

PT. Adam Sky Connection Airlines

(Kemunculan hingga kebangkrutan bisnis jasa penerbangan di Indonesia)

Disusun oleh:

Drs. Shofwan Azhar Solihin, M.Sc



INSTITUT KOPERASI INDONESIA

2018

IKOPIN

PT. Adam Sky Connection Airlines

(Kemunculan hingga kebangkrutan bisnis jasa penerbangan di Indonesia)

Disusun oleh:

Drs. Shofwan Azhar Solihin, M.Sc

**Didokumentasikan pada
Perpustakaan Ikopin Sebagai
Sumber bacaan Mahasiswa S1**



Ahadiyah S. Sos
**Ahadiyah S. Sos)
Kepala Perpustakaan**

IKOPIN

KATA PENGANTAR

Makalah ini disajikan untuk menjadi bahan kajian bagi para mahasiswa yang mengambil mata kuliah Kapita Selekta Bisnis.

Thema dalam makalah ini adalah munculnya suatu perusahaan, beroperasi cukup baik namun berakhir dengan kebangkrutan.

Nama perusahaan dalam makalah ini adalah *PT. Adam Sky Connection Airlines*, sebuah perusahaan yang bergerak dalam bisnis jasa penerbangan yang lahir pada awal orde reformasi di Indonesia. Sumber bahan dan data pada makalah ini diambil dari beberapa sumber melalui internet.

Jatinangor, September 2018

IKOPIN

DAFTAR ISI

| | |
|---|----|
| KATA PENGANTAR | i |
| DAFTAR ISI | ii |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang Masalah | 1 |
| 1.2 Rumusan dan Pembatasan Masalah | 2 |
| 1.2.1 Rumusan Masalah | 2 |
| 1.3 Maksud dan Tujuan | 3 |
| BAB II PEMBAHASAN | 4 |
| 2.1 Sejarah berdirinya PT. Adam Sky Connection Airlines | 4 |
| 2.2 Masa berjaya PT. Adam Sky Connection Airlines | 5 |
| 2.3 Faktor – Faktor yang Menyebabkan PT. Adam Sky Connection Airlines Bangkrut | 6 |
| BAB III PENUTUP | 12 |
| 3.1 Kesimpulan | 12 |
| 3.2 Saran | 12 |
| DAFTAR PUSTAKA | 14 |

IKOPIN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kebutuhan masyarakat akan sandang, pangan, dan papan mendorong setiap individu untuk lihai dalam mencari atau menghasilkan uang demi kelangsungan hidupnya. Maka tak heran kalau dewasa ini masyarakat Indonesia, terutama yang tinggal di wilayah Jakarta dan sekitarnya, banyak dari mereka yang disebut business man/woman. Terlepas dari definisi aslinya, banyak orang memandang mereka sebagai individu yang gemar berusaha mencari uang setiap harinya. Ide-ide baru yang berkembang di seluruh pelosok negeri ditawarkan dalam rangka meningkatkan taraf hidup. Produk atau jasa sama saja. Semua bisnis berlomba-lomba untuk menjadi market leader di pasarnya masing-masing. Berbagai strategi yang diterapkan baik dalam marketing dan advertising semakin bervariasi. Hal itu dilakukan demi mencapai satu tujuan yang sama. Profit maksimal. Tengoklah dunia penerbangan kita. Garuda Indonesia Airlines, Merpati Airlines, Batavia Air, Adam Air, Air Asia, dan masih banyak lagi. Kebutuhan akan tingkat mobilitas yang tinggi menjadikan keberadaan pesawat terbang merupakan hal yang penting bagi masyarakat. Pada mulanya, ongkos yang harus dikeluarkan setiap orang untuk dapat menaiki burung besi ini sangat tinggi. Sehingga hanya orang-orang dengan kondisi ekonomi tingkat atas yang mampu menikmatinya. Namun,

kebutuhan akan mobilitas tinggi tak hanya milik masyarakat berekonomi mapan. Dewasa ini, nyaris setiap lapisan masyarakat memiliki kebutuhan yang sama. Hal ini lah yang dengan jeli ditangkap oleh beberapa perusahaan penerbangan yang ada di Indonesia. Demi menjadi market leader, strategi pun lagi-lagi berevolusi. Saat ini beberapa perusahaan penerbangan menerapkan strategi “Low Cost Carrier”, yaitu jasa penerbangan dengan biaya murah atau sangat murah untuk dapat mengakomodasi setiap orang dari berbagai kalangan.

