

MENGUJI PERSPEKTIF HAM DAN LINGKUNGAN HIDUP DALAM “PROYEK JALAN SUTERA” DI INDONESIA

Saurlin P Siagian

Komisioner KOMNAS HAM Republik Indonesia

Korespondensi : saurlin@komnasham.go.id

Submitted : 8 Agustus 2025

Published

: 10 Oktober 2025

Abstrak

Artikel ini membahas inisiatif Belt and Road (BRI), atau populer dikenal sebagai “Proyek Jalan Sutera” dari perspektif hak asasi manusia (HAM) dan lingkungan hidup, dengan fokus pada implementasinya di Indonesia. BRI sebagai proyek infrastruktur global terbesar abad ini telah menjadi sorotan karena potensi dampak positif terhadap pembangunan ekonomi sekaligus risiko terhadap kelestarian lingkungan dan hak-hak masyarakat lokal. Dengan menggunakan pendekatan analisis kebijakan dan studi kasus, artikel ini menunjukkan bahwa proyek-proyek BRI di Indonesia—seperti pembangunan PLTA Batang Toru, Kereta Cepat Jakarta–Bandung, serta kawasan industri Morowali—menyimpan paradoks antara ambisi pembangunan dan tantangan HAM serta lingkungan. Analisis ini menegaskan bahwa keberhasilan BRI yang berkelanjutan hanya dapat dicapai jika negara dan korporasi mengintegrasikan prinsip keadilan lingkungan, UN Guiding Principles on Business and Human Rights (UNGPs), serta target Sustainable Development Goals (SDGs). Artikel ini merekomendasikan agar pemerintah Indonesia memperkuat regulasi, mendorong transparansi, memperluas partisipasi publik, serta menuntut akuntabilitas dari pemerintah Tiongkok dan investor dalam kerangka kerja sama pembangunan yang adil dan berkelanjutan.

Pendahuluan

Inisiatif Belt and Road (BRI) adalah proyek global yang digagas oleh Tiongkok sejak tahun 2013 merupakan salah satu strategi pembangunan infrastruktur dan konektivitas terbesar dalam sejarah modern. Dengan cakupan lebih dari 140 negara dan investasi triliunan dolar, BRI diproyeksikan sebagai katalisator bagi pembangunan ekonomi, perdagangan global, serta integrasi regional. Indonesia, sebagai salah satu mitra strategis, menempati posisi penting dalam jalur maritim BRI melalui berbagai proyek infrastruktur, mulai dari pelabuhan, energi, hingga transportasi cepat. Namun, di balik narasi pembangunan tersebut, muncul perdebatan terkait dampak sosial dan ekologis yang ditimbulkan, termasuk penggusuran masyarakat, kerusakan hutan, dan ancaman terhadap keanekaragaman hayati.

Sejumlah kajian internasional menunjukkan bahwa BRI memiliki potensi besar dalam mendorong transisi energi hijau, namun implementasinya di banyak negara justru menunjukkan tren investasi pada proyek berbasis energi fosil, eksploitasi sumber daya alam,

dan pembangunan skala besar yang mengabaikan hak-hak masyarakat lokal. Di Indonesia, proyek PLTA Batang Toru di Sumatera Utara menjadi contoh konkret bagaimana pembangunan infrastruktur BRI berimplikasi terhadap keberlangsungan spesies endemik, orangutan Tapanuli, serta memicu konflik lahan dengan komunitas adat. Demikian pula, proyek kereta cepat Jakarta–Bandung, meski menawarkan solusi transportasi modern, diwarnai isu penggusuran dan ketidakjelasan skema kompensasi bagi warga terdampak.

Artikel ini berargumen bahwa untuk mewujudkan BRI yang benar-benar berkelanjutan, pendekatan berbasis hak asasi manusia dan lingkungan harus menjadi pilar utama. Pendekatan ini bukan hanya penting dari sisi normatif sesuai instrumen hukum internasional, tetapi juga krusial bagi legitimasi politik dan keberlanjutan sosial dari proyek-proyek tersebut. Dengan mengkaji literatur akademik, dokumen kebijakan, serta studi kasus di Indonesia, artikel ini bertujuan untuk memberikan kontribusi akademik dalam diskursus global tentang pembangunan, HAM, dan keadilan lingkungan.

