

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Alih Teknologi

1. Pengertian Konsep Alih Teknologi

1.1. Pengertian Konsep

Konsep adalah satuan arti yang mewakili sejumlah objek yang mempunyai ciri yang sama. Soedjadi memberikan pengertian konsep adalah ide abstrak yang digunakan untuk mengadakan klasifikasi atau penggolongan yang pada umumnya dinyatakan dengan suatu istilah atau rangkaian kata (lambang Bahasa). Sedangkan Singarimbun dan Effendi memberikan pengertian konsep adalah generalisasi dari sekelompok fenomena tertentu, sehingga dapat dipakai untuk menggambarkan fenomena tertentu yang sama.⁵⁸

Woodruff, kemudian mendefinisikan konsep adalah⁵⁹ suatu gagasan atau ide yang relatif sempurna dan bermakna, suatu pengertian tentang suatu objek, produk subjektif yang berasal dari cara seseorang membuat pengertian terhadap objek-objek atau benda-benda melalui pengalaman. Pada tingkat kongkrit,

⁵⁸ Sugiyono, 2010, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: Cv. Alfa Beta, hlm. 25

⁵⁹ Koetjraningrat, 1997, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, hlm.54

konsep merupakan suatu gambaran mental dari beberapa objek atau kejadian yang sesungguhnya. Pada tingkat abstrak dan kompleks, konsep merupakan sintesis sejumlah kesimpulan yang telah diatik dari pengalaman dengan objek atau kejadian tertentu.

Oleh karena itu dapat di katakan bahwa, konsep merupakan sekumpulan gagasan atau ide yang sempurna dan bermakna berupa abstrak, dan bisa diterapkan secara merata untuk setiap eksistensinya yang mempunyai ciri yang sama dan membentuk satu kesatuan pengertian tentang suatu hal atau persoalan yang dirumuskan.

1.2.Pengertian Alih Teknologi

Teknologi adalah komposisi cara yang terdiri atas ketrampilan merancang dan melaksanakannya, terutama yang menggunakan panca indra dan ketrampilan yang terencana seperti pengetahuan dan informasi.⁶⁰ Teknologi merupakan technical know-how yang berkaitan dengan produksi barang dan jasa termasuk alat-alat. Pengertian technical know-how di sini diartikan sebagai teknik untuk mengetahui rahasia di belakang peralatan yang memproduksi barang dan jasa

⁶⁰ *Op. Cit*, Amir Pamuntjak, hlm. 7

tersebut, dan alih teknologi dengan cara seperti inilah yang sebenarnya harus diterapkan.

Sedangkan Alih teknologi berasal dari kata *transfeer of tecnology* yang artinya proses mengalihkan teknologi dari suatu unit produksi ke unit lainnya dengan persyaratan pengetahuan.⁶¹ Pendapat lain menyatakan bahwa Alih teknologi adalah pengalihan kebutuhan teknologi dari pihak yang memiliki teknologi dan menawarkan teknologinya tersebut kepada pihak yang memerlukan teknologi serta proses pengaturan pengalihan teknologi itu sendiri.⁶² Menurut kamus besar bahasa Indonesia, Alih teknologi adalah suatu cara pengalihan pengetahuan atau keterampilan teknologi, terutama masalah pemindahan materialnya dari suku cadang yang terkecil sampai ke pabrik yang paling lengkap.⁶³ Menurut B.N Bhattasali, sebagaimana dikutip oleh Sunaryati hartono menyatakan bahwa alih teknologi bukan hanya sekedar pemindahan, tetapi yang paling utama adalah teknologi yang tadinya asing haruslah diadaptasikan kedalam lingkungan yang

⁶¹ Ok.Saidin, 2004, *Aspek Hukum Hak Kekayaan Intelektual (Intellectual Property Rights)*, Jakarta: PT.RajaGrafindo Persada, hlm. 305

⁶² Sumantoro, 1986, *Hukum Ekonomi*, Jakarta:Universitas Indonesia (UI) Press, hlm. 121

⁶³Tim Penyusun, 2007, *Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi ke empat*, Jakarta: Balai Pustaka, hlm. 30

baru. kemudian harus terjadi asimilasi serta inovasi sedemikian rupa hingga teknologi asing itu akhirnya menjadi budaya bangsa yang menerima teknologi tersebut.⁶⁴

Jadi, alih teknologi adalah cara pengalihan hak-hak teknologi dari satu negara ke negara ataupun antar lembaga maupun perorangan yang bertujuan untuk penerima teknologi tersebut menguasai terkait cara untuk menggunakan teknologi tersebut, menguasai teknologi disini untuk memproduksi maupun melakukan penelitian dan pengembangan agar mendapatkan produk baru dari teknologi tersebut (inovasi).

1.3. Alih Teknologi Dalam Pandangan Islam

Didalam Islam, berkaitan dengan alih teknologi diterangkan juga dalam beberapa Hadist. Pengetahuan tentang suatu teknologi dipandang sebagai suatu ilmu yang dimiliki, sehingga didalam Islam melalui beberapa Hadist ditegaskan mengenai kewajiban menyampaikan ilmu. Pertama, *Dari Abu Hurairah radhiyallahu ‘anhu, Rasulullah shallallahu ‘alaihi wa sallam: “Barangsiapa ditanya tentang suatu ilmu, kemudian ia meyembunyikannya, maka kelak ia akan dibungkam mulutnya dengan api neraka.”* (HR Abu Dawud,

⁶⁴ Dikutip dari tesis Tunjung Herning Sitabuana, 2001, *Technical Assistance Agreement Sabagai Sarana Alih Teknologi Di Indonesia*, Program Magister Ilmu Hukum UNDIP, Semarang, hlm. 48

At-Tirmidzi, Ibnu Majah, Ibnu Hibban, Al-Baihaqi dan Al-Hakim). Kedua, Dari Abu Mas'ud Uqbah bin Amir Al Anshari radhiyallahu 'anhu, ia berkata bahwa Rasulullah shallallahu 'alaihi wa sallam bersabda: "Barangsiapa yang menunjuki kepada kebaikan maka dia akan mendapatkan pahala seperti pahala orang yang mengerjakannya." (HR. Muslim).⁶⁵

Kebaikan dalam memberikan ilmu yang dimaksudkan adalah ilmu agama maupun ilmu untuk kehidupan dunia. Ilmu yang diberikan disini termasuk kebaikan dalam memberikan ilmu yang bermanfaat untuk kehidupan didunia atau bermanfaat bagi banyak orang/umat.

2. Aturan Yang Berkaitan Dengan Alih Teknologi

2.1.Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal

Pembentukan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal ini sudah didasarkan kepada hasil evaluasi terhadap ketentuan penanaman modal yang sudah ada sebelumnya yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 dan

⁶⁵ Hadist dikutip dari, Minhatal 'Allam fii Syarh Bulughil Marom, Syaikh 'Abdullah Al Fauzan, terbitan Dar Ibnul Jauzi, cetakan pertama, tahun 1432 H, 10: 129-130. Diakses dari <https://rumaysho.com/9641-keutamaan-mengajarkan-ilmu.html>, pada tanggal 31 Mei 2017 Pukul 14:27 WIB

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1968.⁶⁶ Tujuan dari pada diundangkannya Undang-Undang No. 25 tahun 2007 untuk membuka peluang masuknya para investor yang ingin menanamkan modalnya di Indonesia serta semangat untuk menciptakan iklim penanaman modal yang kondusif dengan tetap memperhatikan kepentingan nasional diatas segala kepentingan para penanam modal yang bersangkutan.

Dengan diundangkannya penanaman modal adalah untuk mewujudkan alih teknologi dari investor asing. Sehingga alih teknologi tersebut diharapkan dapat meningkatkan kualitas sumber daya manusia dan sebagai upaya untuk mencapai tingkat kemampuan teknologi yang sejajar di setiap bangsa. hal ini dijelaskan atau terdapat dalam Pasal 10 Undang-Undang Penanaman Modal mengatur hak dan kewajiban perusahaan penanaman modal di bidang ketenagakerjaan⁶⁷. Dalam Ayat (1) dan ayat (2) disebutkan bahwa Perusahaan penanaman modal wajib mempergunakan tenaga kerja Indonesia dalam menjalankan kegiatan usahanya di Indonesia kecuali tenaga ahli bagi jabatan-jabatan dan keahlian tertentu berdasarkan Undang-Undang Ketenagakerjaan dan dalam Ayat (3)

⁶⁶ Dikutp dari Wiwi Dwi Astuti, *Kontrak Alih Teknologi Dalam Rangka Pengembangan Industri*, Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta, hlm. 62

⁶⁷ Pasal 10 Undang-Undang No. 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal

Perusahaan penanaman modal wajib meningkatkan kompetensi tenaga kerja warga negara Indonesia melalui pelatihan kerja sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kemudian ayat (4) Perusahaan penanaman modal yang mempekerjakan tenaga kerja asing diwajibkan menyelenggarakan pelatihan dan melakukan alih teknologi kepada tenaga kerja warga negara Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pada ketentuan Pasal 18,⁶⁸ Undang-Undang ini disebutkan bahwa, penanam modal yang salah satunya melakukan alih teknologi akan mendapatkan fasilitas-fasilitas dalam memperluas usahanya maupun dalam melakukan penanaman modal baru seperti pembebasan pajak penghasilan dalam jumlah tertentu, pembebasan atau keringanan bea masuk dan pembebasan atau penangguhan Pajak Pertambahan Nilai atas impor barang modal, mesin dan peralatan lain yang tidak dapat diproduksi di dalam negeri, serta pembebasan atau keringanan bea masuk bahan baku tertentu, bahkan keringanan Pajak Bumi dan Bangunan.

