

BAB II
KERJA SAMA INDONESIA DAN TIONGKOK : IMPLIKASI
TERHADAP ASPEK KEMANUSIAAN

2.1. Gambaran Umum Kerja Sama Indonesia dan Tiongkok dalam *Belt and Road Initiative (BRI)*

2.1.1. Sejarah dan Tujuan Belt and Road Initiative (BRI)

Belt and Road Initiative (BRI) atau juga dikenal dengan istilah Jalur Sutra pertama kali diluncurkan oleh presiden Xi Jinping. Awalnya dikenal dengan One Belt One Road (OBOR), dirancang untuk menghubungkan Asia Timur dan Eropa melalui infrastruktur fisik (Windiani & Aryaguna, 2021). Hingga saat ini, BRI sudah meluas hingga ke Afrika, Oseania, dan Amerika Latin yang secara signifikan juga memperluas pengaruh ekonomi dan politik Tiongkok.

Istilah Jalur Sutra pertama kali muncul pada masa Dinasti Han (206 SM - 220 M), yang mengartikan pembangunan jaringan perdagangan di seluruh wilayah yang saat ini merupakan negara-negara Asia Tengah. Jalur ini didorong oleh permintaan sutra dari Kekaisaran Romawi yang kaya mengawali jalur perdagangan yang menjadi serangkaian rute yang menghubungkan Timur dan Barat. Masa kejayaan Jalur Sutra berlangsung selama beberapa ratus tahun sejak dimulainya Dinasti Tang sekitar tahun 639 M, ketika perdagangan berkembang pesat antara kekaisaran Tiongkok dan Kekaisaran Romawi Timur

yang makmur (AmCham China, 2015). Selama periode ini pula perdagangan maritim berkembang pesat, dengan para pedagang Tiongkok dapat menjangkau Afrika dan berbagai tempat di Timur Tengah.

Adanya bukti nyata atas kejayaan di masa lalu, mendukung kemunculan BRI sebagai sebuah inisiasi besar dalam politik luar negeri Tiongkok di masa ini. Fondasi sejarah menjadi salah satu komponen penting dalam perumusan BRI. Tiongkok meyakini BRI sebagai kekuatan dunia yang dapat menyatukan banyak negara dan masyarakat melalui kerja sama *win-win* di dalam sebuah komunitas dengan masa depan bersama (Carrai, 2021). Tiongkok menggunakan kesinambungan sejarah yang dibayangkan dan warisan Eurasia yang ingin diciptakan kembali. Adanya cita-cita untuk mempromosikan Eurasia sebagai model solidaritas, kepercayaan bersama, kesetaraan, inklusivitas, dan kerja sama yang saling menguntungkan antar negara dengan latar belakang budaya yang berbeda sehingga mampu berbagi perdamaian dan pembangunan.

Hingga pada akhir tahun 2013, Presiden Xi Jinping mengumumkan salah satu kebijakan luar negeri dan inisiatif ekonomi Tiongkok yang paling ambisius (Cai, 2017). Presiden Xi menyerukan pembangunan *Silk Road Economic Belt* dan *21st Century Maritime Silk*. Inisiasi ini diumumkan dalam pidato Presiden Xi saat kunjungannya ke Kazakhstan. Proyek ini bertujuan untuk menghidupkan kembali hubungan komersial, infrastruktur, dan transportasi serta memperkuat posisi Tiongkok di dunia internasional.

Pada awalnya BRI dikenal sebagai One Belt One Road (OBOR). Isitilah OBOR bagi negara-negara Barat dilihat sebagai alat ekspansi dominasi Tiongkok (Sebayang, 2019). Oleh karena itu, di tahun 2017 OBOR berganti nama menjadi BRI. Secara konsep, 'Belt' merujuk pada rute darat yang dikenal sebagai *Silk Road Economic Belt*, sedangkan 'Road' merujuk pada jalur laut yang disebut *21st Century Maritime Silk Road* (Sebayang, 2019). Ringkasnya, perubahan nama ini merupakan bagian dari strategi Tiongkok untuk menjadikan proyek ini sebagai inisiatif global yang lebih inklusif dan mengurangi resistensi internasional terhadap BRI, serta menegaskan visi geopolitik dan ekonomi Tiongkok di abad ke-21. Secara umum, BRI adalah strategi pembangunan yang dipromosikan oleh Republik Rakyat Tiongkok (RRT) sesuai dengan tujuan yang ditetapkan untuk koordinasi kebijakan dan memfasilitasi konektivitas, perdagangan, integrasi keuangan, dan obligasi antarmasyarakat.

Sebagaimana telah disebutkan, BRI dituangkan dalam dua konsep utama yaitu *Silk Road Economic Belt* (SREB) dan *21st Maritime Silk Road* (MSR). SREB dinilai penting bagi Presiden Xi karena bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan negara-negara *periphery* melalui bantuan jaringan transportasi dan infrastruktur. Dalam bagian ini, Tiongkok bertujuan untuk menginvestasikan hingga \$1 Triliun dalam infrastruktur transportasi dan perdagangan baru. Selain itu, SREB juga bertujuan untuk menyediakan rute impor atau ekspor dan pasokan energi alternatif serta mengurangi

ketergantungan Tiongkok pada jalur pelayaran Asia Tenggara. SREB memiliki tiga rute darat; (1) dari Timur Laut dan Barat Laut Cina, melalui Asia Tengah dan Rusia, ke Eropa dan Laut Baltik; (2) dari Barat Laut Cina melalui Asia Tengah dan Asia Barat ke Teluk Persia dan Laut Mediterania; (3) dari Barat Daya Cina melalui Semenanjung Indochina ke Samudera Hindia.

Sementara itu, wilayah geografis MSR memfokuskan pada kawasan Samudra Hindia, Pasifik Selatan, Laut Mediterania, dan Atlantik (F, Blanchard, & Flint, 2017). Terdapat dua opsi rute MSR yang saat ini sedang diajukan dalam dokumen “Vision and Action”, pertama dimulai dari pesisir Tiongkok melalui Laut Cina Selatan ke Pasifik Selatan yang menjadi Rute Timur. Kedua, Laut Cina Selatan juga akan menjadi Rute Barat yang mencapai Afrika dan Eropa. Namun, di tahun 2017 dikeluarkan kembali sebuah dokumen yang berjudul “Vision for Maritime Cooperation” memuat beberapa modifikasi dengan mengusulkan tiga rute yang berbeda. Pertama, Lintasan Ekonomi Biru Cina-Samudra Hindia-Afrika-Laut Mediterania yang menghubungkan Koridor Ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar (BCIM-EC) dan Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan (CPEC) yang membentang ke arah barat dari Laut Cina Selatan ke Samudra Hindia. Kedua, Laut Cina Selatan ke Samudra Pasifik, Oseania, dan Pasifik Selatan. Terdapat pula rencana rute yang telah tergambarkan, melalui Samudra Arktik yang menghubungkan ke Eropa (Minghao, 2015). MSR dan SREB saat ini masing-masing mencakup tiga rute, dalam simetri yang sempurna.

Inisiasi ini tentunya memiliki motivasi geopolitik dan ekonomi demi kepentingan kebijakan luar negeri Tiongkok. BRI digunakan sebagai alat untuk mengembangkan hubungan perdagangan baru, mengelola pasar ekspor, meningkatkan pendapatan domestik Tiongkok, dan mengekspor hasil produksi dari Tiongkok. Para pemimpin Tiongkok bertekad untuk merestrukturisasi ekonomi Tiongkok untuk menghindari istilah ‘jebakan pendapatan menengah’ (McBride, Berman, & Chatzky, 2023).

Tiongkok memanfaatkan momentum globalisasi ekonomi sebagai perpanjangan proyek BRI. Diimbangi dengan kemajuan teknologi dan perpindahan masyarakat global memberikan kontribusi penting dalam pembangunan di zaman modern. Akan tetapi, globalisasi ekonomi saat ini didominasi oleh beberapa negara yang tidak memberikan manfaat secara inklusif. Hal tersebut justru memperluas kesenjangan antara negara maju dengan negara berkembang. Negara berkembang bahkan hanya mendapatkan sedikit manfaat dan kehilangan kapasitas mereka untuk pembangunan secara mandiri, sehingga sulit bagi mereka untuk bisa mengakses modernisasi. Tiongkok melihat kesenjangan ini sebagai permasalahan yang perlu diatasi, tetapi juga dapat menjadi sebuah kesempatan untuk Tiongkok sendiri.

Cita-cita BRI tidak hanya pembangunan bagi Tiongkok, tetapi juga untuk dunia internasional secara keseluruhan. Tiongkok ingin membantu negara-negara berkembang dengan berperan aktif dalam pertumbuhan ekonomi yang pesat melalui interaksi positif dan mengeksplorasi langkah-langkah

menuju modernisasi. BRI dinilai sejalan dengan agenda Pembangunan Berkelanjutan PBB 2030 dalam konsep, langkah, dan tujuan. Proyek ini merupakan solusi yang ditawarkan oleh Tiongkok untuk mengatasi masalah pembangunan global yang tidak merata demi memajukan negara-negara berkembang secara kolektif dalam perwujudan kerja sama. Dengan harapan globalisasi ekonomi internasional yang dinamis, inklusif, dan berkelanjutan, serta memastikan bahwa manfaat dirasakan secara adil oleh masyarakat dunia. Sebagaimana telah dimuat dalam Rencana Aksi yang dikeluarkan oleh

Kementerian Luar Negeri Tiongkok pada bulan Maret 2015 lalu (The State Council The People's Republic of China, 2015). BRI merupakan inisiatif bersama yang mencakup banyak proyek yang dirancang untuk meningkatkan arus barang, investasi, dan manusia. Oleh karena itu, BRI menjabarkan tujuan utama yang meliputi

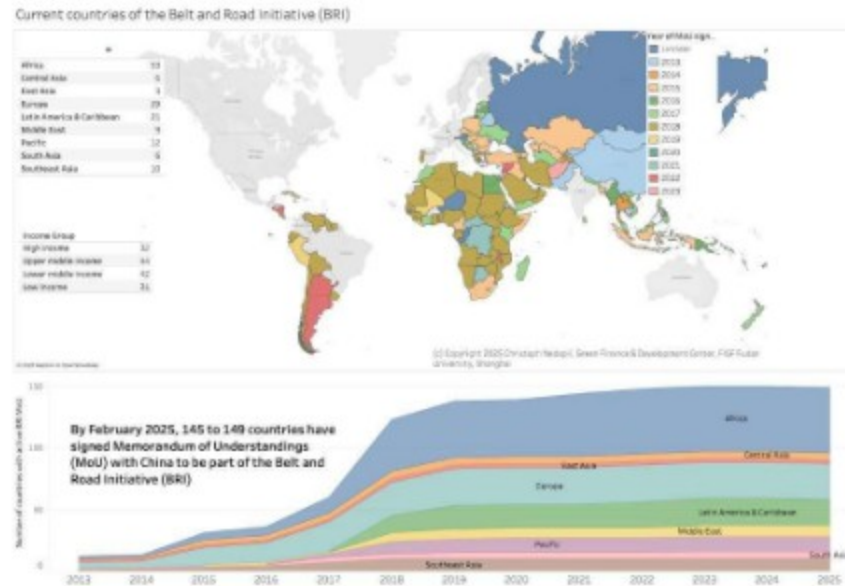
1. Meningkatkan komunikasi antar pemerintah untuk menyelaraskan kebijakan pemerintah tingkat tinggi seperti strategi pembangunan ekonomi dan rencana kerja sama regional.
2. Memperkuat koordinasi rencana infrastruktur untuk menghubungkan jaringan infrastruktur keras seperti sistem transportasi dan jaringan listrik dengan lebih baik.
3. Mendorong pengembangan infrastruktur lunak seperti penandatanganan perjanjian perdagangan, penyelarasan standar peraturan, dan peningkatan integrasi keuangan.

