEX (Airline Passenger Experience Association)</i>	<i>Five Star Global Airline</i>	<i>The Airline Passenger Experience Association (APEX)</i>
8 Agustus 2017	<i>30<sup>th</sup> ASEANTA Awards</i>	<i>Best ASEAN Airline Program</i>	<i>ASEAN Tourism Association</i>

**Sumber : (Annual Report Garuda Indonesia, 2018)**

Visi dan Misi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk tahun 2019 adalah :

1. Visi :

Visi dari Garuda Indonesia adalah *Value-Driven Aviation Group, Bringing Indonesian Hospitality to the World (US\$3.5 Billion)* (Garuda Indonesia, Profil Perusahaan, 2019).

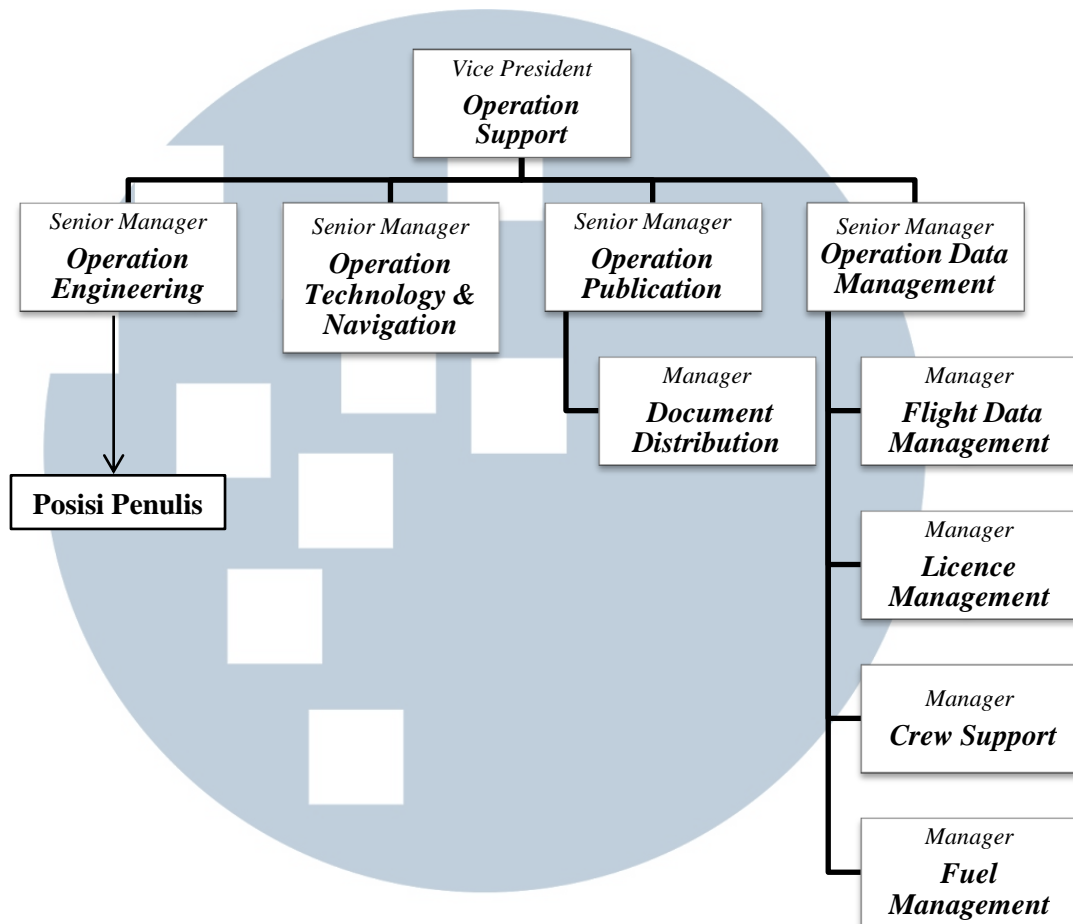
2. Misi :

Misi dari Garuda Indonesia sebagai berikut :

- a. *Shareholder* : maximize group value for better shareholder return among regional airlines;
- b. *Customer* : by delivering excellent Indonesian hospitality and world best experiences to customers;
- c. *Process* : while implementing cost leadership & synergy within group;
- d. *Employee* : and by engaging passionate proud employee in one of the most admired company (Garuda Indonesia, Profil Perusahaan, 2019).

Struktur organisasi PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk tahun 2019 dicantumkan di Lampiran. Selama kerja praktik, penulis berada di bawah Direktur Operasi dalam unit *Operation Support* bagian *Operation Engineering* (OSE) dengan struktur organisasi sebagai berikut :

UMN  
UNIVERSITAS  
MULTIMEDIA  
NUSANTARA



**Gambar 2.2. Struktur Organisasi *Operation Support***

**Sumber : (Operation Support, 2017)**

## **2.2. Lingkup Pekerjaan**

Unit *Operation Engineering* (OSE) bertugas untuk merencanakan dan mengolah data-data penerbangan yang berkaitan dengan rute pesawat, *take off*, dan *performance* pesawat dari divisi lain untuk dianalisis menggunakan *tools* tertentu. Analisa ini berdasarkan permintaan dari divisi lain dan hasil analisa ini akan diteruskan ke pihak yang membutuhkan.

Selama kerja praktik berlangsung, penulis memahami dan melaksanakan langkah-langkah efisiensi bahan bakar yang sedang diterapkan oleh Garuda Indonesia melalui *Fuel Conservation Programme* (FCP). Mulai dari mempelajari beberapa aspek FCP, memahami berkas penerbangan yang berkaitan erat dengan keborosan bahan bakar, dan menggunakan perangkat lunak *airline operation* yang sering digunakan oleh unit ini. Tidak hanya secara teori, penulis terlibat langsung beberapa kasus data penerbangan aktual dan menganalisis data tersebut. Salah satunya yaitu analisis keborosan bahan bakar yang masuk ke dalam pesawat, kelebihan *fuel burn* terhadap *payload* sepanjang tahun 2019, dan mengaplikasikan penggunaan *cost index* optimal. Dalam mendukung analisis data, perolehan data lainnya berasal dari unit lain, terutama unit *Operation Data Management*. Setelah mempelajari hal-hal tersebut, penulis menyelesaikan permasalahan yang ada di unit *Operation Engineering* yaitu mengoptimalkan penggunaan bahan bakar pesawat dan menganalisis hubungan antara *fuel cost* dan *time-related cost* dengan metode *cost index*. Oleh karena itu, penulis mengangkat topik permasalahan ini sebagai pembahasan hasil kerja praktik.

UMN

UNIVERSITAS  
MULTIMEDIA  
NUSANTARA