⁶⁸ Pasal 18 Undang-Undang No. 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal

Oleh karena itu, peneliti menilai bahwa yang diatur dalam dalam Undang-undang Nomor 25 tahun 2007 dalam hal ini terkait dengan alih teknologi. Sebagai upaya untuk menarik investor asing datang ke indonesia, akan tetapi terkait dengan pelaksanaan alih teknologi belum ada ketegasan dalam pelaksanaannya sehingga alih teknologi tidak berjalan dengan efektif.

2.2.Undang-Undang tentang Hak atas kekayaan Intelektual

1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Paten

Pasal 74 ayat (1) Hak atas Paten dapat beralih atau dialihkan baik seluruhnya maupun sebagian karena: a. pewarisan; b. hibah; c. wasiat; d. wakaf; e. perjanjian tertulis; atau f. sebab lain yang dibenarkan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kemudian ayat (2) Pengalihan hak atas Paten sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus disertai dokumen asli Paten berikut hak lain yang berkaitan dengan Paten.⁶⁹

Pemerintah.Di Indonesia pengaturan alih teknologi dibidang paten yang diatur dalam UU No. 14 Tahun 2001 merupakan wujud komitmen Indonesia karena telah

⁶⁹ Pasal 74 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Paten

meratifikasi TRIPs. Dimana alih teknologi adalah bagian yang diatur di dalam TRIPs Agreement pada Pasal 7 a.1. : Perlindungan HAKI harus memberi sumbangan pada usaha pendorong penemuan teknologi dan alih teknologi, berdasarkan keuntungan timbal balik antara pemilik dan pengetahuan teknologi dan dalam situasi yang kondusif bagi kesejahteraan sosial dan ekonomis, serta keseimbangan antara hak dan kewajiban.⁷⁰

2) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2000 Tentang Desain Industri

Desain Industri adalah suatu kreasi tentang bentuk, konfigurasi, atau komposisi garis atau warna, atau garis dan warna, atau gabungan daripadanya yang berbentuk tiga dimensi atau dua dimensi yang memberikan kesan estetis dan dapat diwujudkan dalam pola tiga dimensi atau dua dimensi serta dapat dipakai untuk menghasilkan suatu produk, barang, komoditas industri, atau kerajinan tangan⁷¹ desain industri memiliki keterkaitan yang sangat erat

⁷⁰ Sarsintorini, Hukum Dan Alih Teknologi, dalam Romli Mubarak, 2006, *Alih Teknologi Melalui Perjanjian Lisensi Kaitannya Dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2001 Tentang Paten*, Dosen Fakultas Hukum UNTAG Semarang, hlm. 3

⁷¹ Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2000 Tentang Desain Industri

industri otomotif korean berkaitan dengan bentuk dari suatu kreasi dari sebuah produk otomotif. Alih teknologi juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2000 Tentang Desain Industri, hal ini terdapat dalam Bab V Pengalihan Hak Dan Lisensi Pasal 31 sebagai berikut:⁷²

- 1) Hak Desain Industri dapat beralih atau dialihkan dengan :
 - a. pewarisan;
 - b. hibah;
 - c. wasiat;
 - d. perjanjian tertulis; atau
 - e. sebab-sebab lain yang dibenarkan oleh peraturan perundang-undangan.
- 2) Pengalihan Hak Desain Industri sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) disertai dengan dokumen tentang pengalihan hak.
- 3) Segala bentuk pengalihan Hak Desain Industri sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib dicatat dalam Daftar Umum Desain Industri pada

⁷² Pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2000 Tentang Desain Industri

Direktorat Jenderal dengan membayar biaya sebagaimana diatur dalam Undang-undang ini.

- 4) Pengalihan Hak Desain Industri yang tidak dicatatkan dalam Daftar Umum Desain Industri tidak berakibat hukum pada pihak ketiga.
- 5) Pengalihan Hak Desain Industri sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) diumumkan dalam Berita Resmi Desain Industri

2.3.Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2002 Tentang Sistem Nasional Penelitian, Pengembangan, Dan Penerapan Ilmu Pengetahuan Dan Teknologi.

Komitmen Pemerintah terkait dengan alih teknologi dari kedua aturan diatas kemudian diperkuat dengan disahkannya Undang-Undang No. 18 Tahun 2002 tentang Sistem Nasional Penelitian, Pengembangan dan Penerapan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (Sisnas IPTEK). Undang-Undang ini mewajibkan pemerintah untuk memperhatikan: (1) upaya penguatan dan penguasaan ilmu-ilmu dasar, ilmu pengetahuan dan teknologi strategis, serta peningkatan kapasitas penelitian dan pengembangan. (2) penguatan dan penguasaan ilmu-ilmu sosial dan budaya, yang mendukung perkembangan ilmu

pengetahuan dan teknologi. (3) penguatan pertumbuhan industri berbasis teknologi, untuk meningkatkan kemampuan perekayasaan, inovasi dan difusi teknologi. serta (4) penguatan tarikan pasar bagi hasil kegiatan penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.⁷³

Hal ini terdapat dalam Pasal 16 (1) yang berbunyi: Perguruan tinggi dan lembaga litbang wajib mengusahakan alih teknologi kekayaan intelektual serta hasil kegiatan penelitian dan pengembangan, yang dibiayai sepenuhnya atau sebagian oleh pemerintah dan/atau pemerintah daerah kepada badan usaha, pemerintah, atau masyarakat, sejauh tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan peraturan perundang-undangan.⁷⁴

2.4. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian

Hal ini terdapat dalam, Pasal 39 Undang-Undang No 3 Tahun 2014 yang menyatakan bahwa⁷⁵:

⁷³ Brian A. Prastyo, "Alih Teknologi, Peran Lembaga Riset, dan Kepentingan Nasional" diakses dari <http://www.lkht.net>, pada tanggal 18 Maret 2017, pukul 20:57 WIB

⁷⁴ Pasal 16 ayat (1) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2002 tentang Sistem Nasional Penelitian, Pengembangan dan Penerapan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (Sisnas IPTEK).

⁷⁵ Pasal 39 Undang-Undang No 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian

- a) Dalam keadaan tertentu, Pemerintah dapat melakukan pengadaan Teknologi Industri melalui proyek putar kunci.
- b) Penyedia teknologi dalam proyek putar kunci wajib melakukan alih teknologi kepada pihak domestik.
- c) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengadaan Teknologi Industri melalui proyek putar kunci sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Presiden.
- d) Penyedia teknologi dalam proyek putar kunci yang tidak melakukan alih teknologi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dikenai sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. denda administratif; dan/atau
 - c. penghentian sementara.

Selanjutnya dalam undang-undang ini diatur juga mengenai pengembangan teknologi yang berkaitan dengan inovasi, upaya ini dilakukan agar mempercepat proses alih teknologi. Hal ini bisa dilihat pada Bagian Kelima tentang

Pengembangan dan Pemanfaatan Kreativitas dan Inovasi, didalam Pasal 43 Undang-Undang ini, yaitu:⁷⁶

- a) Pemerintah dan Pemerintah Daerah memfasilitasi pengembangan dan pemanfaatan kreativitas dan inovasi masyarakat dalam pembangunan Industri.
- b) Pengembangan dan pemanfaatan kreativitas dan inovasi masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memberdayakan budaya Industri dan/atau kearifan lokal yang tumbuh di masyarakat.
- c) Dalam rangka pengembangan dan pemanfaatan kreativitas dan inovasi masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Pemerintah dan Pemerintah Daerah melakukan:
 - a. penyediaan ruang dan wilayah untuk masyarakat dalam berkeaktivitas dan berinovasi;
 - b. pengembangan sentra Industri kreatif;
 - c. pelatihan teknologi dan desain;
 - d. konsultasi, bimbingan, advokasi, dan fasilitasi perlindungan Hak Kekayaan Intelektual khususnya bagi Industri kecil; dan

⁷⁶Pasal 43 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian

- e. fasilitasi promosi dan pemasaran produk Industri kreatif di dalam dan luar negeri.

2.5. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan

Undang-undang ketenagakerjaan memiliki keterkaitan dengan pasal 10 ayat (4) Undang-Undang Nomor 25 tahun 2007 tentang Penanaman yang berbunyi: Perusahaan penanaman modal yang mempekerjakan tenaga kerja asing diwajibkan menyelenggarakan pelatihan dan melakukan alih teknologi kepada tenaga kerja warga negara Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.⁷⁷ Walaupun tidak menjelaskan didalam setiap pasal mengenai alih teknologi akan tetapi tujuan daripada Undang-Undang No. 13 tahun 2003 sebagaimana tercantum dalam Pertimbangan lahirnya Undang-Undang ini adalah bahwa dalam pelaksanaan pembangunan nasional, tenaga kerja mempunyai peranan dan kedudukan yang sangat penting sebagai pelaku dan tujuan pembangunan.⁷⁸ Hal ini termasuk juga ketenagakerjaan dibidang Industri otomotif.