Pandangan berbagai Pihak

Kajian mengenai Belt and Road Initiative (BRI) banyak menyoroti aspek ekonomi-politik global, geopolitik, serta dampak pembangunan terhadap negara-negara mitra. Menurut Liu (2020), BRI tidak hanya merupakan proyek infrastruktur, melainkan juga instrumen soft power Tiongkok dalam memperluas pengaruh global. Di sisi lain, Dollar (2019) menekankan bahwa BRI seringkali dikritik karena berpotensi menciptakan ketergantungan utang bagi negara berkembang.

Dari perspektif lingkungan, Ascensão et al. (2018) menunjukkan bahwa proyek infrastruktur lintas negara dalam BRI menimbulkan risiko serius terhadap kawasan konservasi, koridor satwa liar, dan ekosistem sensitif. Kajian WWF (2021) juga menegaskan pentingnya penerapan prinsip kehati-hatian (precautionary principle) dalam setiap investasi BRI, khususnya di kawasan megabiodiversitas seperti Indonesia.

Sementara itu, literatur hak asasi manusia menggarisbawahi pentingnya UN Guiding Principles on Business and Human Rights (UNGPs) sebagai kerangka yang mengikat korporasi internasional dalam menghormati HAM. Ruggie (2011) menekankan bahwa setiap entitas bisnis, termasuk perusahaan yang terlibat dalam BRI, memiliki tanggung jawab untuk menghormati HAM, mencegah dampak buruk, dan memberikan mekanisme pemulihan bagi korban.

Dalam konteks Indonesia, kajian Komnas HAM (2021) dan Walhi (2020) menyoroti bahwa proyek-proyek BRI di sektor energi dan infrastruktur masih sering mengabaikan hak partisipasi masyarakat lokal, transparansi informasi, serta perlindungan terhadap kelompok rentan. Literatur ini menjadi landasan bagi analisis dalam artikel ini untuk menghubungkan BRI dengan isu keadilan lingkungan dan HAM di Indonesia.

Pendekatan

Artikel ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode analisis kebijakan dan studi kasus. Sumber data utama berasal dari dokumen kebijakan resmi (peraturan pemerintah Indonesia, instrumen hukum internasional, laporan PBB), publikasi akademik, laporan lembaga swadaya masyarakat, serta liputan media. Analisis dilakukan dengan pendekatan normatif, yaitu mengkaji sejauh mana kebijakan dan praktik BRI di Indonesia sesuai dengan norma HAM internasional (misalnya ICCPR, ICESCR, UNGPs) serta norma lingkungan global (Paris Agreement, SDGs, Konvensi Keanekaragaman Hayati).

Studi kasus yang dianalisis dalam artikel ini meliputi: (1) Proyek PLTA Batang Toru di Sumatera Utara, (2) Kereta Cepat Jakarta–Bandung, dan (3) Kawasan industri nikel Morowali. Pemilihan kasus ini didasarkan pada signifikansi investasi BRI di Indonesia serta kompleksitas isu lingkungan dan HAM yang menyertainya. Analisis dilakukan dengan mengaitkan antara kebijakan makro BRI, dinamika lokal di Indonesia, serta respon masyarakat sipil dan pemerintah.

BRI, Kebijakan Hijau Tiongkok, dan Kasus Indonesia

Sejak tahun 2017, pemerintah Tiongkok mulai memperkenalkan konsep 'Green Belt and Road', yang bertujuan menekankan aspek keberlanjutan dalam implementasi proyek BRI. Inisiatif ini dilengkapi dengan 'Guidance on Promoting Green Belt and Road', yang disusun oleh Kementerian Ekologi dan Lingkungan Tiongkok. Namun, meskipun kebijakan hijau ditekankan secara normatif, dalam praktiknya banyak proyek BRI masih bertumpu pada energi fosil, proyek ekstraktif, dan pembangunan infrastruktur besar yang memiliki dampak ekologis signifikan. Indonesia menjadi salah satu contoh nyata di mana retorika 'green' seringkali tidak selaras dengan implementasi di lapangan.