4. Memperkuat hubungan antar masyarakat dengan mengembangkan pertukaran pelajar, pakar, dan budaya serta pariwisata.

Berangkat dari motivasi geopolitik dan ekonomi, BRI berencana untuk menciptakan jaringan rel kereta api, jaringan pipa energo, jalan raya, dan sekitar 50 zona ekonomi khusus untuk memecahkan hambatan dalam konektivitas Asia. Apabila dilihat dari sudut pandang geopolitik, tujuan Tiongkok melalui BRI adalah untuk memperkuat posisi dan kepemimpinan ekonominya sehingga dapat memperoleh pengaruh politik atas negara-negara yang turut dalam proyek tersebut.

Selain itu, fokus BRI juga terletak pada pentingnya geografi maritim Indo-Pasifik. Dalam beberapa tahun terakhir, IndoPasifik telah menjadi pusat keamanan dan kebijakan luar negeri negara-negara seperti AS, Jepang, Australia, India, Inggris, Prancis, Jerman, dan negara-negara ASEAN. Tiongkok berupaya untuk memperkuat hubungan ekonomi global dengan wilayah baratnya, yang secara historis telah diabaikan. Mempromosikan pembangunan ekonomi di provinsi barat Xinjiang.

Gambar 2. 1 Negara-negara yang Tergabung dalam BRI



Sumber : (Green Finance & Development Center, 2025)

2.1.2. Proyek-Proyek Belt and Road Initiative (BRI) di Indonesia

BRI yang diperkenalkan oleh China pada tahun 2013, merupakan upaya monumental untuk meningkatkan perdagangan global dan konektivitas ekonomi melalui pengembangan infrastruktur. Di Indonesia, BRI bertujuan untuk mengatasi kekurangan infrastruktur yang kritis dan merangsang pertumbuhan ekonomi dengan memfasilitasi investasi signifikan dari China di berbagai sektor, termasuk transportasi, energi, dan telekomunikasi. Inisiatif ini berusaha untuk menghidupkan kembali jalur perdagangan historis, memperkuat hubungan ekonomi antara Indonesia dan China, sekaligus mendukung ambisi Indonesia untuk industrialisasi dan modernisasi. Proyek-proyek kunci di bawah BRI di Indonesia mencakup pembangunan rel kereta api, pelabuhan, dan

pembangkit listrik, yang dimaksudkan untuk meningkatkan konektivitas di seluruh kepulauan dan meningkatkan efisiensi perdagangan. Dengan menyelaraskan dengan tujuan pembangunan nasional Indonesia, BRI tidak hanya bertujuan untuk memperkuat pertumbuhan ekonomi tetapi juga untuk memposisikan Indonesia sebagai pusat penting dalam rantai pasokan regional dan global yang lebih luas. Namun, inisiatif ini juga memicu diskusi tentang keberlanjutan utang, masalah lingkungan, dan implikasi dari meningkatnya pengaruh

Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) adalah proyek transportasi kereta cepat yang menghubungkan Jakarta dan Bandung dengan panjang lintasan sekitar 142 kilometer. Proyek ini mulai beroperasi secara uji coba pada tahun 2023 dan menggunakan teknologi kereta cepat yang modern (Yanwardhana, 2023). KCJB berfungsi sebagai solusi transportasi publik yang ditujukan untuk menggantikan perjalanan menggunakan kendaraan pribadi, dengan tarif tiket sekitar Rp 250 ribu per penumpang tanpa subsidi, dan dioperasikan secara komersial oleh PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC).

Nilai investasi proyek KCJB mengalami pembengkakan biaya yang signifikan selama proses pembangunan. Awalnya, biaya proyek diperkirakan sekitar US\$ 5,13 miliar (sekitar Rp 76,95 triliun), namun setelah melalui beberapa audit dan negosiasi, total biaya investasi membengkak menjadi sekitar US\$ 7,27 miliar atau setara dengan Rp 108-110 triliun (Yanwardhana, 2023). Pembengkakan biaya ini meliputi tambahan sekitar US\$ 1,2 miliar (Rp 18

triliun) yang disepakati bersama oleh pemerintah Indonesia dan China. Investasi ini mencakup pembangunan lintasan rel, fasilitas stasiun, dan rangkaian kereta cepat (Yanwardhana, 2023). Proyek ini diharapkan menjadi salah satu infrastruktur transportasi utama di Indonesia, meskipun estimasi waktu balik modalnya cukup lama, diperkirakan antara 40 hingga lebih dari 90 tahun tergantung pada asumsi tarif, okupansi, dan biaya operasional. Pemerintah dan konsorsium juga berencana mengembangkan bisnis di sekitar stasiun untuk meningkatkan pendapatan non-tiket, seperti perkantoran, perhotelan, dan pusat perbelanjaan

Gambar 2. 2 Peresmian Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) oleh Presiden Jokowi



Sumber : (Kementerian Sekretariat Negara, 2023)

Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) memiliki keunggulan utama berupa waktu tempuh yang sangat singkat, yakni hanya sekitar 36 hingga 45

menit untuk perjalanan antara Jakarta dan Bandung, jauh lebih cepat dibandingkan kereta reguler yang memakan waktu sekitar 3 jam. Kecepatan maksimal kereta ini mencapai 350 km/jam, menjadikannya transportasi tercepat di Indonesia dan Asia Tenggara (DisHub Aceh, 2023). Selain itu, KCJB menawarkan kenyamanan tinggi dengan fasilitas lengkap seperti WiFi, ruang makan, toilet ramah difabel, USB charger, dan ruang penyimpanan bagasi serta sepeda. Kereta ini juga terintegrasi dengan moda transportasi lain, seperti LRT di Stasiun Halim, sehingga memudahkan akses dan mobilitas penumpang. Sistem tiket yang modern dan mudah diakses melalui berbagai aplikasi mobile menambah kemudahan bagi pengguna. Keunggulan-keunggulan ini menjadikan KCJB sebagai solusi transportasi yang efisien, nyaman, dan ramah lingkungan, sekaligus mendukung peningkatan produktivitas dan pertumbuhan ekonomi di koridor Jakarta-Bandung

Selain KCJB, terdapat juga kawasan industri di Indonesia yang bekerja sama dengan Tiongkok dalam kerangka investasi BRI mencakup beberapa proyek strategis, seperti Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP), Kawasan Industri Hijau Indonesia (KIHI) di Kalimantan Utara, dan Kawasan Industri Kendal Terpadu (KIKT). IMIP di Morowali, Sulawesi Tengah, merupakan salah satu simbol utama kerja sama BRI, di mana investasi besar dari perusahaan Tiongkok, khususnya Tsingshan Group, telah mendorong pengembangan industri nikel terintegrasi, mulai dari penambangan hingga produksi stainless steel dan bahan baku baterai kendaraan listrik. Proyek ini

telah menciptakan puluhan ribu lapangan kerja, mempercepat pertumbuhan ekonomi lokal, dan menempatkan Indonesia sebagai pemain kunci dalam rantai pasok global industri kendaraan listrik (Kejiang, Xiaoxiao, & Jie, 2023).

Selain IMIP, KIHI di Kalimantan Utara juga menjadi bagian dari strategi BRI, difokuskan pada pengembangan kawasan industri hijau berbasis energi terbarukan dan industri hilirisasi mineral. Kawasan ini dirancang untuk mendukung investasi ramah lingkungan dan memperkuat posisi Indonesia dalam industri global berbasis sumber daya alam. Kawasan Industri Kendal Terpadu (KIKT) di Jawa Tengah pun menjadi contoh nyata kolaborasi Indonesia-Tiongkok dalam BRI, dengan pengembangan kawasan industri yang menargetkan sektor manufaktur, otomotif, elektronik, dan logistik. KIKT didukung oleh investasi infrastruktur dan fasilitas industri modern yang menarik perusahaan-perusahaan dari Tiongkok dan negara lain. Ketiga kawasan industri ini menunjukkan bagaimana kerja sama Indonesia dan Tiongkok dalam BRI tidak hanya memperkuat konektivitas ekonomi dan transfer teknologi, tetapi juga mendorong hilirisasi industri, penciptaan lapangan kerja, serta pengembangan infrastruktur dan sumber daya manusia di tingkat lokal dan nasional (Pradana, Kuncaravita, & Alina, 2024).

Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP) di Sulawesi Tengah adalah proyek investasi Tiongkok terbesar di Indonesia dengan nilai mencapai lebih dari 1,6 miliar dolar AS (Oswaldo, 2023). IMIP dikembangkan oleh Tsingshan Group bersama Bintang Delapan Group dan PT Indonesia Morowali Industrial

Park, yang membangun pabrik baja karbon dan stainless steel dengan kapasitas produksi besar, serta pembangkit listrik berkapasitas 700 MW untuk mendukung aktivitas industri di kawasan tersebut. IMIP juga menjadi pusat produksi nikel dan bahan baku baterai kendaraan listrik, menjadikannya bagian penting dari strategi hilirisasi nikel Indonesia dan penguatan rantai pasok kendaraan listrik global. Kerja sama ini melibatkan perusahaan patungan internasional, seperti PT Glory Metal Indonesia (gabungan Tsingshan dan Jindal Group India) yang memproduksi baja tahan karat dengan kapasitas 1,2 juta ton per tahun. Selain itu, IMIP juga didukung oleh pembangunan infrastruktur pelabuhan dan dermaga yang dikerjakan oleh perusahaan Tiongkok seperti China Harbour Engineering Co Ltd, memperlancar ekspor dan distribusi produk industri

Selain itu, juga ada Kawasan Industri Hijau Indonesia (KIHI) di Kalimantan Utara merupakan proyek yang menitikberatkan pada pengembangan industri yang ramah lingkungan dan berkelanjutan, termasuk energi terbarukan dan hilirisasi mineral. KIHI dirancang untuk mendukung investasi yang selaras dengan prinsip green economy, sehingga selain mendorong pertumbuhan ekonomi, kawasan ini juga berupaya mengurangi dampak lingkungan dari aktivitas industri berat. Proyek ini menjadi bagian dari upaya Indonesia untuk menarik investasi Tiongkok yang tidak hanya besar secara kuantitas tetapi juga berkualitas dalam hal keberlanjutan lingkungan

2.1.3. Manfaat Ekonomi Belt and Road Initiative (BRI)

Belt and Road Initiative (BRI) memberikan manfaat yang sangat signifikan bagi Indonesia, terutama dalam hal peningkatan infrastruktur transportasi yang secara langsung mendukung efisiensi perdagangan dan distribusi barang. Melalui kerja sama dan investasi besar yang difasilitasi oleh BRI, Indonesia mampu mempercepat pembangunan berbagai proyek infrastruktur strategis yang selama ini menjadi kendala utama dalam pengembangan ekonomi nasional. Contohnya adalah pembangunan jalan tol, jalur kereta api cepat seperti proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, serta modernisasi pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia. Proyek-proyek ini tidak hanya memperbaiki konektivitas antarwilayah, tetapi juga memangkas waktu tempuh dan biaya logistik yang selama ini menjadi beban besar bagi pelaku usaha.