⁷⁷ Pasal 10 ayat (4) Undang-Undang No. 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal

⁷⁸ Pertimbangan Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan

Alih teknologi dibidang Industri otomotif, memerlukan kualitas tenaga kerja lokal untuk menguasai teknologi yang berkaitan dengan Industri Otomotif. Oleh karena itu, untuk meningkatkan kualitas tenaga kerja lokal harus dilakukan melalui pelatihan maupun pemagangan dari perusahaan yang memiliki pengetahuan dan pengalaman yang tinggi. Sehingga didalam pasal 9 Undang-Undang No. 13 tahun 2003 menyebutkan bahwa: Pelatihan kerja diselenggarakan dan diarahkan untuk membekali, meningkatkan, dan mengembangkan kompetensi kerja guna meningkatkan kemampuan, produktivitas, dan kesejahteraan.⁷⁹ Kemudian pada pasal 12 menyebutkan bahwa:⁸⁰ 1). Pengusaha bertanggung jawab atas peningkatan dan/atau pengembangan kompetensi pekerjanya melalui pelatihan kerja. 2). Peningkatan dan/atau pengembangan kompetensi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diwajibkan bagi pengusaha yang memenuhi persyaratan yang diatur dengan Keputusan Menteri. 3). Setiap pekerja/buruh memiliki kesempatan yang sama untuk mengikuti pelatihan kerja sesuai dengan bidang tugasnya.

⁷⁹ Pasal 9 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan

⁸⁰ Pasal 12 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan

Selanjutnya pada Pasal 24 menyebutkan bahwa:⁸¹ Pemagangan dapat dilaksanakan di perusahaan sendiri atau di tempat penyelenggaraan pelatihan kerja, atau perusahaan lain, baik di dalam maupun di luar wilayah Indonesia. Oleh karena itu, dari penjelasan beberapa pasal dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 diatas memiliki tujuan untuk meningkatkan kemampuan kualitas tenaga kerja Indonesia. Peningkatan kualitas daam rangka penguasaan teknologi yang dimiliki oleh perusahaan asing yang membangun perusahaan di Indonesia dalam hal ini termasuk perusahaan dibidang Industri tomotif.

3. Cara alih Teknologi

Alih teknologi dijadikan sebagai sarana melalui suatu proses agar Negara Berkembang dapat menguasai teknologi sebagaimana yang terjadi pada negara maju, dalam kenyataannya memang alih teknologi biasanya dilaksanakan dari suatu negara ke negara lain, umumnya dari negara maju ke negara berkembang. Alih teknologi ini juga dapat dilaksanakan dengan beberapa cara tentunya ini, tergantung pada bentuk bantuan teknologi yang dibutuhkan terhadap suatu proyek, dan korporasi transnasional menjadi faktor

⁸¹ Pasal 24 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan

kunci dalam proses ini. Adapun cara-cara alih teknologi antara lain:

3.1. Foreign Direct Investment

Foreign Direct Investment, yaitu investasi jangka panjang yang ditanamkan oleh perusahaan asing secara langsung.⁸² Cara alih teknologi seperti ini investor memegang kendali atas pengelolaan aset dan produksi. Untuk menarik minat investor asing, Negara dunia ketiga menjalankan berbagai kebijakan seperti liberalisasi, privatisasi, menjaga stabilitas politik, dan meminimalkan campur tangan pemerintah. Indonesia sebagai Negara dunia ketiga atau Negara berkembang sudah melakukan kebijakan terkait cara seperti ini. Terbukti dengan diundangkan Undang-undang No. 25 tahun 2007, bahkan jauh sebelum adanya Undang-undang ini sebelumnya telah ada dua Undang-Undang yang mengatur penanaman modal tentunya di dalamnya diatur tentang upaya untuk terjadinya alih teknologi.

Akan tetapi, sampai sekarang berjalan kurang efektif. Khususnya untuk investasi industri otomotif sendiri, Kita semua tahu bahwa Industri otomotif nasional adalah wacana lama, lama sekali sejak era ORBA-nya Soeharto. Namun,

⁸² Jonker Sihombing, 2009, *Hukum Penanaman Modal di Indonesia*, Bandung: Alumni, hlm.15

sampai sekarang industri mobil otomotif Nasional belum terealisasi, sehingga peneliti menilai bahwa perlunya kajian yang lebih mendalam apa penyebabnya. Menurut laporan Media (KOMPAS), Keinginan terjadinya proses alih teknologi kerap disampaikan pejabat di Kementerian Perindustrian ketika membicarakan beberapa sektor penting di Indonesia, tak terkecuali di industri otomotif. Hal ini didasarkan pada faktanya Indonesia merupakan salah satu pasar besar bagi produsen otomotif.

3.2. Joint Venture

Joint Venture, adalah kerjasama (partnership) antara perusahaan yang berasal dari negara yang berbeda dengan tujuan mendapat keuntungan.⁸³ Dengan cara seperti ini, kepemilikan diperhitungkan berdasarkan saham yang dimiliki. Jenis alih teknologi ini menjadi menarik sebab dengan cara seperti tenaga kerja Indonesia dan tenaga ahli dari luar negeri bisa sama-sama bekerja dalam membuat satu produk secara langsung sehingga dimungkinkan akan mudah mempercepat alih teknologi. Hal ini Berkaitan dengan transfer of knowledge, yang mewajibkan investor untuk mendidik tenaga kerja

⁸³ UNCTC, *Arrangement Between Joint Venture Partners in Developing Countries*, UN, New York, 1987 (UNCTC III), dalam Rudhi Prasetya, hlm. 24

Indonesia sebagai upaya pengembangan kualitas sumber daya manusia. Pendidikan inilah yang idealnya, menjadi sarana alih teknologi.⁸⁴

Upaya seperti ini agar terlaksananya, Transfer of share atau Indonesianisasi saham (divestasi) tujuannya adalah untuk percepatan penguasaan kendali perusahaan (berikut perangkat lunaknya, informasi dan teknologi). Akan tetapi disatu sisi investor Asing menggunakan cara seperti ini agar perusahaan-perusahaan asing dapat menghindari terjadinya nasionalisasi atas perusahaan. Sehingga harus diwaspadai dengan cara pengawasan dalam proses pelatihan dan pendidikan yang diselenggarakan pihak asing.

Industri otomotif di indonesia sebagian dilakukan dengan cara *Joint Venture*, seperti⁸⁵:

1. PT. Toyota Gosei Safety System Indonesia merupakan perusahaan patungan antara PT. Toyota Gosei Co, Ltd dengan PT. Astra Otoparts Tbk.

⁸⁴ Pasal 12 Undang-undang No. 25 tahun 2007

⁸⁵ Andie Hazairin S, Chief Of Grouf Treasury & Investor Relations PT. Haka Sarana Investama, diakases melalui Kompasiana Beyond Bloging.com, pada tanggal 18 Maret 2017, pukul 21:51 WIB

2. PT. Toyota Astra Motor, merupakan perusahaan patungan antara PT. Astra International, Tbk dengan Toyota Motor Corporation, Jepang.
3. PT. Astra Honda Motor, merupakan perusahaan patungan antara PT. Astra International, Tbk dengan Honda Motor Co, Ltd, Jepang.
4. PT. Astra Otoparts Tbk dengan Denso Corporation, Jepang
5. PT. Astra Otoparts Tbk dengan akebono Corporation, Jepang dan masih banyak lagi.

3.3.Licensing Agreements

Licensing Agreements, adalah izin tertulis dari sebuah perusahaan kepada perusahaan-perusahaan lain untuk menggunakan nama dagangnya (*brand name*), merek, teknologi, paten, hak cipta, atau keahlian-keahlian lainnya.⁸⁶ Pengertian lisensi itu sendiri adalah izin untuk menikmati manfaat ekonomi dari suatu obyek yang dilindungi HKI untuk jangka waktu tertentu. Sebagai imbalan atas pemberian lisensi tersebut, penerima lisensi wajib membayar royalti dalam

⁸⁶ Pandji Anoraga, 1994, *Perusahaan Multinasional dan Penanaman Modal Asing*, Jakarta: Pustaka Jaya, hlm. 46

jumlah tertentu dan untuk jangka waktu tertentu.⁸⁷ Mengingat hak ekonomis yang terkandung dalam setiap hak eksklusif adalah banyak macamnya, maka perjanjian lisensi pun dapat memiliki banyak variasi. Ada perjanjian lisensi yang memberikan izin kepada penerima lisensi untuk menikmati seluruh hak eksklusif yang ada, tetapi ada pula perjanjian lisensi yang hanya memberikan izin untuk sebagian hak eksklusif saja, misalnya lisensi untuk produksi saja, atau lisensi untuk penjualan saja.⁸⁸

Dengan cara seperti ini pemegang lisensi harus beroperasi di bawah kondisi dan ketentuan tertentu, yang didalamnya termasuk dalam hal pembayaran upah dan royalti. cara ini digunakan oleh perusahaan asing dengan mitra Negara Dunia Ketiga, sehingga Negara berkembang menginginkan harus membayar royalti kepada perusahaan asing. Dalam kontrak alih teknologi, lisensi biasanya dilakukan dalam bentuk perjanjian Paten.