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 berkembang. Faktor-faktor apa yang menjadi penyebab Adam Air bangkrut?

1.2 Rumusan dan Pembatasan Masalah

1.2.1 Rumusan Masalah

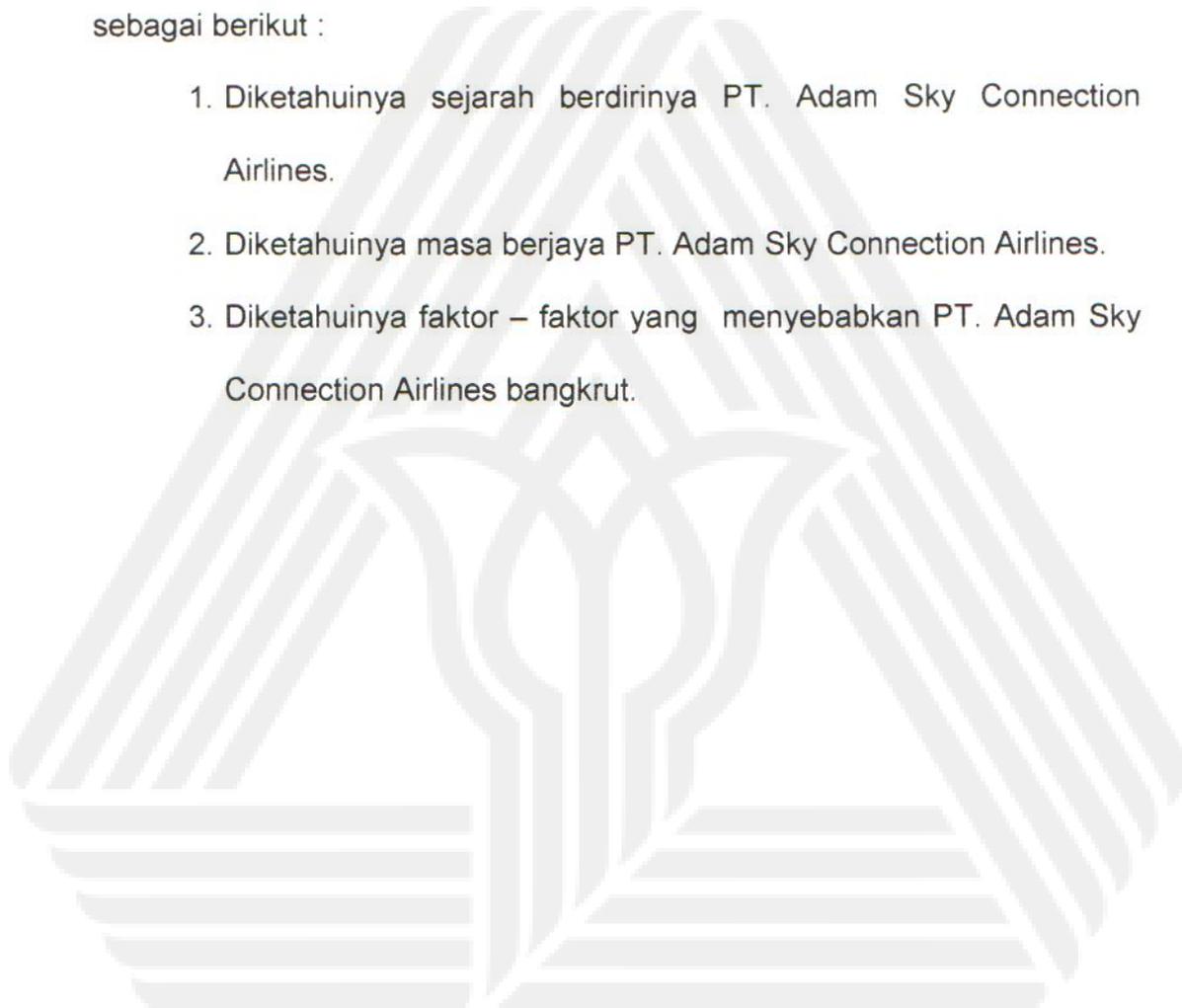
Adapun rumusan masalah yang akan dibahas dalam makalah ini yaitu sebagai berikut :