Menurut data dari Bank Dunia, negara-negara yang berpartisipasi dalam BRI, termasuk Indonesia, mengalami pengurangan waktu tempuh transportasi hingga 12 persen. Penurunan waktu tempuh ini berkontribusi pada peningkatan volume perdagangan antara 2,7 hingga 9,7 persen, yang menunjukkan bahwa infrastruktur yang lebih baik mampu memperlancar arus barang dan jasa secara signifikan (Natalia, 2023). Dengan efisiensi logistik yang meningkat, biaya distribusi barang menjadi lebih rendah, sehingga produk-produk Indonesia dapat bersaing lebih ketat di pasar global. Hal ini sangat penting mengingat

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan tantangan geografis yang kompleks, sehingga pengembangan infrastruktur transportasi yang memadai menjadi kunci utama untuk memperkuat daya saing nasional.

Lebih jauh lagi, peningkatan infrastruktur transportasi yang didukung oleh BRI juga membuka peluang ekonomi baru di berbagai daerah, terutama di wilayah-wilayah yang sebelumnya kurang terhubung dengan pusat-pusat ekonomi utama. Dengan akses yang lebih baik, daerah-daerah tersebut dapat mengembangkan sektor industri, perdagangan, dan pariwisata secara lebih optimal, yang pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi lokal dan penciptaan lapangan kerja. Misalnya, pelabuhan-pelabuhan baru yang dibangun atau ditingkatkan kapasitasnya tidak hanya memperlancar ekspor-impor, tetapi juga menarik investasi asing dan memperkuat posisi Indonesia sebagai hub perdagangan regional di Asia Tenggara.

Secara keseluruhan, BRI memberikan kontribusi besar dalam membangun dan memodernisasi infrastruktur transportasi Indonesia yang selama ini menjadi salah satu faktor penghambat utama pertumbuhan ekonomi. Dengan infrastruktur yang lebih efisien dan terintegrasi, Indonesia tidak hanya mampu meningkatkan efisiensi perdagangan dan distribusi barang, tetapi juga memperkuat daya saing nasional di kancah global. Investasi dan pengembangan infrastruktur melalui BRI ini menjadi fondasi penting bagi Indonesia untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi yang inklusif, berkelanjutan, dan mampu menjawab tantangan masa depan.

Berkaitan dengan nilai investasi, Indonesia merupakan negara penerima terbesar dengan jumlah investasi sebesar 9,3 miliar dolar AS dengan urutan kedua Arab Saudi (5,8 miliar dolar AS) dan ketiga Kazakhstan (4,6 miliar dolar AS). Sejak ditandatangani perjanjian BRI, kerja sama ekonomi antara Indonesia dan Tiongkok telah meningkat selama satu dekade terakhir. Kemudian, kerja sama ini semakin meningkat pada tahun 2014 ketika Presiden Joko Widodo mulai menjabat dan mengimplementasikan proyek-proyek BRI.

Tabel 2. 1 Nilai Investasi Tiongkok ke Indonesia 10 2010-2020

Tahun	Investasi (Miliar USD)	Persentase dari Total FDI (%)
2010	0,7	1-2%
2011	0,3	<1%
2012	0,5	<1%
2013	0,7	1%
2014	1,5	3-4%
2015	1,6	4-5%
2016	4,9	~15%
2017	5,5	~17%
2018	4,4	~13%
2019	7,6	~24%
2020	8,4	~28%

(Global Development Policy Center, 2022)

Tabel di atas menunjukkan perkembangan nilai investasi Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok ke Indonesia dalam periode 2010–2020. Dari tahun 2010 hingga 2014, investasi China di Indonesia masih tergolong kecil, berkisar antara 0,3 hingga 1,5 miliar USD, dengan pangsa kurang dari 5% dari total Foreign Direct Investment (FDI) Indonesia. Namun, mulai tahun 2015, terjadi lonjakan signifikan dalam jumlah investasi, seiring dengan implementasi lebih

aktif proyek-proyek BRI. Pada 2016 hingga 2020, nilai investasi terus meningkat, mencapai puncaknya di tahun 2020 sebesar 8,4 miliar USD dan menyumbang sekitar 28% dari total FDI nasional. Tren ini menunjukkan pergeseran peran China menjadi salah satu sumber utama investasi asing di Indonesia, terutama pasca peluncuran inisiatif BRI secara lebih agresif.

Tabel 2. 2 Perbandingan *Foreign Direct Investment* dari Tiongkok dengan Negara Lain

Sektor	FDI dari China (%)	FDI dari Negara Lain (%)
Industri Logam	38%	5%
Listrik, Gas, Air	18%	14%
Transportasi & Komunikasi	13%	8%
Lainnya	31%	73%

Sumber : (Global Development Policy Center, 2022)

FDI yang berasal dari Tiongkok dibandingkan dengan negara-negara lain (Rest of the World/ROW) selama periode 2010–2020. Investasi Tiongkok paling besar dialokasikan ke sektor industri logam, mencapai 38% dari total investasi mereka, menunjukkan fokus kuat pada sektor berbasis sumber daya alam. Selain itu, investasi China juga cukup besar di sektor listrik, gas, dan air (18%), serta transportasi dan komunikasi (13%). Sebaliknya, investasi dari negara lain jauh lebih tersebar di berbagai sektor, dengan 73% dari total investasi mereka masuk ke kategori "lain-lain" tanpa konsentrasi khusus. Hal ini memperlihatkan bahwa investasi Tiongkok cenderung lebih terarah dan

strategis dibandingkan dengan pola investasi dari negara lain yang lebih beragam.

Sejauh ini, Tiongkok telah mempraktikkan ‘diplomasi infrastruktur’ sebagai inti konektivitas BRI sejak 2008. Tiongkok awalnya memang berfokus pada konektivitas bersama dalam kerangka Organisasi Kerja Sama Shanghai di Asia Tengah dan Asean Plus Three (Tiongkok, Jepang, dan Korea selatan). Bersamaan dengan visi Jokowi yakni Global Maritim Fulcrum (GMF), sebuah strategi untuk memprioritaskan konektivitas maritim dan pembangunan infrastruktur. Konektivitas tersebut dimulai dari memprioritaskan HSR Jakarta-Bandung, juga menjadi tahap pertama dari kerja sama konektivitas kedua negara.

Tabel 2. 3 Proyek-proyek BRI di Indonesia

No	Nama Proyek	Kategori	Lokasi
1	Jakarta-Bandung Railway, KCIC	Roads, Railways	Jawa Barat, Pulau Jawa
2	Balikpapan-Samarinda Road	Roads, Railways	Kalimantan Timur
3	PLTU Mulut Tambang Sumsel 8	Coal-fired Power Plant	Sumatera Selatan
4	PLTU Paiton Unit 9	Coal-fired Power Plant	Jawa Timur, Pulau Jawa
5	PLTU Celukan Bawang	Coal-fired Power Plant	Bali
6	East Nusa Tenggara Dams	Hydro Power Plant	Nusa Tenggara Timur
7	Batang Toru Hydropower Plant	Hydro Power Plant	Sumatera Utara

8	PT Indonesia Kayan Hydro Energy	Hydro Power Plant	Kalimantan Utara
9	Tanah Kuning Industrial Park	Industrial Complex	Kalimantan Utara
10	Ketapang Industrial Park	Industrial Complex	Kalimantan Barat
11	Likupang Economic Zones	Industrial Complex	Sulawesi Utara
12	Morowali Industrial Park	Industrial Complex	Sulawesi Tengah
13	Obi Industrial Area	Industrial Complex	Maluku Utara
14	SDIC Cement Project	Industrial Complex	Papua

Sumber : (Global Development Policy Center, 2022)

Dalam kerangka kerja sama Belt and Road Initiative (BRI), Indonesia menjadi salah satu negara tujuan utama investasi di bidang infrastruktur dan industri. Berdasarkan data proyek yang teridentifikasi, terdapat 14 proyek besar yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia, mencakup sektor transportasi, energi, dan kawasan industri. Pada sektor transportasi, terdapat proyek pembangunan Jakarta-Bandung Railway (KCIC) di Pulau Jawa serta Balikpapan-Samarinda Road di Kalimantan Timur. Kedua proyek ini bertujuan mempercepat konektivitas antarwilayah serta mendukung mobilitas ekonomi nasional.

Di sektor energi, pembangunan pembangkit listrik tenaga batu bara menjadi prioritas dengan hadirnya tiga proyek besar, yaitu PLTU Mulut Tambang Sumsel 8 di Sumatera Selatan, PLTU Paiton Unit 9 di Jawa Timur, dan PLTU Celukan Bawang di Bali. Selain energi fosil, proyek energi

terbarukan juga dikembangkan melalui tiga pembangkit listrik tenaga air, yakni East Nusa Tenggara Dams di Nusa Tenggara Timur, Batang Toru Hydropower Plant di Sumatera Utara, dan PT Indonesia Kayan Hydro Energy di Kalimantan Utara. Proyek-proyek ini diharapkan mampu memperkuat ketahanan energi nasional serta mendukung transisi energi bersih.

Pada sektor industri, pengembangan kawasan ekonomi menjadi fokus utama dengan enam proyek kawasan industri yang tersebar di luar Pulau Jawa, yaitu Tanah Kuning Industrial Park di Kalimantan Utara, Ketapang Industrial Park di Kalimantan Barat, Likupang Economic Zones di Sulawesi Utara, Morowali Industrial Park di Sulawesi Tengah, Obi Industrial Area di Maluku Utara, serta SDIC Cement Project di Papua. Kawasan-kawasan ini dirancang untuk mempercepat industrialisasi berbasis sumber daya alam lokal, meningkatkan ekspor, serta menciptakan lapangan kerja baru.

Secara geografis, proyek-proyek BRI ini menunjukkan persebaran pembangunan yang merata di berbagai pulau besar Indonesia seperti Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Bali, Nusa Tenggara, Maluku, dan Papua. Hal ini sejalan dengan upaya pemerintah Indonesia untuk mendorong pemerataan pembangunan nasional dan mengurangi ketimpangan antarwilayah. Melalui implementasi proyek-proyek ini, Belt and Road Initiative diharapkan dapat memberikan kontribusi nyata terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia yang inklusif dan berkelanjutan.