Didalam pemberian izin tertulis atas suatu atau beberapa hak teknologi (lisensi) dari lisencor kepada licensee perlu

⁸⁷ Muhammad Djumahana, 2003, *Hak Miik Intelektual, (Sejarah, teori dan prakteknya di Indonesia)*, Bandung : Citra Aditya Bakti, hlm. 23

⁸⁸ [http://: jurnal hukum fakultas hukum, Universitas Sumatera Utara](http://jurnal.hukum.fakultas.hukum.universitas.sumatera-utara.ac.id/), diakses pada tanggal 18 Maret 2016, pukul 23:53 WIB

ditundukkan pada sejumlah ketentuan dan syarat yang harus dipenuhi oleh kedua belah pihak, karena dalam ketentuan dan syarat tersebut masing-masing menentukan “business expectation” dari komitmen hukum yang diperjanjikan.⁸⁹ Sehingga melalui ketentuan dan syarat tersebut hak (keuntungan yang diharapkan) dan kewajiban (pengorbanan) masing-masing pihak ditetapkan seimbang dan adil. Diantara berbagai ketentuan dan syarat tersebut yang perlu mendapat perhatian utama diantaranya adalah sebagai berikut:⁹⁰

1) Eksklusifitas atau non-eksklusifitas

Pemberian dan penerimaan lisensi dapat bersifat eksklusif dan non-eksklusif, dapat ditinjau dari segi lisencor atau licensee dengan kepentingan yang berbeda-beda. Untuk kepentingan pemasaran yang luas, Licensor biasanya menghendaki pemberian lisensi yang non-eksklusif, sehingga lisensi itu dapat digunakan oleh lebih banyak licensee.

2) Pembatasan jenis kegiatan

⁸⁹ Achmad Zen Umar Purba, 2005, *Hak Kekayaan Intelektual Pasca TRIPs*, Bandung: PT Alumni, hlm.63

⁹⁰ <http://noviatiindriani25.blogspot.co.id/2015/10/alih-teknologi.html>, diakses pada tanggal 18 Maret 2017, pukul 22:53 WIB

Biasanya lisensi tidak diberikan tanpa batas, dan pembatasan tersebut dapat ditentukan dengan berbagai cara. Cara-cara tersebut diantaranya:⁹¹

- a. Licensee dapat menerima hak know how untuk memproduksi serta menggunakan merek dagang untuk menjual produk yang bersangkutan.
- b. Licensee dapat menerima hak know how untuk memproduksi, tetapi hak menggunakan merek dagang diberikan kepada Licensee lain guna memasarkannya.
- c. Licensee hanya mendapatkan hak untuk menggunakan merek perusahaan dalam menjalankan usahanya sendiri.

Licensing Agreements, juga digunakan dalam perusahaan industri otomotif di Indonesia. Misalnya, seperti pemberian izin lisensi dari Toyota Motor Corporation Japan (TMC Japan) kepada PT. Toyota Astra Motor (PT. TAM), akan tetapi berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh saudara Agus P. Silaen bahwa, perjanjian lisensi Toyota antara TMC Japan dengan PT. TAM dituangkan dalam bentuk

⁹¹ *Ibid*

perjanjian baku yang ditentukan secara sepihak oleh licensor/Prinicpal, sedangkan pihak penerima lisensi hanya menerima dan menandatangani perjanjian tersebut.⁹² Serta Hak dan kewajiban para pihak telah dirumuskan dalam bentuk perjanjian baku. Oleh karena itu jika demikian yang terjadi apakah pemerintah hanya tinggal diam terkait dengan persoalan ini dan mendambakan adanya alih teknologi dalam Industri otomotif. Sementara Perumusan hak dan kewajiban tersebut kurang selaras dengan asas kebebasan berjanji (*freedom of contract, partij otonom*), asas keseimbangan dan asas persamaan hak.

Untuk itu jika Negara ini mau menuju proses alih teknologi tersebut disarankan agar Pemerintah mempersiapkan diri dan mengantisipasi situasi dan kondisi perkembangan dengan jalan membenahi dan menyempurnakan perangkat aparatur dan perangkat hukum perundang-undangan yang mengaturnya.

3.4.Turnkey Projects

⁹²Tesis Agus P. Silaen, *Perjanjian Lisesnsi Atas Hak Keakayaan Perindustrian dalam Perspektif Hukum Bisnis (suatu studi pemberian lisensi Toyota motor Corporation, Japan kepada PT. Toyota Astra Motor)*, diakses melalui Repository.usu.ac.id (USU Institutional Repository), pada tanggal 18 Maret 2017, pukul 23:45 WIB

Turnkey Projects, yaitu membangun infrastruktur dan konstruksi yang diperlukan perusahaan asing untuk menyelenggarakan proses produksi di Negara Dunia Ketiga.⁹³ Dengan cara ini bila fasilitas telah siap dioperasikan maka, perusahaan asing menyerahkannya kepada perusahaan domestik atau organisasi lainnya. Selain itu perusahaan asing juga menyelenggarakan pelatihan pekerja dalam negeri agar suatu saat dapat mengambil alih segenap proses produksi yang dibutuhkan. Sehingga disini lagi-lagi dibutuhkan pengawasan dan komitmen terhadap perjanjian yang telah dilakukan sehingga adanya keseriusan didalam melakukan pelatihan mengoperasikan proses produksi.

Didang industri otomotif, fakta yang terjadi dilapangan adalah berdasarkan Sumber Investor Daily:⁹⁴ Pemerintah akan mendesak Jepang lebih serius melakukan transfer teknologi di sektor otomotif. Alih teknologi melalui skema Manufacturing Industry Development Center (Midec) merupakan bagian dari perjanjian kemitraan ekonomi RI-Jepang (Indonesia-Jepang

⁹³ <http://nadya.wordpress.com/2009/02/menelajangi-alihteknologi>, dalam tulisan Wiwi Dwi Astuti, hlm. 54, diakses pada tanggal 18 Maret 2017, pukul 23:18 WIB

⁹⁴ Sumber Investor Daily terkait dengan pernyataan MenperinSaleh Husin pada Selasa (9/16).

Economic Partnership Agreement/IJ-EPA) yang diteken kedua negara pada 2007. Namun, program itu tidak berjalan sebagaimana mestinya. Saleh Husin saat menjabat sebagai Menperin menyatakan bahwa, "Kita punya posisi tawar yang kuat sebagai pasar sekaligus sebagai basis produksi otomotif Jepang. Maka kami akan meminta Jepang lebih banyak melakukan transfer teknologi, salah satunya di sektor otomotif," kata Menteri Perindustrian (Menperin) Saleh Husin saat bertandang ke redaksi Investor Daily di Jakarta.

Berdasarkan fakta diatas dapat ditafsirkan bahwa Jepang dalam hal ini tidak serius dalam melakukan pelatihan terkait dengan proses memproduksi produk otomotif padahal kedua Negara telah melakukan perjanjian kemitraan dibidang ekonomi. Oleh karena itu, hal ini menjadi sebuah PR yang harus dituntaskan oleh pemerintah, sehingga ada keseriusan dalam melakukan pelatihan tenaga kerja sehingga proses alih teknologi bisa berjalan dengan efektif.

3.5. Know-how Contract

Know-how Contract, merupakan ketentuan mengenai kegiatan mentransfer dan mengakuisisi teknologi dalam bentuk tertulis yang terpisah dari kontrak lisensi untuk alasan-alasan

tertentu.⁹⁵ Hal tersebut juga memungkinkan ketentuan yang di atur dalam lisensi kontrak yang berkaitan dengan penemuan paten atau obyek lain dari hak kekayaan industri. Bahkan hal ini sangat memungkinkan ketika pemilik penemuan juga adalah pengembang hak *know-how* tersebut. Misal diagram *lay out* perlengkapan pabrik, lis suku cadang dan spesifikasi material baru, instuksi manual operasi mesin, *packaging* dan *job description*.⁹⁶

B. Tinjauan Umum Tentang Penanaman Modal Asing

1. Pengertian Penanaman Modal Asing

Penanaman modal adalah segala bentuk kegiatan penanaman modal, baik oleh penanaman modal dalam negeri maupun penanaman modal asing untuk melakukan usaha di wilayah Negara Republik Indonesia.⁹⁷ Penanaman modal adalah kegiatan pemanfaatan dana yang dimiliki dengan menanamkannya ke usaha/proyek yang produktif baik secara langsung maupun tidak langsung, dengan harapan selain mendapatkan pengembalian modal awalnya di kemudian hari, tentunya pemilik modal juga

⁹⁵ Suhud Margono dan Amir Angkasa, 2002, *Komersialisasi Aset Intelektual Aspek Hukum Bisnis*, Jakarta : PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, hlm. 120

⁹⁶ *Op. Cit*, Wiwi Dwi Astuti, hlm.55

⁹⁷ Pasal 1 butir 1 Undang-undang No 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal

akan mendapatkan sejumlah keuntungan dari penanaman modal dimaksud.⁹⁸

Sedangkan Istilah penanaman modal asing merupakan terjemahan dari bahasa Inggris, *foreign investment*. Pengertian penanaman modal asing tercantum pada Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal adalah kegiatan menanam modal untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia yang dilakukan oleh penanam modal asing, baik yang menggunakan modal asing sepenuhnya maupun yang berpatungan dengan penanam modal dalam negeri.⁹⁹ Prof. M. Sornarajah juga memberikan definisi tentang penanaman modal asing, yakni *transfer of tangible or intangible assets from one country to another for the purpose of use in the country to generate wealth under the total or partial control of the owner of the assets*¹⁰⁰. Beliau memandang bahwa, Penanaman Modal Asing sebagai transfer modal, baik nyata maupun tidak nyata dari suatu negara ke negara lain dengan tujuan untuk mendapatkan keuntungan. Dalam definisi ini, PMA dapat dikonstruksikan

⁹⁸ Jonker Sihombing, 2009, *Hukum Penanaman Modal di Indonesia*, Bandung: Alumni, hlm. 15

⁹⁹ Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal

¹⁰⁰ *Op. Cit.*, Salim HS dan Budi Sutrisno, hlm. 149

sebagai pemindahan modal dari suatu negara ke negara lain. Tentunya tujuan penggunaannya untuk mendapatkan keuntungan.