1. Bagaimana sejarah berdirinya PT. Adam Sky Connection Airlines?
2. Bagaimana masa berjaya PT. Adam Sky Connection Airlines ?
3. Faktor – faktor apa saja yang menyebabkan PT. Adam Sky Connection Airlines bangkrut ?

1.3 Maksud dan Tujuan

Setiap sesuatu yang dilakukan pasti ada maksud dan tujuan yang jelas. Adapun maksud dan tujuan dari penulisan makalah ini adalah sebagai berikut :

1. Diketuainya sejarah berdirinya PT. Adam Sky Connection Airlines.
2. Diketuainya masa berjaya PT. Adam Sky Connection Airlines.
3. Diketuainya faktor – faktor yang menyebabkan PT. Adam Sky Connection Airlines bangkrut.



IKOPIN

BAB II

PEMBAHASAN

2.1 Sejarah berdirinya PT. Adam Sky Connection Airlines

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.

Saat itu, maskapai telah beroperasi melayani ke 20 kota di jalur domestik dan jalur Internasional ke Penang dan Singapura. Maskapai ini tercatat pertama kali beroperasi pada penghujung tahun 2003, tepatnya pada 19 Desember 2003 dengan rute penerbangan perdana ke Balikpapan. Saat itu Adam Air hanya menggunakan 2 armada pesawat Boeing 737 sewaan. Saat pertama diluncurkan, Adam Air mengklaim bahwa mereka menggunakan Boeing 737-400 baru walaupun ternyata pesawat Boeing mereka sebenarnya merupakan sewaan yang telah berusia lebih dari 15 tahun. Boeing telah menghentikan produksi 737-400 selama beberapa tahun.

2.2 Masa Berjaya PT. Adam Sky Connection Airlines

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. Adam Air menerima penghargaan dalam kategori "Low Cost Airline of the Year" pada tahun 2006 oleh Award of Merit dalam acara "3rd Annual Asia Pacific and Middle East Aviation Outlook Summit" yang diadakan di Singapura.

Adam Air pernah menjadi perusahaan penerbangan yang memberikan tarif murah dengan pertumbuhan bisnis paling cepat. Hanya dalam beberapa tahun, Adam Air mampu meningkatkan jumlah penumpang dari 5 juta menjadi 25 juta orang. Di tahun-tahun pertamanya, Adam Air tampil sebagai maskapai penerbangan dengan tarif murah di Indonesia. Kinerja yang gemilang itu membuat Center for Asia Pacific Aviation yang berbasis di Sydney, Australia memberikan apresiasi tinggi. Adam Air diprediksi sanggup mengangkut 50 juta orang pada 10 tahun pertamanya. Tampaknya langit menjadi batas perusahaan dalam meraup untung.