Pada tahun 2013, FDI Tiongkok di Asia Tenggara hanya berjumlah 300 juta dolar AS. Saat itu juga Tiongkok merupakan investor asing urutan ke-9 di Indonesia, di bawah Jepang, Singapura, Korea Selatan, Malaysia, Inggris, AS, bahkan Taiwan (Pratiwi, 2020). Namun, sejak Xi meluncurkan BRI pada tahun 2013, aliran tahunan investasi Tiongkok ke Indonesia telah melonjak. Pada tahun 2016, Tiongkok melonjak ke posisi ketiga dengan FDI sebesar \$2,7 miliar. Pada kuartal keempat tahun 2019, Tiongkok menyalip Singapura untuk menjadi negara dengan investasi asing terbesar di Indonesia (Fitriani, 2022).

2.2. Konsep Hak Asasi Manusia (HAM)

Hak Asasi Manusia (HAM) merupakan seperangkat prinsip yang berkaitan dengan kesetaraan dan keadilan. HAM mengakui kebebasan kita untuk membuat pilihan tentang hidup kita dan untuk mengembangkan potensi kita sebagai manusia. HAM secara umum dapat didefinisikan sebagai sejumlah hak dasar yang telah disetujui oleh orang-orang di seluruh dunia sebagai hak yang penting. Hak-hak ini meliputi hak untuk hidup, hak untuk mendapatkan pengadilan yang adil, kebebasan dari penyiksaan dan perlakuan kejam dan tidak manusiawi lainnya, kebebasan berbicara, kebebasan beragama, dan hak atas kesehatan, pendidikan, dan standar hidup yang layak. HAM mencakup hampir setiap aspek kehidupan manusia, seperti hak sipil dan politik yang merujuk pada hak seseorang untuk mengambil bagian dalam kehidupan sipil dan politik di komunitasnya tanpa diskriminasi atau penindasan. Kedua, hak ekonomi, sosial, dan budaya yang mencakup hak atas

kesehatan, hak atas pendidikan, dan hak atas pekerjaan. Ketiga, hak kolektif, berupa pengakuan atas fakta bahwa kelompok-kelompok ini telah dirugikan dan terpinggirkan sepanjang sejarah dan akibatnya membutuhkan perlindungan yang lebih besar atas hak-hak mereka.

Dalam pengakuan internasional, HAM dimuat dalam *Universal Declaration of Human Rights* (UDHR), sebuah dokumen dikeluarkan oleh PBB yang menegaskan kembali prinsip HAM yang fundamental akan martabat dan nilai pribadi manusia. Penekanan PBB pada HAM membedakan dari organisasi internasional sebelumnya. Negara anggota PBB percaya bawa perlindungan HAM akan membantu memastikan kebebasan, keadilan, dan perdamaian bagi semua manusia di masa depan. UDHR dibuat sebagai suatu standar umum untuk keberhasilan bagi semua orang dan semua negara, dengan tujuan agar setiap orang dan setiap badan dalam masyarakat (United Nations, 1948). Dengan senantiasa mengingat deklarasi ini, berusaha melalui pengajaran dan pendidikan untuk meningkatkan penghormatan terhadap hak-hak dan kebebasan-kebebasan ini dan melalui langkah-langkah progresif yang bersifat nasional maupun internasional, untuk menjamin pengakuan dan ketaatan yang universal dan efektif terhadap hak-hak dan kebebasan-kebebasan tersebut, baik oleh masyarakat negara-negara anggota sendiri maupun oleh masyarakat di wilayah-wilayah yang berada di bawah yurisdiksi mereka.

Pemantauan HAM sebetulnya tidak menyediakan data secara pasti dalam bentuk data kuantitatif pada umumnya. Namun, Human Rights Watch (HRW)

sebuah lembaga non-profit dan non-pemerintah melakukan penelitian, advokasi, dan kampanye untuk penegakan HAM dan keadilan. HRW merilis laporannya menunjukkan tantangan yang perlu dihadapi dalam penegakan HAM saat ini. HRW menyoroti melemahnya lembaga-lembaga demokrasi, pelanggaran hukum humaniter yang terus berlanjut, dan korban yang muncul akibat konflik global yang besar. Pergantian elektoral dan tantangan terhadap demokrasi menjadi isu utama dalam laporan tersebut. Laporan tersebut juga menyoroti peran gerakan perlawanan dan aktivisme terhadap pelanggaran HAM yang sedang berlangsung.

Modern ini, yang menjadi tantangan yaitu krisis dalam HAM dan konsekuensinya yang menjadi isu transnasional. Permasalahan ini tidak bisa diselesaikan oleh pemerintah di suatu negara itu sendiri. Dalam memahami dan menanggapi ancaman ini perlu berakar pada prinsip universal HAM dan supremasi hukum. Sistem ini yang nantinya dapat melindungi HAM karena berlaku secara internasional.

Pemerintah dalam hal ini sebagai lembaga dapat membantu meningkatkan kualitas HAM. Namun, tidak jarang pemerintah juga memiliki standar ganda dalam menerapkan kerangka kerja HAM. Dalam praktek diplomasinya, pemerintah seringkali mengabaikan hubungan jangka panjang yang dibangun atas prinsip-prinsip HAM untuk mencapai keuntungan perdagangan atau keamanan jangka pendek yang langsung (Hassan, 2024). Pemerintah juga bisa mengabaikan ketidakadilan yang menimbulkan korban-korban. Tentunya hal ini menyimpang dari landasan moral HAM internasional yang menuntut konsistensi dan keteguhan.

Pemerintah merasa lebih mudah mengabaikan isu-isu HAM dalam dunia internasional karena adanya perbedaan prinsip dan pandangan dalam penegakan HAM tersebut. Di beberapa negara, penguasanya telah berupaya mengikis independensi lembaga-lembaga utama yang vital untuk melindungi HAM dan membatasi ruang berekspresi perbedaan pendapat masyarakatnya dengan tujuan menjalankan kekuasaan tanpa kendala (Hassan, 2024).

2.2.1. Hak Asasi Manusia (HAM) dalam Konteks Pembangunan

Prinsip-prinsip hak asasi manusia dalam pembangunan semakin diakui sebagai dasar untuk mendorong kemajuan yang berkelanjutan dan adil dalam masyarakat di seluruh dunia. Inti dari prinsip-prinsip ini adalah gagasan universalitas, yang menegaskan bahwa hak asasi manusia melekat pada semua individu, tanpa memandang kewarganegaraan, etnis, atau status sosial ekonomi. Universalitas ini dilengkapi dengan konsep tak terpisahkan dan saling ketergantungan, yang menyoroti bahwa hak-hak sipil, politik, ekonomi, sosial, dan budaya saling berhubungan dan sama-sama penting untuk pembangunan holistik individu dan masyarakat. Seiring dengan upaya negara-negara untuk mencapai Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs), terdapat penekanan yang semakin besar pada pendekatan partisipatif yang memberdayakan kelompok-kelompok yang terpinggirkan, memastikan suara mereka didengar dalam proses pengambilan keputusan. Selain itu, mekanisme akuntabilitas sedang dikembangkan untuk meminta pertanggungjawaban negara dan aktor non-negara atas pelanggaran hak asasi manusia, sehingga memperkuat

supremasi hukum dan mendorong transparansi. Dalam konteks ini, integrasi hak asasi manusia ke dalam kebijakan pembangunan tidak hanya meningkatkan efektivitas inisiatif pembangunan, tetapi juga mendorong kohesi sosial, ketahanan, dan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan, yang pada akhirnya berkontribusi pada dunia yang lebih adil dan merata (Icelandic Human Rights Centre, 2005).

HAM selamanya akan berjalan selaras dengan pembangunan. Pembangunan internasional hadir dalam beberapa bentuk yang didorong oleh ekonomi, keamanan, kemanusiaan, dan hal lainnya. Para ahli berpendapat bahwa pembangunan ini penting dalam mengamankan stabilitas internasional. Pendapat lain juga dikemukakan yaitu peningkatan hasil dari pembangunan dapat mendukung berbagai hal seperti demokrasi, pencegahan konflik, dan ketahanan iklim. Sampai saat ini, upaya pembangunan telah dilakukan secara historis yang difokuskan pada langkah-langkah ekonomi untuk memperluas PDB suatu negara.

Pembangunan internasional kontemporer secara luas bertujuan untuk mendukung upaya yang dipromosikan oleh PBB, yakni mengakhiri kemiskinan dan memastikan bahwa semua orang dapat menikmati perdamaian dan kesejahteraan pada tahun 2030. Saat ini, usaha tersebut telah diperluas untuk mengatasi serangkaian tujuan yang lebih luas untuk meningkatkan kesejahteraan manusia (Council on Foreign Relations, 2024).

Dalam membentuk pembangunan internasional terdapat beberapa paradigma yang menjadi kategori. Beberapa di antaranya adalah bantuan kemanusiaan yang memberikan bantuan bagi masyarakat yang terdampak bencana alam. Kedua, bantuan luar negeri yang menguntungkan perekonomian, militer, atau fungsi lain suatu negara. Ketiga, terdapat juga *Official Development Assistance* (ODA) yang merupakan pembiayaan pembangunan yang dikelola oleh OECD.

Sampai saat ini, masih banyak perdebatan mengenai cara terbaik untuk mengkategorikan dunia dan menerapkan kerangka kerja pembangunan. Salah satu konsep yang populer yakni pembangunan berkelanjutan, yang mengambil pendekatan lebih komprehensif di luar ekonomi dasar model pembangunan tradisional (Council on Foreign Relations, 2024). Tujuannya untuk menyamaratakan kesejahteraan manusia dan integritas lingkungan dan yang terpenting adalah pertumbuhan ekonomi. Melalui konsep ini negara-negara maju tidak hanya memperoleh manfaat tetapi juga bisa mengurangi kesenjangan yang lebih universal. Namun, pembangunan tetap menghadapi tantangan. Dunia internasional masih perlu mengidentifikasi opsi kebijakan yang kreatif pada strategi dan tindakan lingkungan, ekonomi, dan sosial yang saling terhubung juga mempertimbangkan cara untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat global.

PBB sendiri telah mengeluarkan Declaration of the Right to Development (DRTD) yang dimuat dalam dokumen. Ambisi ini bersifat

programatik yang berisikan panduan prinsip-prinsip yang diinformasikan oleh instrumen HAM internasional dan pernyataan politik yang aspiratif. DRTD menetapkan kesetaraan, pemerataan, dan keadilan sebagai penentu utama pembangunan, dengan demikian menandai pendekatan baru berbasis hak untuk pembangunan. Pendekatan ini memposisikan dasar untuk memajukan agenda PBB yang mengintegrasikan pembangunan ke dalam HAM (Subedi, 2021).

DRTD berusaha untuk menyediakan seperangkat aturan normatif yang sebaiknya tercermin dalam kebijakan dan praktik pembangunan. Hal ini dikarenakan DRTD berupaya untuk memastikan bahwa kebijakan dan praktik pembangunan tidak mengganggu pemenuhan HAM. DRTD juga bertujuan untuk meninjau kembali pertanyaan yang mendasar berdasarkan arah baru yang dikembangkan dalam pemikiran hukum untuk lebih memahami hubungan antara pembangunan dan hak atas pembangunan.