Dalam *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, disebutkan juga pengertian Modal Asing, yaitu modal dari suatu bangsa (negara)asing yang ditanamkan ke suatu negara dengan maksud memperoleh keuntungan yang cukup. Dengan demikian penanaman modal asing dapat diartikan sebagai suatu bentuk kegiatan yang dilakukan oleh badan hukum asing dengan menanamkan modal berdasarkan tata cara dan prosedur yang berlaku di wilayah suatu negara dengan tujuan untuk memperoleh keuntungan, dan *host country* sebagai penyedia lahan bagi para investor juga harus dapat merasakan keuntungan berupa pertumbuhan dan perkembangan dalam pembangunan di berbagai sektor yang merupakan hasil dari terciptanya iklim investasi yang baik di negara tersebut.¹⁰¹

2. Dasar Hukum Penanaman Modal Asing

Dasar hukum berlakunya investasi asing di Indonesia ada sejak diundangkannya UU Nomor 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing. Undang-Undang ini merupakan payung di dalam menjalankan penanaman modal asing di Indonesia.

¹⁰¹ Velliana Tanaya, *Pengaturan Alih Teknologi dalam rangka Penanaman Modal Asing di Indonesia (Jurnal Hukum)*, hlm.13

Undang-Undang ini telah dilakukan perubahan dan penambahan dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1970 tentang Perubahan dan Tambah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1967 Tentang Penanaman Modal Asing. Sampai Kemudian pada tahun 2007 di berlakukan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, yang merupakan peraturan mengenai penanaman modal dalam pelayanan satu atap yang berlaku hingga saat ini. Selain Undang-Undang tersebut terdapat pula Peraturan Pemerintah, Keputusan Presiden, dan berbagai Peraturan Menteri yang mengatur mengenai Penanaman Modal Asing di Indonesia, antara lain:¹⁰²

- 1) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1992 tentang persyaratan Pemilikan Saham Dalam Perusahaan Penanaman Modal Asing.
- 2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 1994 tentang Pemilikan Saham Dalam Perusahaan yang didirikan dalam Rangka Penanaman Modal Asing.
- 3) Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2010 tentang Daftar Bidang Usaha Yang Tertutup Dan Bidang Usaha Yang Terbuka Dengan Persyaratan Di Bidang Penanaman Modal.

¹⁰² Muhammad Faiz Aziz, 2015, *Penanaman Modal dan Kepemilikan Saham di Pasar Modal*, Media Pembinaan Hukum Nasional, hlm. 23

- 4) Peraturan Kepala BKPM Nomor 6 Tahun 2011 Tentang Tata Cara Pelaksanaan, Pembinaan dan Pelaporan Pelayanan Terpadu Satu Pintu di Bidang Penanaman Modal.
- 5) Peraturan Kepala BKPM Nomor 12 Tahun 2009 Tentang Pedoman dan Tata Cara Permohonan Penanaman Modal.

3. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penanaman Modal Asing

Ada beberapa teori yang dikemukakan oleh beberapa ahli untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi penanaman modal asing. Diantaranya:¹⁰³

- 1) Alan M. Rugman (1981)

Menyatakan bahwa, penanaman modal asing dipengaruhi oleh variabel lingkungan dan variabel internalisasi. Variabel lingkungan sering kali disebut keunggulan spesifik Negara atau faktor spesifik. Sedangkan variabel internalisasi atau keunggulan spesifik perusahaan merupakan keunggulan internal yang dimiliki perusahaan Multinasional.

- 2) John Dunning (1977)

Menjelaskan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi Penanaman Modal Asing melalui teori Ancangan eklektis. Menurut dia teori eklektis menetapkan bahwa suatu aset yang

¹⁰³ Suprayitno, SH, *Penanaman Modal Asing Dan Undang-Undang Penanaman Modal Asing, Harapan Dan Kenyataan*, diakses dari <http://www.legalitas.org>, pada tanggal 18 Maret 2017, pukul 00:00 WIB

terdiri dari tiga persyaratan dibutuhkan apabila sebuah perusahaan akan berkecimpung dalam penanaman modal asing. Tiga persyaratan itu adalah keunggulan spesifik perusahaan, keunggulan spesifik negara dan keunggulan internalisasi.¹⁰⁴

3) Raymond Vernon dan Charles P. Kindleberger

Memandang bahwa peranan penanaman modal asing secara ekonomi tradisional dan meninjaunya dari segi kenyataan, di mana penanaman modal asing dapat membawa pengaruh pada perkembangan dan modernisasi ekonomi negara penerima modal asing. Proses tersebut dapat dilihat pada gejala perkembangan dan pertumbuhan ekonomi dunia dan mekanisme pasar yang dapat berlangsung baik dengan atau tanpa pengaturan dan fasilitas dari negara penerima modal asing.¹⁰⁵

4. Syarat-Syarat Untuk Menarik Modal Asing

Uraian berikut ini akan menguraikan tentang syarat-syarat untuk menarik Modal Asing, diantaranya:

1) Syarat adanya kesempatan ekonomi (*Economic opportunity*)

Untuk menarik investor asing dibutuhkan adanya kesempatan ekonomi bagi investor, seperti dekat dengan sumber daya alam,

¹⁰⁴ *Op. Cit.*, Pandji Anoraga, hlm. 35

¹⁰⁵ *Op. Cit.*, Aminuddin Ilmar, *Hukum Penanaman Modal di Indonesia*, hlm. 44

tersedia bahan baku, tersedia lokasi untuk mendirikan pabrik, tersedianya tenaga kerja yang murah dan tersedianya pasar yang prospektif.¹⁰⁶

2) Syarat Stabilitas Politik (*Political Stability*)

Penanam Modal Asing akan datang dan mengembangkan usahanya jika negara yang bersangkutan terbangun proses stabilitas politik dan proses demokrasi yang konstitusional.

3) Syarat Kepastian Hukum (*legal certainty*)

Untuk mewujudkan sistem hukum yang mampu mendukung iklim investasi diperlukan aturan jelas mulai dari izin untuk usaha sampai dengan biaya-biaya yang harus dikeluarkan untuk mengoperasikan perusahaan. Untuk mencapai kondisi ini harus adanya penegakan supremasi hukum (*rule of law*).¹⁰⁷

5. Fasilitas Dalam Penanaman Modal Asing

Pemerintah Indonesia memberikan fasilitas dan kemudahan dalam rangka menarik para investor ke Indonesia. Fasilitas dan kemudahan tersebut diatur dalam Pasal 18 sampai dengan Pasal 24 UU Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal. Dalam pasal-pasal tersebut ditentukan bahwa investor, baik domestik maupun asing yang menanamkan investasinya di Indonesia

¹⁰⁶ Erman Rajagukguk, 2006, *Hukum Investasi di Indonesia*, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, hlm. 41

¹⁰⁷ *Ibid*, hlm. 51

diberikan fasilitas atau kemudahan-kemudahan dalam penanaman investasinya. Fasilitas penanaman modal itu diberikan kepada penanaman modal yang melakukan perluasan usaha atau melakukan penanaman modal baru.¹⁰⁸

Pasal 18 ayat (3) mengatur mengenai sepuluh kriteria investor yang akan mendapatkan fasilitas yakni penanaman modal yang meliputi hal-hal sebagai berikut¹⁰⁹:

- 1) menyerap banyak tenaga kerja;
- 2) termasuk skala prioritas tinggi;
- 3) termasuk pembangunan infrastruktur;
- 4) melakukan alih teknologi;
- 5) melakukan industry pionir;
- 6) berada di daerah terpencil, daerah tertinggal, daerah perbatasan;
- 7) menjaga kelestarian lingkungan hidup;
- 8) melaksanakan kegiatan penelitian, pengembangan, dan inovasi;
- 9) bermitra dengan UKM atau koperasi;
- 10) industri yang menggunakan barang modal atau peralatan yang diproduksi dalam negeri.