Bermodal kepercayaan dan kinerjanya tersebut, Adam Air semakin percaya diri untuk melebarkan sayap bisnisnya ke kawasan regional. Manajemen Adam Air telah menyusun strategi besar dengan

mengembangkan rute penerbangan ke kawasan regional seperti Kuala Lumpur, Bangkok, dan Perth. Meski banyak isu-isu miring yang bermunculan menerpa Adam Air, bisnis perusahaan ini justru melesat pesat. Bahkan Adam Air pernah mewacanakan rencana pencatatan saham perusahaan di bursa saham Singapura. Langkah besar yang digadang akan mendatangkan dana besar untuk pembelian pesawat baru serta mengangkat prestise perusahaan di mata internasional.

2.3 Faktor – Faktor yang Menyebabkan PT. Adam Sky Connection Airlines Bangkrut

Beberapa insiden kecelakaan sempat terjadi pada Adam Air, hal inilah yang tampaknya membuat Adam Air hanya mampu memperoleh hasil penilaian standar keselamatan di peringkat ke-3. Terhitung sejak diumumkan pada 22 Maret 2007 lalu, Adam Air hanya mampu memenuhi syarat minimal keselamatan di level 3 dan masih memiliki potensi rendah dalam hal keselamatan penerbangan. Sebagai konsekuensinya, Adam Air diharuskan untuk meninjau ulang kinerja dan aspek keselamatan penumpangnya setiap 3 bulan sebagai sanksi administratif. Akibat tidak mengindahkan peringatan tersebut, Adam Air akhirnya dicabut izin terbangnya pada 18 Maret 2008, Operation Specification milik Adam Air ini dicabut Departemen Perhubungan, yang artinya secara otomatis Adam Air sudah tidak diizinkan beroperasi lagi menyusul kemudian dicabut pula AOC (Aircraft Operator Certificate) milik Adam Air pada 19 Juni 2008.

Senin, 1 Januari 2007, jadi hari paling nahas bagi Adam Air. Pesawat Boeing 737-4Q8 yang membawa 96 penumpang dan 6 orang awak pesawat hilang tak berjejak. Kendati koordinat pesawat nahas sudah diketahui, korban tak bisa diangkat. Faktor keselamatan Adam Air memang sudah banyak menjadi pembicaraan publik. Sejumlah masalah keselamatan lain juga bermunculan mulai dari kerusakan gagang pintu yang rusak selama berbulan-bulan, mengganti suku cadang dari pesawat lain, menerbangkan pesawat yang sudah melewati batas jam terbang pilot, serta menerbangkan pesawat dengan jendela yang rusak.

Mencuatnya berbagai pelanggaran yang terjadi membuat otoritas berwenang yaitu Kementerian Perhubungan, turun tangan. Pada 22 Maret 2007, otoritas terkait akhirnya mengumumkan tujuh maskapai penerbangan yang dilarang terbang selama tiga bulan sebelum bisa menunjukkan perbaikan dalam standarisasi keselamatan, salah satunya adalah Adam Air. Pada tanggal 9 Juni 2008, Pengadilan Niaga akhirnya mengeluarkan keputusan pailit atas PT Adam SkyConnection Airlines (Adam Air) yang dibacakan oleh Mahkamah dalam sidang di Pengadilan Jakarta Pusat. Adam Air selanjutnya dikenakan biaya perkara Rp 5 juta. Sebelumnya pula, Adam Air telah digugat pailit oleh 7 kreditor, yaitu CV Cici, PT Global, PT Jaya Makmur, PT Mafati, Toko Bintang Baru, Wijaya Motor, Pendawa Oto. Total utang Adam Air pada kreditornya mencapai Rp 300 juta.

"Dalam kasus Adam Air, penyebab kegagalan terbesar adalah faktor internal. Sementara faktor eksternal adalah trigger atau pemicu yang mempercepat kegagalan tersebut" ungkap Hentje Pongoh. Pengamat penerbangan dari Pasific Aviation itu menjelaskan, faktor eksternalnya, antara lain, persaingan pasar dan peraturan pemerintah. Adapun faktor internalnya meliputi soal SDM dan organisasi perusahaan, finansial, teknis, serta operasional. Sebagai perusahaan yang didirikan, dimiliki dan dijalankan oleh sebuah keluarga, jelas bahwa Adam Air memiliki gaya manajemen keluarga. Anggota senior dalam keluarga cenderung lebih dominan terhadap anggota keluarga yang lebih junior, terutama dalam pengambilan keputusan terakhir.