Berakhirnya Perang Dingin mendukung munculnya pandangan yang lebih komprehensif mengenai masalah global dan tantangan dibawa ke dalam diskusi hubungan internasional. Perubahan persepsi mengenai HAM yang diakui dalam praktiknya menjadi isu utama yang dibahas oleh organisasi internasional. Diskursus ini mencoba menarik keterkaitan antara kebijakan pembangunan dan HAM dalam apa yang disebut pendekatan hak asasi manusia terhadap pembangunan. Keduanya saling bergantung dan mengakui kewajiban hukum internasional terhadap kerja sama pembangunan dan upaya pembangunan, termasuk mencakup HAM sebagai isi kebijakan pembangunan

(Hamm, 2001). Pencatuman ini menjadi kewajiban dalam agenda pemantauan oleh PBB yang merupakan pendekatan serta cita-cita tersebut.

Penerapan HAM dalam konteks pembangunan tentunya melibatkan berbagai aktor. Beberapa aktor antara lain lembaga pemerintah, organisasi antarpemerintah, dan lembaga internasional, serta organisasi non-pemerintah (LSM). Dalam mempromosikan nilai HAM, terdapat dua aspek yang perlu diperhatikan. Pertama, keterlibatan aktor-aktor yang memiliki pendapat yang berbeda mengenai pemahaman HAM. Terdapat variasi bagaimana standar HAM bagi para aktor untuk mengimplementasikannya. Kedua, penting untuk memahami faktor kontekstual yang mempengaruhi penerapan pendekatan berbasis HAM. Sifat pendekatan politik rezim serta faktor budaya dan institusional dapat secara signifikan mempengaruhi penerapan berbasis HAM (Broberg, 2017).

Mempromosikan HAM juga menjadi salah satu tujuan yang cukup sulit dipahami dalam urusan internasional. Banyak yang memandang HAM sebagai sesuatu yang mutlak, selalu ada kesenjangan antara wacana dan tindakan, Banyak organisasi yang memperjuangkan tujuan ini, meskipun keberhasilan mereka terhambat oleh sejumlah masalah, termasuk ketidak fleksibelan bahasa hak asasi manusia dan keterbatasan sumber daya. Adanya keterbatasan dalam upaya penegakan HAM yang dibagi menjadi empat dalam penelitian ini (Esarey, 2016). Pertama, bahasa yang absolut, mereka yang mendukungnya seringkali menganggap relevansinya sebagai sesuatu yang jelas dan

menganggap pembenaran lebih lanjut sebagai sesuatu yang tidak perlu. Pada akhirnya, pendirian yang berprinsip seperti itu dapat menjadi kontraproduktif. Kedua, fakta bahwa hak asasi manusia diseimbangkan dengan prioritas lain dalam urusan internasional merupakan realitas politik yang perlu diterima oleh para pekerja hak asasi manusia. Para pembuat kebijakan di negara-negara demokratis harus mempertimbangkan seruan untuk penegakan hak asasi manusia dengan isu-isu tata kelola internasional, ekonomi, dan prioritas konstituen mereka. Ketiga, sumber daya, sayangnya sumber daya yang terbatas membuat pengajuan klaim menjadi kompetisi. Keempat, perhatian, Popularitas suatu tujuan dan kemauan masyarakat untuk mendukungnya dapat menentukan seberapa besar perhatian media dan pendanaan yang diterima organisasi atau seberapa besar tekanan politik yang dapat mereka terapkan pada pembuat kebijakan.

Oleh karena itu, ketika berbicara mengenai Kooperasi atau Bisnis dan HAM tidak terhindar dari konflik-konflik yang dapat muncul di masa depan. PBB secara eksplisit mendefinisikan tanggung jawab perusahaan untuk mengetahui dan menunjukkan dampaknya terhadap HAM dan memberikan resolusi ketika terjadi pelanggaran (Sarandrea, 2022). PBB juga menunjukkan bahwa beberapa pelanggaran HAM banyak melibatkan bisnis terjadi karena kendali wilayah dan sumber daya. Kelompok Kerja PBB mendorong perusahaan untuk mengikuti pendekatan tiga langkah; 1) mengidentifikasi akar penyebab ketegangan dan pemicu potensial serta keluhan nyata dan yang

dirasakan yang dapat mendorong konflik; 2) memetakan pelaku utama dalam konflik dan motif, kapasitas, dan peluang mereka untuk menimbulkan kekerasan atau menjadi mesin perdamaian; 3) mengidentifikasi dan mengantisipasi cara-cara di mana operasi, produk, atau layanan bisnis itu sendiri mempengaruhi ketegangan sosial yang ada atau menciptakan ketegangan atau konflik baru.

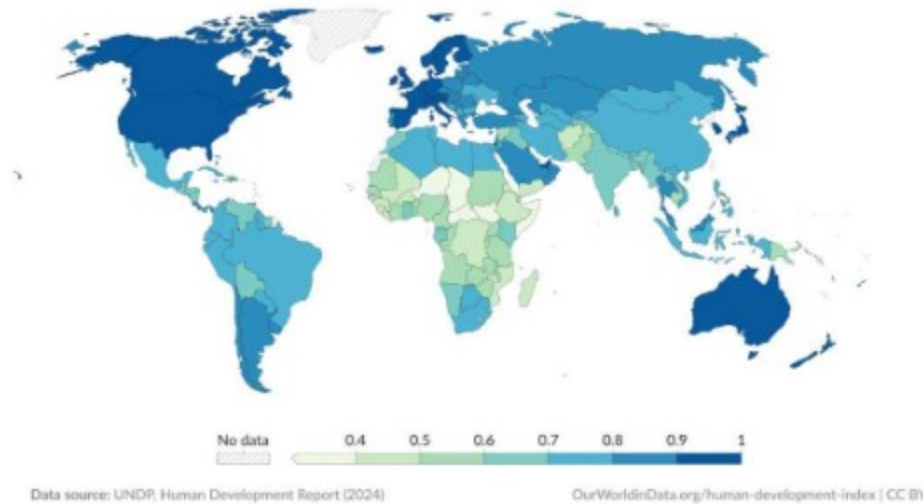
Salah satu parameter untuk melihat kesejahteraan pembangunan suatu negara juga dapat melihat berdasarkan Indeks Pembangunan Manusia (HDI). pengukuran ini merupakan indeks yang paling terkena, didasari oleh gagasan bahwa pembangunan manusia berarti manusia memiliki umur panjang dan sehat, berpengetahuan luas, dan memiliki standar hidup yang layak. Indikator tersebut kemudian dihitung dengan normalisasi dan menggabungkan ketiga indikator tersebut. Pertama, indikator-indikator tersebut disamakan skalanya, yaitu dari 0 hingga 1. Hal ini dilakukan dengan menetapkan nilai minimum dan maksimum untuk setiap indikator 3 , dan negara yang berada pada atau di bawah nilai minimum akan menerima skor 0, dan negara yang berada pada atau di atas nilai maksimum akan menerima skor.

Gambar 2. 3 Indeks Kemanusiaan

Human Development Index, 2022

The Human Development Index (HDI) is a summary measure of key dimensions of human development: a long and healthy life, a good education, and a decent standard of living. Higher values indicate higher human development.

Our World
in Data



Sumber : (Our World in Data, 2022)

Tidak menutup kemungkinan adanya pelanggaran HAM yang terjadi dalam sebuah proyek pembangunan. Investasi di negara berkembang telah menimbulkan peningkatan referensi terhadap ‘perampasan tanah’. Perampasan tanah memang bukan hal yang baru, tetapi juga dapat berdampak negatif terhadap hak-hak masyarakat. Perebutan atas lahan ini didorong oleh meningkatnya komersialisasi lahan dan potensi yang dimiliki di wilayah tersebut. Adanya globalisasi pertanian, yang dapat berkaitan dengan ketahanan pangan, hingga pada upaya untuk berinvestasi dalam usaha ketahanan energi dan mitigasi perubahan iklim. Sejak saat itu, lahan dan investasi dalam produksi pertanian dan pangan telah dilihat sebagai area utama untuk investasi yang aman. Salah satu contoh dapat ditemui di wilayah persawahan yang sekarang ini ditempati sebagai Stasiun Tegalluar KCJB.

2.3. Studi Kasus Pelanggaran Hak Asasi Manusia (HAM) pada Proyek Belt and Road Initiative (BRI) di Indonesia

2.3.1. Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB)

Sejak peluncuran resminya di tahun 2024, Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) telah mengantar lebih dari 2,5 juta penumpang, dengan rata-rata sekitar 415.000 penumpang perbulan (Chen & Hutahaean, 2024). Angka ini cukup menunjukkan minat masyarakat Indonesia terhadap transportasi terbaru yang saat ini dimiliki. Kehadiran KCJB juga mencerminkan minat Indonesia terhadap perubahan terutama pada modernisasi dan konektivitas. Proyek KCJB merupakan salah satu proyek strategis nasional pemerintah yang menghubungkan dua kota dengan mobilitas yang cukup tinggi. Kereta ini dirancang untuk melaju dengan kecepatan 350 km per jam dan memangkas waktu tempuh antara Jakarta dan Bandung menjadi 45 menit. Moda ini akan bersaing dengan mobil melalui jalan tol, yaitu Jalan Tol Cipularang, dan kereta antarkota, yaitu kereta Argo Parahyangan.

Dimulai pada tahun 2008 pada masa Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dengan rencana awal pada rute yang membentang hingga Surabaya. Proyek ini memodifikasi rute hanya menjadi Jakarta-Bandung setelah studi kelayakan yang dilakukan dengan Japan International Cooperation Agency (JICA) (Deny, 2016). Hingga pada akhirnya KCJB selesai dibangun pada tahun 2023 di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo.

Proyek monumental ini, dikembangkan melalui kerja sama dengan Tiongkok di bawah inisiatif BRI. Dikelola oleh secara gabungan antara perusahaan Indonesia dan Tiongkok. Perusahaan Indonesia yang tergabung antara lain PT Wijaya Karya (Wika), PT Kereta Api Indonesia (KAI), PT Jasa Marga, dan PT Perkebunan Nusantara VIII. Proyek ini juga melibatkan BUMN Tiongkok seperti Beijing Yawan HSR Co Ltd, China Railway International Co. Ltd, China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) Limited, China Railway Group Limited (CREC), Sinohydro Corporation Limited, dan China Railway Signal and Communication Corporation (CRSC) (Wijaya, 2024). Pemilihan Tiongkok sebagai mitra pembangunan KCJB ini tentunya dengan perhitungan tawaran yang diberikan oleh Tiongkok, yakni pinjaman sebesar US \$5,5 miliar untuk jangka waktu 50 tahun dengan bunga 2% menggarisbawahi signifikansi geopolitik dan ekonomi proyek tersebut (South China Morning Post, 2015).