¹⁰⁸ *Op. Cit.*, Velliana Tanaya, *Pengaturan Alih Teknologi dalam rangka Penanaman Modal Asing di Indonesia*, hlm.16

¹⁰⁹ Pasal 18 Undang-Undang Nomor 25 tahun 2007 Tentang Penanaman Modal

Sepuluh bentuk fasilitas atau kemudahan yang diberikan kepada investor, baik investor domestik maupun investor asing, adalah sebagai berikut:¹¹⁰

- 1) Fasilitas PPh melalui pengurangan penghasilan neto.
- 2) Pembebasan atau keringanan bea masuk impor barang modal yang belum bisa diproduksi di dalam negeri.
- 3) Pembebasan bea masuk bahan baku atau penolong untuk keperluan produksi tertentu.
- 4) Pembebasan atau penangguhan Pajak Penghasilan (PPN) atas impor barang modal.
- 5) Penyusutan atau amortisasi yang dipercepat.
- 6) Keringanan Pajak Bumi dan Bangunan.
- 7) Pembebasan atau pengurangan pajak penghasilan badan.
- 8) Fasilitas hak atas tanah.
- 9) Fasilitas pelayanan keimigrasian.
- 10) Fasilitas perizinan impor.

¹¹⁰ *Op Cit.*, H. Salim dan Budi Sutrisno, hlm.274

C. Tinjauan Umum Tentang Industri Otomotif

1. Pengertian Industri Otomotif

Pengertian Industri menurut Pasal 1 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian adalah kegiatan ekonomi yang mengolah bahan mentah, bahan baku, barang setengah jadi, dan/atau barang jadi menjadi barang dengan nilai yang lebih tinggi untuk penggunaannya, termasuk kegiatan rancang bangun dan perekayasaan industri.¹¹¹ Industri adalah organisasi *enterprenuer* yang mengolah bahan baku atau bahan setengah jadi menjadi barang jadi yang mempunyai nilai tambah dengan cara melakukan investasi mesin dan peralatan yang dibutuhkan.¹¹² Sedangkan industri menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Industri adalah kegiatan memproses atau mengolah barang dengan menggunakan sarana dan peralatan yang memadai.¹¹³

Jadi, Berdasarkan beberapa defenisi diatas dapat disimpulkan bahwa, yang disebut dengan industri adalah suatu produksi atau kegiatan dengan cara mengolah bahan baku atau bahan setengah jadi menjadi barang jadi dengan tujuan agar barang tersebut

¹¹¹ Pasal 1 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian

¹¹² Nita Kurniawan, 2003, *Efektifitas Dinas Perindustrian Perdagangan dan Penanaman Modal Dalam Pengembangan Industri Kecil di Surakarta*, Surakarta: FKIP, hlm. 20

¹¹³ Tim Penyusun, 2007, *Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi ke empat*, Jakarta: Balai Pustaka, hlm. 125

meiliki nilai yang lebih tinggi dalam penggunaannya dengan cara memanfaatkan sumber-sumber yang diperoleh dan teknologi yang dapat dikuasai oleh ketrampilan dan dikelola dengan management yang baik.

Otomotif adalah sebuah ilmu yang mengulas tentang berbagai jenis alat transportasi yang menggunakan mesin/motor sebagai sumber penggerak karena jika mesin/motor diaktifkan akan dapat menghasilkan tenaga yang dapat menggerakkan alat transportasi seperti sepeda motor, mobil, traktor, bus, alat berat, dan lain sebagainya.¹¹⁴ sedangkan industri otomotif adalah merancang, mengembangkan, memproduksi, memasarkan, dan menjual serta melakukan purna jual kendaraan bermotor.¹¹⁵ Industri otomotif memiliki beragam perusahaan dan organisasi yang terlibat dalam desain, pengembangan, manufaktur, pemasaran dan penjualan kendaraan bermotor. Industri ini adalah sektor ekonomi terpenting di dunia dalam segi pendapatan devisa. Industri ini tidak termasuk industri yang dikhususkan untuk pemeliharaan kendaraan purna jual, misalnya bengkel mobil atau stasiun pengisian bahan bakar.

¹¹⁴ Dewa Yuniardi, 2013, *Industri Otomotif*, diakses pada tanggal 19 Maret 2017 Pukul 20:18 WIB

¹¹⁵ sumber: blognyamitra.wordpress.com dan <http://www.gaikindo.or.id/>, diakses pada tanggal 19 Maret 2017, Pukul 20:18 WIB

2. Bagian Produk Industri Otomotif

Bagian dari produk otomotif yang di produksi oleh Industri otomotif, yang dibagi dalam beberapa kelompok, yaitu:¹¹⁶

- 1) Platform, terdiri dari Body (in white), Chasis (rangka kendaraan), erta mechanical. Platform adalah hal utama yang dirancang oleh pemegang merk, dimana platform inilah yang akan didaftarkan kepada HAKI (Hak Kekayaan Intelektual) / Hak Paten dari sebuah kendaraan, karena ini merupakan hasil rancangan dari pemegang merk.
- 2) Power Train, terdiri dari Engine (mesin), Transmission (transmisi), Differential. Umumnya pada awal pembuatan prototype sang perancang (pemegang merk) tidak perlu merancang/membuat mesin, karena untuk investasi industri permesinan membutuhkan investasi yang sangat besar sekali. Sejalan dengan tumbuhnya industri otomotif dunia, sudah banyak industri pembuatan mesin kendaraan yang ada sehingga yang dilakukan sang perancang hanyalah memilih mesin mana yang cocok digunakan sesuai dengan rancangan teknis prototype hasil perancangan nya. Pada umumnya banyak sekali merk-merk mobil yang berbeda-

¹¹⁶ *Op. Cit*, Dewa Yuniardi, 2013, *Industri Otomotif*

beda menggunakan mesin yang sama, yang berbeda hanyalah ECU (Engine Control Unit) dimana inipun sudah banyak industri yang sudah membuat ini.

- 3) Electrical, terdiri dari Wiring dan Hardnes. Bentuk seperti ini sudah banyak industri-industri yang memproduksi sistem elektrikal kendaraan.
- 4) Interior/Eksterior, merupakan estetika dari sebuah kendaraan, ini perlu dilakukan perancangan artistik oleh pemegang merk.

3. Sistem Bisnis Industri Otomotif

Industri produk otomotif terdiri dari perusahaan yang memproduksi peralatan orisinil dan juga produk purna jual kendaraan bermotor. Peralatan orisinil terdiri atas barang yang akan dirakit dalam proses manufaktur menjadi suatu produk otomotif. Produk purna jual termasuk produk pengganti, yaitu bagian-bagian otomotif yang dibuat atau dimanufaktur kembali untuk mengganti produk peralatan orisinil yang usang atau rusak; dan aksesoris, misalnya produk yang ditambahkan di tahap lanjut untuk alasan kenyamanan, kemudahan, keamanan, perbaikan

kinerja atau personalisasi produk akhir.¹¹⁷ contoh perusahaan manufaktur otomotif dan komponennya yang ada di Indonesia seperti: Astra International Tbk, Astra Otoparts Tbk, Indo Kordsa Tbk, Gajah Tunggal Tbk dan Goodyear Indonesia Tbk.

Sedangkan sistem bisnis industri otomotif secara umum dibagi menjadi beberapa bagian yaitu:

1) Industri Pemegang Merk (Pemegang Lisensi atau Prinsipal)

Industri Pemegang Merk yang melakukan desain (perancangan) dimulai dari product planning, styling, prototyping, homologation, desain teknis (engineering design) dan hal-hal lain yang berhubungan dengan perancangan sebuah kendaraan. Setelah produk sudah ada dalam bentuk Prototype yang kemudian melakukan uji coba (riset) terhadap prototype tersebut dengan berbagai macam standarisasi pengujian-pengujian yang berlaku dan kemudian melakukan perbaikan-perbaikan terhadap prototype tersebut sampai kemudian prototype tersebut dianggap layak untuk diproduksi.¹¹⁸

¹¹⁷ Ian Chalmers, 1996, *Konglomerasi: Negara Dan Modal Dalam Industri Otomotif Indonesia*, Jakarta: Gramedia, hlm. 15

¹¹⁸ Lena Ellitan dan Lin, *Manajemen Operasional Dalam Era Baru Manufaktur*, Bandung: Cv. Alfabeta, hlm.45 (E-book), diakses pada tanggal 19 Maret 2017, pukul 20:17 WIB

Setelah prototype sudah diuji dan dilakukan perbaikan-perbaikan lalu prinsipal kemudian merancang industri untuk membuat kendaraan prototype tersebut dalam jumlah banyak.

2) Industri Perakitan

Industri Perakitan sering juga disebut sebagai ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merk), APM (Agen Pemegang Merk), yang melaksanakan produksi kendaraan sesuai dengan SOP dan arahan teknisdari Pemegang Merk.¹¹⁹ Untuk melaksanakan perakitan bisa dilakukan oleh Pemegang Merk itu sendiri, atau bekerjasama dengan investor lain untuk memproduksi kendaraan rancangan dari Pemegang Merk.

Industri perakitan hanya melaksanakan SOP dan standarisasi teknis yang diberikan oleh pemegang merk, adapun untuk pengembangan teknis perancangan dilaksanakan oleh Pemegang Merk. Beberapa perusahaan otomotif di Indonesia yang berkedudukan sebagai ATPM, yaitu ATPM Toyota, ATPM Daihatsu dan ATPM Isuzu.