Bahkan kabarnya, peran Sandra Ang (ibu Adam Adhitya Suherman) sebagai komisaris lebih dominan ketimbang Adam Adhitya Suherman yang menjadi Presdir Adam Air. Menurut Gustiono, mantan Direktur Keuangan dan Wapresdir Adam Air, Sandra merupakan tokoh kunci yang mengatur semuanya, dari hal kecil hingga besar. Misalnya, pengembalian uang tiket dari hasil penjualan yang tidak disetorkan ke rekening, diintruksikan oleh Sandra untuk dikirim ke rumahnya di Pluit, Jakarta Utara. Selain itu, dalam perekrutan karyawan, ia juga banyak berperan tanpa melihat kompetensi calon. "Direksi boleh dibilang hanya sebagai boneka" ungkap Gustiono. Lebih konyol lagi, Sandra pun berperan dalam penentuan pemberangkatan pesawat. Ini dibuktikan dengan kacau-balaunya proses maintenance, karena anak sulungnya,

Rusman Suherman, ikut cawe-cawe. Padahal, komando tertinggi seharusnya berada di tangan Direktur Teknik Rinaldy Yuliddin. Toh, kenyataannya Rinaldy tidak bisa mengambil keputusan bila tidak mendapat lampu hijau dari Rusman. "Rusman ini posisinya apa, karena tidak ada dalam struktur organisasi" ujar Gustiono kesal.

"Karena, apa yang ada di mata keluarga ini (Suherman) selalu dinilai dengan uang, uang dan uang untuk mengeruk kekayaan" Kapten Sugoro menimpali. Mantan pilot Adam Air ini tak habis pikir mengapa perusahaan penerbangan yang dikelola manajemen amburadul itu bisa maju beberapa waktu lalu. "Terus terang, saya kagum sekaligus kaget dengan gaya manajemen Adam Air" kata pria yang pernah 13 tahun menjadi pilot Merpati Airlines itu. Sugoro menemukan beberapa penyimpangan pengelolaan Adam Air. Contohnya, kontrak kerja karyawan yang dianggapnya menyalahi aturan ketenagakerjaan. Manajemen mengatakan, jika kondisi perusahaan mulai membaik, otomatis penghasilan meningkat dan karyawan bakal diberi saham. Akan tetapi, faktanya kini gaji karyawan saja sering telat.

Mantan pilot Adam Air lainnya pun tak kalah sengit mengkritik kepemimpinan keluarga Suherman. "Pemilik Adam Air bisa dikatakan bermodal coba-coba dalam membangun bisnis penerbangan" ucap mantan eksekutif Adam Air. Tak bisa dipungkiri, bisnis airlines merupakan prestise tersendiri bagi keluarga Suherman. Kasus lainnya, manakala ia meminta penggantian ban roda pesawat menjadi baru semua, pemilik

ternyata menolak. Mereka bahkan menyarankan agar ban pesawat memakai yang vulkanisir. Padahal, ban vulkanisir yang bersertifikat pun maksimal hanya bisa dipakai tiga kali penerbangan. Celaknya, akibat ban vulkanisir itu alih-alih menghemat, malah pesawatnya hancur gara-gara kecelakaan, bahkan kini izin terbangnya dicabut. Pemilik kerap mem-by-pass dalam pengambilan keputusan. Ia pun tidak setuju jika penyebab kecelakaan Adam Air selama ini dialamatkan ke para pilot. Skill pilot Adam Air, menurutnya, sudah kompeten dan sesuai dengan aturan.