Sampai saat ini, KCJB telah memberikan manfaat langsung dan tidak langsung bagi Indonesia. Salah satu artikel melaporkan, pembangunan KCJB menciptakan sekitar 51.000 lapangan kerja, menghasilkan pembelian kumulatif material dan input lokal senilai US \$5,1 miliar dan memberikan pelatihan teknis bagi sekitar 45.000 pekerja Indonesia (Chen & Hutahaean, 2024). Efek domino dari kehadiran KCJB dirasakan pada ekonomi regional, dalam hal ini kebutuhan akan material dan keahlian proyek tersebut, seperti baja, konstruksi, dan teknologi. Aksesibilitas regional yang lebih mudah juga menjadi peluang pada

sektor pariwisata dan perkembangan ekonomi baru. Daya tarik ini memungkinkan pembangunan pusat industri dan komersial baru, sehingga dapat menciptakan lebih banyak kesempatan kerja, serta mendorong ekonomi regional. Menurut 99 Group Indonesia, KCJB secara signifikan memengaruhi nilai properti di 14 kecamatan yang terhubung dengan empat stasiunnya antara lain Halim, Karawang, Padalarang, dan Tegalluar. Area seperti Jatinegara, Kramatjati, dan Duren Sawit juga telah mengalami peningkatan permintaan hunian yang substansial, dengan lonjakan sebesar 26,2% di dekat Halim dan 34,4% di sekitar Tegalluar, seperti yang tercatat pada paruh pertama tahun 2023. Tren ini sejalan dengan tujuan operasional KCJB untuk Oktober 2023 dan pengembangan Transit-Oriented Development (TOD) regional, yang menandai pergeseran dalam kehidupan perkotaan dan dinamika operasi bisnis (Chen & Hutahaean, 2024).

KCJB dapat dikatakan mendorong pertumbuhan ekonomi. Namun, pada kenyataannya didapati pembangunan proyek tersebut tidak mempertimbangkan aspek kebutuhan masyarakat di sekitarnya. Pemerintah juga tidak serius dalam menyusun mitigasi yang mencakup seluruh aspek untuk menekan dampak yang muncul.

Sebagaimana yang diliput oleh media Bandung Bergerak menyayangkan perluasan pembangunan fasilitas penunjang stasiun Tegalluar di Kampung Babakan (Rahmadani, 2024). Laporan tersebut menyebutkan kondisi jalan yang buruk menyulitkan akses masyarakat umum yang saat ini

seharusnya diperbaiki sebelum rencana perluasan tersebut. Salah satu narasumber yang bernama Kristian, akademisi dari Fakultas Ilmu Sosial Politik (FISIP) Universitas Katolik Parahyangan (Unpar) juga mengatakan keprihatinan dari AMDAL KCJB dinilai dipaksakan dan kurang menyeluruh (Rahmadani, 2024). Selain itu juga ditemukan bahwa jalur yang dilalui merusak cadangan air karena banyak aspek pembangunan yang kurang memperhatikan kesinambungan atau kelestarian lingkungan dalam jangka panjang. Permasalahan ini ditemukan di wilayah Bandung Barat, Tagogapu, warganya kesulitan mendapatkan akses air bersih yang layak (Rahmadani, 2024). Di Desa Cibiru Hilir juga mengeluhkan permasalahan yang sama. Keluhan disampaikan oleh Agus Gunawan, selaku Kepala Dusun, mengatakan secara terang “Stasiun se-megah ini, masa jalannya kayak gini”. Masyarakat masih menuntut perbaikan infrastruktur desa seperti jalan kampung sudah rusak, mengingat perbaikan ini merupakan janji dari pengembang. Warga di desa tersebut sudah memahami nasib tanah mereka yang diambil alih berdasarkan regulasi pusat, yakni Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 26 Tahun 2015 mengenai Percepatan Pelaksanaan Infrastruktur dan Fasilitas Kereta Cepat Jakarta Bandung (Ptricantika, 2023)

Gambar 2. 4 Jalanan Rusak di Sekitar Stasiun Tegalluar KCJB



Sumber : (Priyadi, 2024)

Salah satu fakta yang perlu digarisbawahi adalah Tegalluar berada di dasar cekungan wilayah Bandung, kawasan ini merupakan daerah rawa yang perlahan berubah menjadi perkampungan dan sawah. Tegalluar menjadi kawasan resapan air di musim hujan sejak dulunya. Beberapa wilayah sawah di tempat ini sering terjadi banjir saat musim hujan dan kekeringan di musim kemarau. Kehadiran Stasiun Tegalluar KCJB mematikan fungsi dari kawasan Tegalluar yang berdampak pada pertanian dan pengembangan properti yang tidak tepat. Apabila kawasan ini tidak berfungsi sebagaimana mestinya, akan beraikbat besar pada daya dukung lingkungan di Kota dan Kabupaten Bandung (Priyadi, 2024)

Laporan lain juga dikeluarkan oleh Project Multatuli mengatakan adanya kerusakan infrastruktur rumah akibat aktivitas konstruksi seperti peledakan, yang menyebabkan retakan dan membuat warga hidup dalam kekhawatiran akan potensi longsor di daerah Padalarang, Kabupaten Bandung Barat (Jaelani, 2024) . Selain itu, proyek ini juga berdampak serius pada akses air bersih. Sumur-sumur warga yang sebelumnya mampu mengalirkan air selama berjam-jam kini hanya mengalir beberapa menit, memicu krisis air bersih di sejumlah wilayah. Dampak lain yang tidak kalah signifikan adalah penurunan nilai properti, yang membuat rumah warga sulit dijual dan secara langsung memengaruhi kondisi ekonomi mereka. Para petani juga merasakan akibatnya, selama ini mereka tidak pernah menghadapi masalah yang serius yang mengganggu lahan garapannya. Namun, setahun ini para petani hanya bisa panen sekali, dari yang biasanya panen hingga tiga kali dalam setahun. Masalah ini muncul dari krisis air bersih yang berasal dari Desa Rende mulai mengering. Karyani, salah satu petani di sana mengatakan “orang lain bakal mengira air di kampung kami ini lancar, padahal di rumah saja kami masih sering pakai air kotor” (Jaelani, 2024).

Gambar 2. 5 Wilayah Sawah di Sekitar Jalur KCJB



Sumber : (Jaelani, 2024)

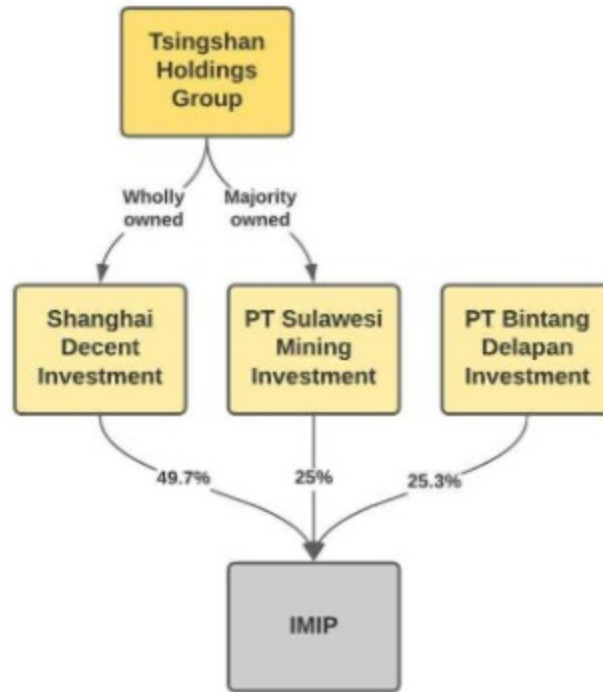
Warga yang terdampak sudah melaporkan permasalahan-permasalahan tersebut, memang benar adanya bahwa keluhan tersebut sudah diterima. Namun, berdasarkan pernyataan Didin, selaku Ketua RW di wilayah setempat, sampai saat ini belum tindak lanjut dari pemerintah maupun pengelola. Pengabaian ini mencerminkan kelalaian dalam perlindungan hak-hak dasar warga, seperti hak atas tempat tinggal yang layak, akses terhadap sumber daya alam, dan keadilan sosial. Situasi ini menunjukkan pentingnya peninjauan kembali proses pembangunan infrastruktur agar tidak mengorbankan kesejahteraan masyarakat dan tidak melanggar prinsip-prinsip HAM (Jaelani, 2024).

2.3.2. Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP)

PT Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP) adalah kawasan industri yang mengelola industri nikel di Morowali, Sulawesi Tengah (Business & Human Rights Resource Centre, 2021). Kawasan ini awalnya dibangun untuk pengembangan produksi nikel pig iron dan baja tahan karat, tetapi dengan munculnya pasar kendaraan listrik, kawasan tersebut memerlukan fokus dengan memanfaatkan kemunculan nikel sebagai mineral penting dalam transisi energi terbarukan (Ginting & Moore, 2021). IMIP berada di Desa Fatufia, Kecamatan Bahodopi, Kabupaten Morowali. Wilayah ini merupakan salah satu daerah penghasil nikel terbanyak di Indonesia dan cadangan nikel terkaya di dunia (Energu Business, 2021). Konsep IMIP sudah direncanakan sejak tahun 2009, sebelum peluncuran BRI. Kemudian pada bulan Oktober 2013, kesepakatan tersebut ditandatangani oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan Presiden Xi Jinping.

Dalam pengelolaannya, kawasan ini melibatkan perusahaan Indonesia dan Tiongkok seperti Tsingshan Holding Group, GEM Company Limited, Chinese Amperex Technology (CATL), Zhejiang Huayou Cobalt Company Limited, dan China Molybdenum Company (Ginting & Moore, 2021). China Development sejauh ini merupakan investor terbesar untuk proyek-proyek yang ada di IMIP dengan pembiayaan lebih dari 5 miliar USD. Kepemilikan PT IMIP dimiliki mayoritas oleh Tsingshan Holding Group melalui Shanghai Decent Investment Group, Bintang Delapan Investment, dan PT Sulawesi Investment

Bagan 2. 1 Hierarki Kepemilikan IMIP



Sumber : (Ginting & Moore, 2021)

Berdasarkan perspektif pembangunan, investasi asing di IMIP memfasilitasi alih teknologi dan pengetahuan yang sangat penting bagi pengembangan sektor industri dalam negeri. Diketahui bahwa dalam PT IMIP mendapati sekitar 40 perusahaan dengan pekerja mencapai kurang lebih 46.000 pekerja. Hingga awal tahun 2024, IMIP telah menciptakan sekitar 80.000 lapangan pekerjaan, yang secara langsung menghidup perekonomian lokal (Mudassir, 2021). Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah menginvestasikan miliaran rupiah untuk pembangunan

infrastruktur di sekitar kawasan industri, termasuk perbaikan jalan, sistem pengelolaan limbah, dan penataan permukiman kumuh (Mudassir, 2021). Dengan menggabungkan berbagai pabrik, IMIP memiliki kemampuan untuk mengubah bahan baku menjadi produk bernilai tinggi, yang menguntungkan ekonomi nasional. Secara garis besar, IMIP tidak hanya menciptakan lapangan kerja dan memperkuat ekonomi tetapi juga berkontribusi pada pembangunan infrastruktur dan program hilirisasi nasional, yang secara efektif mengubah industri Morowali. Hal ini menyoroti dampak positif yang substansial dari kawasan industri terhadap ekonomi lokal dan nasional.