3) Industri Karoseri

Industri Karoseri adalah industri yang melakukan perubahan dari bodi kendaraan yang diproduksi oleh industri

¹¹⁹ *Ibid*, hlm, 46

perakitan untuk melayani kebutuhan pasar tertentu seperti mobil box, bis, truk dll. Industri karoseri menggunakan platform yang dirancang oleh pemegang merk dengan mengacu pada spesifikasi teknis kendaraan yang ditentukan oleh pemegang merk.¹²⁰

Perusahaan yang bergerak dibidang Industri Karoseri di Indonesia seperti: PT. Harapan Mandiri Utama, Mitra Abadi Sejati, Cv. Lestari Abadi Jaya, Cv. Merakindo Mix dan Cv. Agung Mulia dll.

4) Industri Modifikator

Industri Modifikator, adalah industri yang melakukan perubahan modifikasi kendaraan mulai dari bodi, mesin, dan bagian-bagian lain sesuai dengan kebutuhan atau keinginan sang modifikator atau pasar dengan menggunakan platform dari pemegang merk.

5) Industri Perbengkelan/After Sales

Industri Perbengkelan/After Sales adalah industri jasa yang melakukan perbaikan dan perawatan dari kendaraan. Hampir

¹²⁰ *Ibid*, hlm. 47

semua perusahaan Otomotif di Indonesia memiliki Industri perbengkelan atau After Sales.

6) Industri Komponen

Industri Komponen adalah industri yang melakukan pembuatan/manufaktur untuk komponen-komponen otomotif sesuai dengan standarisasi teknis dari pemegang merk. Komponen yang dibuat bisa dibagi dalam 2 kategori, yaitu: komponen OEM (komponen yang digunakan untuk industri perakitan) dan Komponen After Market (komponen yang digunakan untuk perbaikan).¹²¹

4. Perkembangan Industri Otomotif di Indonesia

Data terkait dengan perkembangan industri otomotif di Indonesia peneliti dapatkan dari situ website Asosiasi Industri Kendaraan Bermotor Indonesia Indonesia (GAIKINDO), yang merupakan sebuah Organisasi yang didirikan pada tahun 1969, yang beranggotakan 16 perusahaan perakitan, 21 agen penjualan, 7 perusahaan suku cadang dan 4 industri otomotif komponen. Dari data yang diperoleh peneliti sajikan dalam bentuk Tabel, sebagai berikut:

¹²¹ *Ibid*, hlm. 48

PERIODE	Perkembangan Industri Otomotif
<p>Periode 1960-1995</p>	<p>Tahun 1969: Kementerian Perindustrian Perdagangan mengeluarkan peraturan bersama tentang impor kendaraan bermotor, baik dalam keadaan utuh (<i>completely-built up</i>, CBU) ataupun terurai (<i>completely-knocked down</i>, CKD), serta tentang industri perakitan dan keagenan. Pada saat itu mulai bermunculan industri perakitan serta industri-industri pendukung, seperti suku cadang, pengecatan, baterai (aki). Industri lokal sudah sanggup memproduksi jigs dan fixtures, serta melakukan proses pengecatan, las, trimming, dan metal finishing.</p> <p>Tahun 1971: PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors, agen merk Mitsubishi, muncul sebagai perusahaan pertama yang mengantongi izin sebagai pemegang merk (APM). Pada tahun ini pasar kendaraan bermotor pun mulai menggeliat, dengan penjualan tahunan sekitar 50.000 unit.</p> <p>Tahun 1974: Pemerintah menerbitkan peraturan yang menyetop impor mobil utuh (CBU) dengan maksud untuk mendorong industri dalam negeri. Impor CBU hanya boleh dilakukan oleh APM yang sudah sanggup memproduksi suku cadang.</p> <p>Tahun 1976: Pemerintah mengeluarkan paket peraturan yang terkenal dengan “Program Penanggalan Komponen”. Salah satu tujuan paket program ini adalah mengenakan pajak impor tinggi terhadap kendaraan yang belum menggunakan suku cadang buatan dalam negeri. Pada masa-masa itu terdapat 35 merk kendaraan di pasar nasional, tapi daya beli masyarakat masih rendah akibat kondisi ekonomi nasional yang baru mulai bangkit. Pemerintah mengutamakan pengembangan mobil minibus (multi-purpose vehicle, MPV) dengan mengenakan pajak rendah untuk beberapa model seperti Toyota Kijang dan Mitsubishi Colt T 210, dan mengenakan pajak tinggi untuk jenis sedan.</p> <p>Tahun 1983: Untuk mendorong industri komponen lokal, Pemerintah menerbitkan “Program Penanggalan Komponen” jilid dua. Ada pajak tinggi bagi sejumlah impor komponen. Industri pendukung mulai mampu memproduksi beberapa komponen penting seperti transmisi, kopling, mesin, sistem rem, pencetakan metal, sistem pengatur pintu. Ada 27 merk mobil mengisi pasar nasional. Angka penjualan sempat melonjak hingga 208.000 unit pada 1981, penjualan tahunan turun lagi sampai 150.000 dari 170.000 di tahun-tahun berikutnya.</p> <p>Tahun 1993: Pemerintah mengganti “Program Penanggalan Komponen” dengan “Program Insentif”, yang juga akrab disebut “Paket Kebijakan Otomotif 1993”. Industri kendaraan bermotor bisa menentukan komponen untuk diproduksi sendiri, dan untuk itu mereka mendapatkan pemotongan pajak impor, bahkan penghapusan sama sekali, tergantung seberapa banyak kandungan lokal pada mobil yang diproduksinya. Produksi mesin, transmisi dan propeler terus berkembang. Pasarnya bukan hanya di dalam negeri, melainkan juga diekspor. Ada 24 merk mobil meramaikan pasar domestik pada tahap ini. Dan membaiknya ekonomi ikut berperan mengangkat penjualan dari 159.000 unit pada 1989 menjadi 214.000 unit pada 1993, dan naik lagi 397.000 unit pada 1995.</p>

<p>Periode 1996-2015</p>	<p>Tahun 1996: Pemerintah memutuskan mempercepat “Program Intensif” dan menggulirkan “Program Mobil Nasional”. Intinya, bahwa untuk mendapatkan potongan atau bahkan pembebasan bea impor, perusahaan otomotif mesti memiliki kandungan lokal 20% di tahun pertama produksi, 40% di tahun kedua, dan 60% di tahun ketiga. Pembebasan pajak barang mewah untuk mobil dengan kandungan lokal sedikitnya 60% mendorong industri untuk melakukan investasi pabrik baru, seperti pabrik mesin dan casting, dengan hasil berupa produk setengah jadi. “Program Mobil Nasional” juga mencakup produksi mobil merk Timor serta merk lain seperti Maleo, Perkasa, Kancil, dan Astra. Sempat berjalan tapi program ini berhenti sebentar kemudian. Pada masa itu terdapat 20 merk meramaikan pasar domestik.</p> <p>Tahun 1997: Krisis keuangan memporak-porandakan ekonomi Asia, tak terkecuali Indonesia yang menderita paling parah dan perlu waktu lama untuk pulih. Nilai tukar rupiah anjlok drastis dari Rp 2.500 per dolar AS menjadi Rp 17.000 per dolar AS. Kerusuhan meledak di jalan-jalan kota besar. Industri dan pasar otomotif nasional pun tak luput dari krisis. Sempat melambung dan memecahkan rekor penjualan hingga 392.000 unit pada 1997, pasar mobil domestik terjun bebas dan hanya sanggup mencetak penjualan 58.000 unit pada 1998.</p> <p>Tahun 1999: Era pasar bebas global masuk Indonesia, ditandai dengan langkah Pemerintah menandatangani “Paket Kebijakan Otomotif 1999” untuk mendorong ekspor produk-produk otomotif, juga untuk mendorong kebangkitan kembali pasar domestik, melalui peningkatan produksi oleh industri pendukung otomotif. “Program Insentif” belakangan tak lagi diberlakukan dan bea impor turun di bawah separo dari sebelumnya. Hasilnya, mobil-mobil CBU kembali banyak mengalir ke Indonesia, terutama di segmen mewah dengan munculnya Jaguar dan Lexus. Importir mobil CBU juga meningkat. Persaingan antar merk juga makin ketat, karena merk-merk produksi lokal harus bersaing dengan merk buatan negara lain. Bagi merk buatan lokal, ini memaksa mereka meningkatkan kualitas dan layanan pada konsumen.</p> <p>Tahun 2000: Penjualan tahunan naik dari 94.000 unit pada 1999 menjadi 301.000 unit pada 2000, menyusul kebijakan Pemerintah membuka pasar domestik untuk produk impor. Angka penjualan terus naik hingga 483.000 unit pada 2004, dan bahkan kembali menciptakan pemecahan rekor 532.000 unit pada 2005 atau tujuh tahun setelah krisis keuangan 1998. Kementerian Negara Lingkungan Hidup menerbitkan peraturan tentang penggunaan standar emisi Euro-2 bagi kendaraan bermotor Indonesia. Peraturan ini mulai efektif pada 1 Januari 2005 untuk mobil baru serta 1 Januari 2007 untuk mobil yang sedang diproduksi saat itu.</p> <p>Tahun 2006: Pemerintah menerbitkan kebijakan untuk menaikkan harga minyak sampai 120% pada 2005. Ini berpengaruh terhadap performa pasar domestik yang pada 2006 hanya sanggup mencetak penjualan 319.000 unit. Penjualan kembali naik pada 2007 menjadi 433.341 unit. Sedangkan ekspor CBU mencapai 60.267 unit, dan impor CBU 55.112 unit, atau terjadi surplus 5.155 unit.</p> <p>Tahun 2008: Pada 2008, untuk pertama kali dalam sejarah industri otomotif nasional, pasar domestik lagi-lagi mencetak rekor baru</p>
---------------------------------	--

