ADAM AIR

Adam Air merupakan salah satu di antara perusahaan penerbangan yang ada di Indonesia dan menerapkan “Low Cost Carrier”. Perusahaan bernama lengkap Adam SkyConnection Airlines ini didirikan pada tanggal 22 November 2002 oleh Didirikan oleh Agung Laksono dan Sandra Ang. Selain kedua nama tersebut, duduk Adam Adhitya Suherman sebagai presiden director dan Gunawan Suherman sebagai CEO. Adam Air memiliki 24 pesawat Boeing 737 yang disewa (leasing) dari GE Capital Aviation Services dan melayani 30 rute domestik dan dua rute internasional. Dengan kemampuan menampung rata-rata 15.000 penumpang per hari dalam 73 kali penerbangan dan tingkat book rate 90%, membawa Adam Air memperoleh penghargaan Award of Merit untuk kategori Low Cost Airline of the Year 2006. Sayang, nama besar Adam Air tinggal menjadi sejarah. Setiap penghargaan dan kejayaan yang pernah diperoleh saat ini hanyalah kenangan semata. Adam Air gulung tikar pada tanggal 20 Maret 2008. Pertanyaan-pertanyaan pun muncul dan berkemang.

Faktor-faktor apa yang menjadi penyebab Adam Air bangkrut? Kasus Adam Air ini lah yang menjadi topik dalam Komunikasi Ilmiah yang diadakan pada tanggal 28 April 2008 lalu.

* Isu-isu mengenai ketidakterampilan pilot Adam Air dalam mengemudikan pesawat mengindikasikan adanya proses rekrutmen yang buruk dan kurangnya pelatihan yang diberikan dari pihak Adam Air.
* Selain itu, terdapat kontrak kerja yang tidak jelas antara para pegawai dan pihak manajemen. Korupsi pun menjadi salah satu isu penting dalam runtuhnya Adam Air ini. Kasus-kasus korupsi yang terdapat pada Adam Air diantaranya korupsi BBM, audit tidak transparan, bukti-bukti pembelian suku cadang yang mahal namun tidak berkualitas baik dan adanya penipuan pada laporan kewajiban pajak.
* Faktor usia pesawat menyumbang resiko yang cukup besar pada terjadinya kecelakaan pesawat. Mayoritas aircraft di Indonesia memang cukup tua. Hal ini berarti lower ownership cost. Namun dibutuhkan higher maintenance cost agar pesawat tetap dapat berfungsi dengan semestinya. Pesawat Adam Air sendiri sudah berumur 18 tahun saat kecelakaan terjadi dan telah melalui inspeksi seminggu sebelum kecelakaan (25 Desember 2006). Diduga Adam Air tidak memiliki sistem maintenance yang baik dan memadai.
* Etika bisnis yang buruk juga salah satu hal yang patut disoroti dalam kasus Adam Air ini. Tekanan psikologis yang diberikan pihak manajemen kepada seluruh karyawan termasuk pilot dan pramugari menjadi hal yang cukup menyalahi aturan. Selain itu sistem pembayaran hutang yang tidak teratur menjadikan Adam Air perusahaan penerbangan dengan tingkat hutang yang tinggi.
* Setelah beberapa hari kecelakaan yang menyebabkan hilangnya banyak penumpang, pihak Adam Air malah seakan menutup-nutupi masalah ini dengan tidak memberikan informasi kepada media massa maupun website-nya mengenai musibah tersebut. Hanya tersisa kalimat permintaan maaf yang bunyinya persis dengan yang ada di media massa. Inilah justru yang membuat masyarakat malah semakin tidak percaya kepada Adam Air, adahal sudah seharusnya manajemen komunikasi antara perusahaan dan publik dikelola agar tidak terjadi kesalahpahaman. Akibatnya, Adam Air membuat berita ini menjadi simpang siur. Terlebih lagi tidak adanya transparansi pada pihak Adam Air membuat masyarakat menganggapnya tidak bertanggung jawab.
* perusahaan penerbangan menutup operasionalnya lantaran bermasalah dengan keuangannya dan terancam bangkrut. Adam Air kolaps dan tidak mampu membayar polis asurani pesawat sekitar Rp 17 miliar yang jatuh tempo pada 20 Maret 2008 serta memiliki tunggakan sewa pesawat senilai Rp 45 miliar. Tak hanya itu, Adam Air juga dibelit utang biaya pendaratan dan parkir inap sebesar Rp 5,6 miliar kepada Bandar Udara Soekarno-Hatta, Tangerang, Banten. Adam juga mempunyai utang lebih dari Rp 23 miliar kepada Pertamina.
* Departemen Perhubungan mendahului rencanan manajemen Adam Air dengan mencabut seluruh izin terbang burung besi Adam Air terhitung 19 Maret 2008. Alasannya, dalam audit terhadap Adam Air ditemukan ada delapan pelanggaran serius, seperti di bidang perawatan, operasi, serta kompetensi sumber daya manusia.
* investor kongsi Adam Air PT Bhakti Investama melalui dua anak perusahaanya PT Global Transport Services (GTS) dan PT Bright Star Perkasa (BSP) justru berniat menarik modalnya. Sebuah dokumen yang ditemukan oleh Tim Sigi menyebutkan mereka akan menjual kembali seluruh sahamnya sebanyak 198 ribu lembar kepada keluarga Suherman dengan harga Rp 100 miliar. Pembelian saham ini akan dibayarkan sebanyak tiga kali.
* Ada dua alasan utama mengapa perusahaan milik konglomerat Harry Tanoesoedibyo itu berniat hengkang dari Adam Air. Pertama, tidak adanya perbaikan keamanan penerbangan sejak berinvestasi di Adam Air, April 2007. Kedua, manajemen Adam Air dianggap tidak transparan dalam mengelola keuangan perusahaan. Kecurangan tersebut antara lain terlihat pada pelaporan manives penumpang yang berubah-ubah, catatan kargo yang seluruhnya tidak dilaporkan, jumlah karyawan berubah-ubah, dan tiket gratis yang tak wajar mencapai hampir 28 ribu lembar.