Namun, kehadiran IMIP juga berdampak buruk bagi lingkungan di sekitarnya, bahkan di lingkungan IMIP itu sendiri. Diketahui sejak pendiriannya di tahun 2013, telah terjadi banyak permasalahan lingkungan, sosial, dan perbedaan budaya. Permasalahan yang belum lama terjadi yaitu kecelakaan di pabrik smelter nikel menimbulkan korban jiwa (Costa, 2025). Salah seorang pekerja tewas setelah kepalanya tertimpa benda berat di pabrik smelter milik PT Ocean Sky Metal Industry. Komang Jordi selaku Ketua Pelaksana Serikat Pekerja Industri Morowali-Konfederasi Serikat Pekerja Indonesia (SPIM-KPBI) mengecam berulangnya kecelakaan kerja yang mengakibatkan kematian di PT IMIP. Menurut Komang, kecelakaan terjadi disebabkan oleh buruknya sistem keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang selama ini diabaikan oleh manajemen (Costa, 2025). Kepada media Komang mengatakan ““Saya tidak melihat ada tindakan konkret dari manajemen, karena

banyak pekerja yang menjadi korban akibat sistem K3 yang tidak berjalan sebagaimana mestinya saat melakukan aktivitas produksi. Lebih parahnya lagi, beberapa jam setelah kejadian, produksi kembali berjalan seperti biasa” pada Senin 17 Februari 2025.

Ledakan yang terjadi di pabrik smelter PT Indonesia Tsingshan Stainless Steel (ITSS) pada 24 Desember 2023 bermula saat proses perbaikan tungku smelter nikel di kawasan IMIP. Pada saat itu, tim teknis sedang melakukan pembongkaran dan perbaikan tungku, termasuk aktivitas pengelasan dan pemotongan dinding tungku. Namun, di dalam tungku masih terdapat sisa slag atau terak, yaitu cairan logam sisa hasil proses peleburan, yang belum sepenuhnya dibersihkan (Nurdifa, 2024). Ketika proses pemotongan berlangsung, sisa slag tersebut bersentuhan dengan material yang mudah terbakar sehingga menyebabkan dinding tungku runtuh dan terak besi mengalir keluar, memicu kebakaran hebat (Nurdifa, 2024). Situasi semakin memburuk karena di sekitar lokasi terdapat banyak tabung oksigen yang digunakan untuk pengelasan. Ledakan awal menyebabkan tabung-tabung oksigen tersebut ikut meledak, sehingga memperparah dampak ledakan. Berdasarkan hasil penyelidikan, polisi menyimpulkan bahwa kelalaian dalam menerapkan standar operasional prosedur (SOP) pada proses pemotongan dan penarikan cangkang tungku menjadi faktor utama terjadinya ledakan ini (Nurdifa, 2024). Akibatnya, dua orang supervisor asal Tiongkok ditetapkan sebagai tersangka karena dianggap lalai dalam menjalankan SOP perusahaan.

Banyak pekerja di kawasan tersebut menghadapi penyalahgunaan tenaga kerja yang signifikan, seperti bekerja tanpa peralatan dan pelatihan keselamatan yang kurang memadai, mengakibatkan kecelakaan dan fatalitas. Serikat Pekerja Industri Pertambangan dan Energi Morowali telah mengorganisir protes untuk menuntut standar keselamatan yang lebih baik dan kompensasi bagi korban insiden di tempat kerja. Permasalahan ini tidak hanya dihadapi oleh pekerja Indonesia, banyak pekerja migran, terutama dari Tiongkok mengalami kondisi yang sulit. Berdasarkan dokumenter yang dibuat oleh China Labor Watch melakukan wawancara dengan pekerja asal Tiongkok yang bernama Li, salah satu pekerja di bagian mesin di IMIP.

Gambar 2. 6 Ledakan Smelter IMIP



Sumber : (Very, 2023)

Menurut video tersebut, semua pekerja IMIP baik pekerja Indonesia maupun Tiongkok mendapatkan perlakuan yang tidak aman selama bekerja. Pekerja migran diminta untuk menandatangani kontrak kerja yang sebelumnya

tidak ada kesepakatan, mereka juga diminta untuk bekerja lebih dari jam kerja yang ditentukan tanpa bayaran uang lembur

Diketahui bahwa sejak kawasan tersebut mulai beroperasi di tahun 2015, terdapat banyak laporan atau berita mengenai kecelakaan kerja yang terjadi di IMIP. Bahkan di tahun 2023 setidaknya terbit 11 berita yang melaporkan adanya permasalahan teknis yang menimbulkan korban jiwa di kawasan IMIP. Salah satu contoh adalah kebakaran akibat ledakan tungku smelter di PT ITSS. Peristiwa tersebut terjadi akibat adanya sisa slag atau ampas peleburan logam pada tungku, di saat yang sama pekerja sedang melakukan perbaikan dan pemeliharaan tungku. Berdasarkan laporan berita Detik kejadian ini menewaskan 21 orang dan 38 orang lainnya terluka (Shiddiq, 2024). Menurut penyelidikan polisi dalam peristiwa tersebut, menyimpulkan bahwa terdapat kelalaian dalam menerapkan SOP pada proses pemotongan di tungku dan menjadi faktor utama ledakan. Lebih lanjut, SOP tidak dilaksanakan sesuai standar karena mengejar target efisiensi waktu, sedangkan kondisi tempat kerja belum sepenuhnya aman (Shiddiq, 2024). Kondisi ini merupakan salah satu bentuk pengabaian terhadap prosedur keselamatan kerja yang seharusnya menjadi prioritas utama demi melindungi keselamatan dan hak asasi para pekerja. Sehingga, demi efisiensi waktu dan penyelesaian pekerjaan, aspek keselamatan seringkali diabaikan dan meningkatkan resiko kecelakaan serius seperti ledakan. Situasi ini menunjukkan bahwa tekanan operasional yang

berlebihan mempengaruhi pengorbanan HAM, khususnya hak pekerja untuk bisa bekerja dalam lingkungan yang aman.

2.3.3. Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Celukan Bawang

PLTU Celukan Bawang Bali merupakan salah satu proyek pembangkit listrik tenaga batu bara berkapasitas 426MW. Proyek ini merupakan bagian dari dorong. Pembangunan pembangkit listrik Celukan Bawang merupakan bagian dari dorongan strategis Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional (NDRC) Tiongkok untuk mengembangkan proyek-proyek di Asia Tenggara, dengan Indonesia sebagai target investasi tertentu. Pada tanggal 1 Januari 2010, Tiongkok dan 10 negara yang tergabung dalam Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara (ASEAN) secara resmi meluncurkan Kawasan Perdagangan Bebas Tiongkok-ASEAN. Menurut Zhang Guobao, wakil menteri NDRC, "Tiongkok mendorong perusahaan-perusahaan domestik untuk berinvestasi di Indonesia dengan berpartisipasi aktif dalam proyek-proyek listrik, batu bara, dan gas-minyak" (China.org, 2022). Menurut China Daily, proyek-proyek Tiongkok di negara-negara ASEAN didukung oleh modal dan dukungan kebijakan dari pemerintah pusat.

Sejak peresmiannya di tahun 2015, pembangkit listrik ini telah dikembangkan dalam beberapa tahap. PLTU Celukan Bawang mengadopsi teknologi Gas Insulated Substation (GIS) dari Tiongkok (China.org, 2022).

Teknologi ini secara efektif dapat mengisolasi kabut garam dari laut untuk melindungi perangkat keras PLTU dan meminimalisir okupansi lain.

PLTU Celukan Bawang dibangun secara bersama oleh perusahaan Indonesia dan Tiongkok. Kedua negara menandatangani nota kesepahaman senilai US \$1,5 miliar (Ristiyanti, 2024). Biaya pembangunan pabrik itu sendiri mencapai Rp. 7 Triliun di bawah perusahaan Tiongkok. Perusahaan tersebut antara lain China Huadian Engineering Co, Ltd (CHEC), Merryline International Pte. Ltd (MIP), dan PT General Energy Indonesia (GEI). PLTU ini mendapat investasi kurang lebih 700 juta AS dari China Development Bank (CDB) (Greenpeace Indonesia, 2018). Investasi BRI juga tersebar di beberapa wilayah di Indonesia yang selama ini hanya berpusat di Pulau Jawa. PLTU Celukan Bawang merupakan salah satu misi untuk meningkatkan kesejahteraan di luar Pulau Jawa, dalam hal ini kemandirian pasokan listrik untuk Pulau Bali.

Menurut wawancara yang dilakukan oleh media The Jakarta Post, PLTU Celukan Bawang dapat mengamankan pasokan listrik sekitar 1.300 MW (Kertaraharja, 2015). Hal ini akan melepas Pulau Bali yang selama ini bergantung pada pasokan listrik di Pulau Jawa. Pembangunan PLTU ini menjadi salah satu persiapan Bali untuk mendukung industri pariwisata yang vital yang tentunya membutuhkan pasokan listrik. Melalui rencana ini, pemerintah Provinsi Bali berkomitmen memanfaatkan pembangkit listrik yang ramah lingkungan guna membangun kemandirian energi dan menciptakan ekosistem kehidupan yang berkelanjutan di Pulau Dewata (Saputra, 2025).

Namun, sebagaimana dengan penelitian yang diterbitkan oleh Greenpeace Indonesia mengenai dampak negatif dari PLTU Celukan Bawang yang dilakukan berdasarkan observasi lapangan, wawancara terhadap beberapa pemangku kepentingan dan masyarakat lokal, serta data sekunder dari berbagai media. Salah satu laporan muncul mengenai ganti rugi lahan yang belum sepenuhnya tuntas.

Keluhan muncul dari warga setempat, Ketut Mangku Wijana (56) yang merupakan warga Desa Tinga Tinga, Kabupaten Buleleng. Ketut memiliki tanah di wilayah PLTU yang sebelumnya perkebunan kelapa. *“Masih ada tiga lahan milik warga yang berada di ring 1 PLTU, salah satunya punya saya. Tidak saya lepas karena harga yang ditawarkan tidak cocok. Sejak awal mereka tidak transparan dan menggunakan calo untuk membeli tanah warga secara murah. Awalnya penggunaannya simpang-siur, setelah banyak tanah dibebaskan baru ketahuan untuk PLTU. Kalau dari awal warga tahu, mungkin banyak yang menolak menjual tanahnya”* ujar Ketut (Greenpeace Indonesia, 2018).

Karimun (63), salah satu warga Desa Celukan Bawang, juga menyampaikan permasalahan rumahnya yang hanya berjarak sekitar 50 meter dari cerobong asap PLTU. Keberadaan rumahnya yang dekat dengan PLTU cukup berdampak buruk akibat debu dan asap pembakaran, sampai limbah cair yang dibuang di sekitar rumahnya. Karimun telah menyampaikan permasalahan ini pada pihak berwajib. Asap yang ditimbulkan PLTU dikhawatirkan dapat

mengganggu kesehatan pernafasan. Sementara itu, berdasarkan Undang-Undang No. 23 Tahun 1997 mengenai pengelolaan lingkungan hidup, jarak minimal pendirian pabrik dari pemukiman adalah satu kilometer (Greenpeace Indonesia, 2018).