	<p>penjualan 603.774 unit kendati tengah terjadi krisis keuangan global. Ekspor juga naik menjadi 100.982 unit, dan impor 72.646 unit. Indonesia pun tampil sebagai salah satu kekuatan otomotif ASEAN selain Thailand dan Malaysia. Pemerintah meluncurkan Perpres No 28 tentang kebijakan industri nasional yang di dalamnya berisi kebijakan industri kendaraan bermotor.</p> <p>Tahun 2009: Pada 2010, Pemerintah menerbitkan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 59/M-IND/PER/5/2010 tentang Industri Kendaraan Bermotor. Dengan telah terbitnya peraturan tersebut maka Peraturan Menteri Perindustrian & Perdagangan Nomor 275/MPP/Kep/6/1999 tentang Industri Kendaraan Bermotor dan Keputusan Direktur Jenderal Industri Logam Mesin Elektronika dan Aneka Nomor 024/SK/ILMEA/XI/2003 tentang Ketentuan Industri Perakitan & Tingkat Keteruraian Kendaraan Bermotor dan Komponen untuk Tujuan Perakitan dicabut dan dinyatakan dinyatakan tidak berlaku. Sementara itu, untuk ekspor angkanya juga menunjukkan peningkatan dari tahun ke tahun. Ekspor berupa produk CBU, CKD, maupun komponen. Ekspor dalam bentuk CBU menunjukkan angka 56.669 unit (2009), 85.796 unit (2010), 107.932 unit (2011), dan 173.368 unit (2012). Ekspor CKD sebesar 53.140 unit (2009), 55.624 unit (2010), 83.709 unit (2011), dan 100.122 (2012). Sedangkan ekspor dalam bentuk komponen mencapai 232.648 pieces (2009), 353.950 pieces (2010), 48.170.428 pieces (2011), dan 55.504.758 pieces (2012). Maraknya pasar juga ditandai dengan kenaikan volume impor, yakni 32.678 unit (2009), 76.520 unit (2010), 76.173 unit (2011), dan 125.873 unit (2012). Dan hingga 2012, industri otomotif Indonesia mencakup 37 brand.</p> <p>Tahun 2013: Pemerintah meluncurkan kebijakan “Program Produksi”. Program tersebut terdiri dari dua kelompok. Kelompok pertama berupa program produksi kendaraan hemat energi dan harga terjangkau yang dituangkan melalui kebijakan melalui kebijakan industri yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 2013. Kelompok kedua berupa program pengembangan kendaraan bermotor dengan emisi rendah karbon yang menggunakan teknologi mesin (engine), antara lain advanced petrol & diesel engine, biofuel engine, dual fuel engine (petrol engine dan gas engine), hybrid engine, serta engine yang dedicated untuk CNG/LPG. Hasil “Kebijakan Produksi” tersebut berupa pelaksanaan yang memunculkan produk kendaraan emisi rendah karbon dan ramah lingkungan yang sudah masuk pasar, di antaranya Astra Toyota Agya, Astra Daihatsu Ayla, Honda Brio Satya, Suzuki Wagon R, dan Datsun Go+ Panca.</p> <p>Tahun 2014: Pemerintah menerbitkan PP No 22/2014 untuk menggantikan PP No 41/2013 tentang PPN-BM dari 75% menjadi 125%</p>
--	---

Sumber Data: GAIKINDO 2016¹²²

¹²²Sumber Data Tentang Perkembangan Industri Otomotif di Indonesia diakses dari Website GAIKINDO, pada 21 Maret 2017 pukul 21:56 WIB

Selain data yang peneliti paparkan diatas, Noegardjito selaku Sekretaris Umum Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) dalam risetnya (dilakukan pada tahun 2015) dia menyatakan bahwa, Indonesia merupakan salah satu perkembangan otomotif terbesar di ASEAN setelah Thailand. Dia memprediksi Indonesia akan menjadi pasar otomotif terbesar di ASEAN pada 2019 dengan total kendaraan mencapai 2,3 juta.¹²³Perkembangan ini dipicu oleh pertumbuhan ekonomi Indonesia yang stabil, peningkatan kelas menengah dan peningkatan investasi sektor otomotif serta pemberlakuan regulasi otomotif yang mendukung pertumbuhan pasar. Hal ini dia sampaikan pada Seminar Prospek Industri Otomotif Nasional Menghadapi ASEAN Economic Community (AEC) 2015 bahwa penjualan otomotif di Indonesia hanya berbeda sekitar 100 ribu unit atau 7,5 % dari Thailand dan pertumbuhan penjualan domestik Indonesia dinyatakan dapat mencapai 23,6% per tahun.

¹²³ Sumber laporan Beritasatu.Com, 12 Juni 2015. Diakses pada tanggal 22 Maret 2017 pukul 20:17 WIB

D. Penelitian Terdahulu

Selain dua penelitian terdahulu yang peneliti sebutkan dan paparkan pada BAB I (satu), pebeliti juga menemukan beberapa penelitian yang berkaitan dengan masalah alih teknologi, sebagai berikut:

Nama dan Judul Peneliti	Rumusan Masalah	Kesimpulan	Perbedaan
<p>Nama: Romli Mubarak</p> <p>Judul: alih teknolog melalui perjanjian lisensi kaitannya dengan undang-undang nomor 14 tahun 2001 tentang paten.</p> <p>ISSN : NO. 0854-2031</p>	<p>1. Bagaimana alih teknologi melalui lisensi yang tidak menimbulkan kerugian,</p> <p>2. Bagaimana alih teknologi melalui perjanjian lisensi kaitannya dengan UU Nomor 14 Tahun 2001 tentang Paten (yang selanjutnya UU Nomor 14 tahun 2001 Tentang Paten disebut dengan UU Paten.</p>	<p>1. UU Paten, memandang bahwa “lisensi” sebagai sarana hukum alih Alih Teknologi Melalui Perjanjian Lisensi teknologi hakekatnya merupakan bentuk perlindungan terhadap inventor dan sekaligus sebagai pengakuan atas Hak Kekayaan Intelektual Bidang Invensi. Karena itu ketika inventor pemegang hak paten melakukan alih teknologi melalui cara lisensi dapat memberi keuntungan baik secara ekonomi maupun yang lain khususnya menyangkut Hak Atas kekayaan Intelektualnya</p>	<p>Perbedaan yang ada dengan pebelitian yang akan di lakukan oleh peneliti dalam penelitian adalah saudara Romli Mubarak meneliti terkait bagaimana alih teknologi melalui perjajian lisensi baik itu dari segi segi penerapan UU paten maupun alih teknologi yang tidak menimbulkan kerugian, sedangkan yang akan di teliti oleh peneliti adalah penelitian ini dalah peneliti akan meneliti terkait yang pertama bagaimana konsep alih teknologi yang ada dalak penaman modal asing khususnya dibidang industri Otomotif.</p>

		<p>dan bagi penerima teknologi tidak merasa dirugikan karena aspek manfaat yang diterimanya.</p> <p>2. UU Paten tersebut hanya menyatakan hukum alih teknologi dilakukan dengan cara “Perjanjian Lisensi” dan tidak mengatur secara detail bagaimana “Perjanjian Lisensi” dilakukan.</p>	
<p>Nama: Siti Zulaekhah, SH Judul: Pelaksanaan Alih Teknologi Pada Industri Tekstil Terpadu (Integrated Textile Mills) PT. Primatexco Indonesia Di Kabupaten Batang Jawa Tengah.</p>	<p>1. Hambatan-hambatan apa yang dihadapi oleh PT. Primatexco Indonesia dalam pelaksanaan alih teknologi</p> <p>2. Bagaimana upaya-upaya PT. Primatexco Indonesia dalam mengatasi</p>	<p>1. Hambatan yuridis berupa adanya beberapa klausul pembatasan seperti kewajiban penggunaan teknologi melalui Sojitz Corporation. Hambatan non yuridis berupa permasalahan bahasa campuran Jepang-Inggris dalam proses alih teknologi serta kultur lingkungan PT. Primatexco berposisi tidak turut menentukan arah perusahaan.</p> <p>2. Hambatan yuridis diatasi dengan cara mendorong pemerintah untuk mengendalikan praktik-praktik kontrak yang</p>	<p>perbedaan penelitian yang dilakukan oleh saudari siti zulaekhah dengan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti adalah penelitian adalah saudari zulaekhah meneliti tentang pelaksanaan alih teknologi pada industri tekstil sementara dalam penelitian ini peneliti meneliti tentang Alih teknologi pada industri otomotif.</p>

	<p>hambatan-hambatan dalam pelaksanaan alih teknologi tersebut</p>	<p>melibatkan pihak asing (misalnya terhadap kemungkinan-kemungkinan lahirnya klausul-klausul restriktif) melalui peraturan perundang-undangan yang jelas dan tidak menimbulkan tafsir ganda. Hambatan non yuridis diatasi dengan memperkuat hubungan dengan perusahaan afiliasi yang memungkinkan akses teknologi baru dalam bidang tekstil.</p>	
--	--	---	--