Kendati demikian, di mata pengamat bisnis penerbangan, kiprah keluarga Suherman mengelola Adam Air pun dinilai tidak profesional. Rhenald Kasali mengatakan, jika diibaratkan dengan model DNA, karakter keluarga ini ber-DNA Glodok, tapi ingin menangani perusahaan penerbangan. Padahal, bisnis penerbangan itu sarat integritas tinggi (transparansi, keamanan, kepastian). Ketika kondisi manajemen Adam Air agak oleng, masuklah investor baru, yaitu Grup Bhakti Investama melalui PT Global Transport Service dan PT Bright Star Perkasa pada 7 Maret 2007. Bhakti menyeter modal Rp 157,5 miliar untuk mendapatkan porsi saham 50%. Investor baru diharapkan meningkatkan kinerja Adam Air. Ternyata, hasilnya di luar dugaan. Bergabungnya Bhakti dengan Adam Air setahun terakhir tidak terlalu banyak memberikan perubahan positif. Pihak pendiri tetap tidak transparan dalam pengadaan barang. Di sisi lain, pihak Bhakti terlalu cepat memaksakan sistem yang mereka inginkan tanpa peduli kultur pemilik lama. Bisa ditebak, kisruh di antara kedua pemegang

saham itu makin memuncak. Buntutnya, keluarga Suherman dilaporkan Bhakti telah menggelapkan uang. Misalnya, penjualan tiket tercatat Rp 1,172 triliun, tapi uang yang masuk ke rekening perusahaan cuma Rp 1,139 triliun. Lalu, pembelian suku cadang senilai Rp 120,8 miliar tidak bisa dipertanggungjawabkan. Bahkan, tahun 2005 Adam Air ketahuan tidak membayar pajak sebesar Rp 15,24 miliar.



IKOPIN

BAB III

PENUTUP

3.1 Kesimpulan

Terlepas dari karut-marutnya manajemen Adam Air, harus diakui, maskapai itu telah berhasil membentuk citra sebagai salah satu low cost carrier (LCC) terbaik di Indonesia, sehingga menjadi salah satu pemain kuat di jalur penerbangan domestik. Namun, jumlah angkutan penumpang (pax load factor) yang tinggi itu tidak diimbangi dengan low operating cost (biaya operasional penerbangan yang rendah). Alhasil, lebih besar pasak daripada tiangnya.

Carut marut organisasi menjadi faktor yang paling mempengaruhi perusahaan. Fungsi organisasi tidak muncul akibat adanya intervensi dari pihak keluarga.

3.2 Saran

Banyak pelajaran berharga yang bisa dipetik dari kasus kegagalan bisnis Adam Air sebagai LCC.

Pertama, maskapai penerbangan yang menjual tiketnya dengan tarif murah juga mesti memperhatikan dan menjaga agar biaya operasional penerbangannya tetap rendah (low operating cost). Sebab, cuma maskapai penerbangan yang memiliki struktur biaya operasional paling rendah yang bakal memenangi persaingan.

Kedua, SDM yang berpengalaman, kompeten dan profesional merupakan aset terbesar dan terpenting dalam bisnis penerbangan serta menentukan maju-mundurnya perusahaan penerbangan.

Ketiga, peran pemerintah sebagai regulator dan pengontrol perusahaan penerbangan harus benar-benar dijalankan secara konsisten dan tanpa pandang bulu.



IKOPIN

DAFTAR PUSTAKA

- <https://smlipoitb.wordpress.com/2008/05/28/dibalik-runtuhnya-adam-air/> Diakses tgl. 22 Januari 2019.
- <https://semuanyaadasaja.blogspot.com/2016/12/makalah-kewirausahaan-perusahaan-yang.html> Diakses tgl. 22 Januari 2019.
- <http://lulusaniaasdfg.blogspot.com/2017/11/bangkrutnya-pt-adam-skyconnection.html> Diakses tgl. 22 Januari 2019.
- <https://swa.co.id/swa/listed-articles/belajar-dari-kegagalan-si-burung-besi-oranye> Diakses tgl. 22 Januari 2019



IKOPIN