Selain itu, berdasarkan laporan Greenpeace Indonesia juga menyebutkan bahwa pemerintah dan pengelola PLTU Celukan Bawang menjanjikan peningkatan kesejahteraan warga sekitar. Namun, faktanya pabrik tersebut justru menjadi sumber masalah karena masyarakat mengeluhkan kerugian dari hancurnya sumber penghidupan tradisional mereka yang bertumpu pada pertanian dan perikanan tangkap. Seperti yang dialami oleh Eko, salah satu petani yang tergabung dalam Kelompok Nelayan Kosgoro Celukan Bawang, mengutarakan pendapatan nelayan yang terus menerus sejak PLTU beroperasi. Eko dan nelayan lainnya perlu pergi lebih jauh lagi ke tengah laut, dikarenakan ketersediaan ikan di area yang biasanya tempat mereka mencari telah berkurang. *“Di dekat pantai sudah tak ada ikan karena terumbu karangnya sudah rusak”* ujar Eko (Greenpeace Indonesia, 2018).

Isu lainnya juga ada seperti ketidakjelasan penyaluran pesangon bagi pekerja PT Victory yang diminta mengundurkan diri tanpa mendapatkan pesangon yang diperkirakan mencapai Rp12,4 miliar, sehingga menimbulkan kekhawatiran terhadap perlakuan tidak adil terhadap tenaga kerja (Greenpeace Indonesia, 2018). Pembangunan tahap kedua dari proyek ini juga menuai kritik karena izin lingkungan diterbitkan tanpa melibatkan partisipasi masyarakat

setempat, sehingga masyarakat merasa dirugikan dan tidak dilibatkan dalam proses pengambilan keputusan. Tidak kalah penting, masalah pembebasan lahan juga menjadi sorotan, di mana warga mengaku mendapatkan ganti rugi yang terlalu kecil dan merasa dibohongi karena lahan tersebut awalnya dijanjikan untuk pembangunan pabrik kecap, bukan untuk keperluan proyek PLTU.

Dalam video liputan, para narasumber menyoroti bagaimana limbah dan polusi dari PLTU Celukan Bawang telah merusak ekosistem laut dan darat, memiskinkan masyarakat, dan menimbulkan konflik sosial akibat persoalan ganti rugi lahan yang tidak transparan. Pemerintah daerah menyatakan telah melakukan pemantauan kualitas udara dan air, serta mengklaim semuanya masih sesuai standar, namun warga merasa bukti di lapangan berkata lain. Greenpeace dan aktivis lingkungan mendesak agar pemerintah menghentikan ekspansi PLTU dan segera beralih ke energi terbarukan, agar Bali tidak lagi menjadi korban polusi batubara dan bisa menjadi contoh energi bersih di Indonesia. Semua isu ini menunjukkan adanya pelanggaran HAM dan ketidakadilan yang terjadi dalam proses pembangunan dan operasional PLTU Celukan Bawang.

Gambar 2. 7 Aksi Protes Masyarakat kepada PLTU Celukan Bawang



Sumber : (Renaldi, 2018)

2.3.4. Kawasan Industri Hijau Indonesia (KIHI) Kalimantan Utara

Kawasan Industri Tanah Kuning merupakan proyek kawasan industri besar yang terletak di Kabupaten Bulungan, Kalimantan Utara, mencakup Desa Tanah Kuning, Desa Mangkupadi, dan Desa Binai di Kecamatan Tanjung Palas Timur. Dikenal juga sebagai Kawasan Industri Hijau Indonesia (KIHI) Tanah Kuning-Mangkupadi, kawasan ini memiliki luas sekitar 10.100 hektare dan direncanakan akan diperluas hingga 30.000 hektare, menjadikannya salah satu kawasan industri terbesar di dunia (Naem, 2025). Total investasi yang dibutuhkan mencapai sekitar US\$132 miliar atau setara dengan Rp1.848 triliun,

yang seluruhnya berasal dari pihak swasta tanpa jaminan pemerintah (Andriyanu, 2024). Secara khusus, KIH terintegrasi dalam CPEC, salah satu proyek unggulan di bawah BRI, yang menghubungkan Tiongkok bagian barat dengan Laut Arab melalui Pelabuhan Gwadar di Pakistan (McBride, Berman, & Chatzky, 2023). Sementara itu, perusahaan Indonesia yang akan mengelola antara lain PT. Kalimantan Industrial Park (KIPI), PT. Kawasan Industri Kawasan Indonesia (KIKI), PT INdustri Strategis Indonesia (ISI), dan PT. Kayan Patria Propertindo. Kemudian perusahaan Tiongkok yang berinvestasi yaitu PT Taikun Petro Chemical dan PT Tsingshan Holding Group (Joy, 2023).

Presiden Joko Widodo sangat mengupayakan pembangunan industri manufaktur untuk pengolahan kekayaan sumber daya alam Indonesia seperti nikel, bauksit, dan tembaga sehingga dapat bergerak maju dalam rantai nilai dan tidak hanya mengeksport bahan mentah. Jokowi mengutarakan *“Transformasi ekonomi Indonesia dimulai di sini, di mana kita akan mengelola sumber daya alam kita dari hulu ke hilir untuk menciptakan lapangan kerja yang sangat banyak”* saat kunjungannya ke KIPI (Assomac, 2022). Sampai saat ini, KIPI masih dalam proses pembangunan.

Di balik proyek ambisius ini, KIPI juga memiliki sisi gelap. Meskipun proyek ini disebut-sebut sebagai mercusuar pembangunan industri hijau di Asia Tenggara, yang melambangkan komitmen Indonesia terhadap pertumbuhan berkelanjutan, proyek ini juga menimbulkan kekhawatiran besar di kalangan penduduk setempat, pemerhati lingkungan, dan para ahli. Walaupun kawasan

ini disebut sebagai kawasan industri hijau, KIPI sangat bergantung pada batu bara – bahan bakar fosil yang terkenal karena dampaknya terhadap lingkungan (Lee S. , 2024).

Pengembangan Kawasan Industri Hijau Indonesia (KIHI) di Tanah Kuning-Mangkupadi, Kalimantan Utara, yang diresmikan pada Desember 2021, menuai kontroversi karena dugaan pelanggaran hak asasi manusia dan perampasan lahan warga tanpa konsultasi atau kompensasi yang adil (Redaksi Kaltara, 2024). Warga yang telah menghuni lahan tersebut selama puluhan tahun kehilangan tanah mereka, termasuk lahan dengan nilai sejarah dan budaya seperti situs makam adat. Selain itu, aktivitas industri mengganggu mata pencaharian nelayan setempat dengan menyusutnya zona tangkap ikan yang mengancam 115 struktur perikanan tradisional dan pendapatan nelayan yang mencapai Rp 7-10 juta per bulan (Redaksi Kaltara, 2024). Penolakan warga terhadap proyek ini sering berujung pada kriminalisasi dan intimidasi, dengan beberapa warga dipenjara karena mempertahankan hak atas lahannya. Laporan "Kebohongan Industri Hijau" yang diluncurkan pada Juli 2024 mengungkap bahwa proyek yang diklaim ramah lingkungan ini tetap menggunakan pembangkit listrik tenaga uap batu bara, bertentangan dengan rencana pemerintah untuk pensiunkan PLTU batu bara (Koalisi Setara, 2024). Koalisi masyarakat sipil dan warga terdampak mendesak pembatalan proyek serta evaluasi menyeluruh oleh otoritas terkait, menolak praktek greenwashing dan kejahatan iklim yang terjadi di balik proyek ini.

Pada Hari Tani Nasional, warga Desa Mangkupadi di Kalimantan Utara mengadakan demonstrasi di depan DPR RI, Jakarta. Aksi ini menyoroti ketidakpuasan mereka terhadap lambannya penyelesaian konflik tanah akibat proyek Kawasan Industri Hijau Indonesia (KIHI) (Lensa Nusantara, 2024). Menurut Alex, salah satu warga, perjuangan mereka di tingkat daerah tidak membuahkan hasil, sehingga mereka langsung mengadu ke tingkat pusat. Mereka menuntut penyelesaian sengketa lahan, pencabutan HGU yang dinilai tidak adil, serta perlindungan terhadap keberlangsungan hidup mereka di tengah perkembangan industri. Selain itu, mereka meminta pemerintah mengevaluasi proyek strategis nasional yang dianggap tidak membawa manfaat bagi warga lokal dan menolak penggusuran lahan yang belum diselesaikan dengan layak.

Gambar 2. 8 Aksi Protes Masyarakat Tanah Kuning



Sumber : (Lensa Nusantara, 2024)

Pembangunan KIHI yang dimulai sejak 2021 telah menyebabkan penurunan drastis hasil tangkapan ikan bagi nelayan setempat, bahkan sebelum kawasan industri tersebut beroperasi penuh. Nelayan mengeluhkan larangan melaut di area yang kini menjadi pelabuhan KIPI, serta kekhawatiran terhadap pencemaran lingkungan akibat limbah dari PLTU dan smelter nikel yang menggunakan batu bara sebagai sumber energi. Padang lamun di sekitar Karang Malingkit, yang merupakan habitat penting bagi ikan, juga dilaporkan rusak akibat tumpahan solar dari kapal pengangkut BBM. Akibatnya, sebagian nelayan terpaksa beralih profesi menjadi petani atau pedagang, meskipun akses lahan pertanian juga terbatas karena telah masuk dalam kawasan industri. Kondisi ini menimbulkan keresahan di kalangan masyarakat pesisir yang merasa terpinggirkan oleh proyek yang diklaim sebagai 'industri hijau' ini.

Kedua negara tengah meningkatkan kemitraan mereka terbukti dengan investasi di berbagai sektor strategis, termasuk infrastruktur, ekonomi digital, dan energi hijau. Indonesia merupakan mitra penting bagi Tiongkok, salah satu investasi signifikan adalah KCJB yang menghubungkan dua kota strategis, Jakarta dan Bandung. Selain itu, terdapat juga pengembangan kawasan industri seperti IMIP yang sudah berjalan secara efektif saat ini. Pembangunan KIHI juga mencerminkan keberagaman pembangunan berkelanjutan dan transisi menuju ekonomi hijau.

Manfaat dan keuntungan yang didapatkan dari proyek-proyek tersebut memang terlihat dalam beberapa dekade terakhir. Namun, di luar keuntungan tersebut masih terdapat dampak-dampak negatif yang ditimbulkan. Konsekuensi tersebut berupa kerugian material yang mengarah pada permasalahan sosial. Dampak lingkungan yang merugikan sumber pendapatan bagi masyarakat di sekitar proyek tersebut, bersamaan dengan isu kesehatan yang mengkhawatirkan untuk jangka panjang. Tidak hanya lingkungan, kerugian sosial juga timbul seperti permasalahan ketenagakerjaan yang merugikan hanya salah satu pihak saja. Keempat proyek tersebut saling berkaitan dengan BRI dibuktikan dengan perusahaan yang di bawah naungan skema tersebut. Bentuk-bentuk pengabaian HAM dari keempat proyek tersebut merepresentasikan bahwa permasalahan bukan kesalahan teknis.