Berikut ini secara ringkas studi Kasus BRI di Indonesia dengan berbagai komplikasinya.

Pertama, PLTA Batang Toru. PLTA Batang Toru di Sumatera Utara adalah salah satu proyek unggulan BRI di sektor energi. Proyek ini diklaim sebagai bagian dari transisi energi hijau karena berbasis energi terbarukan. Namun, lokasi pembangunan berada di habitat orangutan Tapanuli, spesies langka dengan populasi hanya sekitar 800 ekor. Pembangunan PLTA ini mengancam keberlangsungan spesies tersebut dan memicu protes dari aktivis lingkungan internasional. Selain itu, proyek ini juga menimbulkan konflik dengan masyarakat adat yang kehilangan akses ke tanah dan sumber daya alam mereka. Para stakeholder utama penyokong proyek ini, seperti pihak perbankan dari Tiongkok, akhirnya mendegarkan aspirasi Masyarakat sipil, dan mengevaluasi dukungannya pada proyek ini pada tahun 2019.

Kedua, Kereta Cepat Jakarta–Bandung. Proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB) merupakan proyek transportasi modern pertama di Asia Tenggara yang didanai melalui skema BRI. Dari sisi pembangunan, proyek ini dianggap strategis untuk mempercepat mobilitas. Namun, pelaksanaannya diwarnai dengan isu penggusuran lahan, dugaan kompensasi yang tidak adil, serta dugaan kerusakan lingkungan di sepanjang jalur pembangunan. Laporan Komnas HAM menyoroti kurangnya partisipasi masyarakat lokal dalam proses perencanaan, serta tidak adanya mekanisme keluhan yang memadai untuk korban terdampak. Namun proyek tetap dirampungkan, meninggalkan suara korban yang masih belum diselesaikan.

Ketiga, Kawasan Industri Morowali. Kawasan industri nikel di Morowali, Sulawesi Tengah, menjadi pusat produksi nikel dunia yang sangat penting bagi rantai pasok baterai kendaraan listrik. Proyek ini sebagian besar didanai oleh investor Tiongkok dalam kerangka BRI. Meskipun membawa lapangan pekerjaan, proyek ini memunculkan dugaan masalah terkait hak-hak buruh, diskursus publik tentang dugaan diskriminasi terhadap pekerja lokal, risiko pencemaran lingkungan laut, serta risiko kesehatan akibat emisi industri. Kondisi kerja buruh migran Tiongkok dan buruh lokal yang diperlakukan berbeda seringkali menyulut konflik di lapangan.

HAM dan Lingkungan dalam Proyek BRI

Ketiga studi kasus di atas menunjukkan pola yang sama: retorika pembangunan hijau dan keberlanjutan sering tidak konsisten dengan praktik di lapangan. Hak masyarakat untuk berpartisipasi dalam proses pembangunan sering diabaikan. Hak atas lingkungan hidup yang

baik dan sehat, sebagaimana diatur dalam Pasal 28H UUD 1945, juga seringkali tercederai. Selain itu, prinsip-prinsip dalam UNGPs dan kewajiban negara untuk melindungi warga dari dampak buruk korporasi belum sepenuhnya dijalankan di Indonesia.

Analisis di atas menunjukkan bahwa integrasi prinsip HAM dan lingkungan dalam implementasi BRI di Indonesia masih lemah. Oleh karena itu, artikel ini memberikan beberapa rekomendasi kebijakan sebagai berikut:

Pertama, Pemerintah Indonesia harus memperkuat regulasi lingkungan dan HAM dalam kerangka perjanjian internasional, termasuk kewajiban investor untuk mematuhi standar internasional. Kedua, Pemerintah Tiongkok harus memastikan bahwa korporasi yang terlibat dalam proyek BRI menghormati UNGPs dan prinsip-prinsip keberlanjutan.

Ketiga, Mekanisme partisipasi masyarakat harus diperluas, termasuk akses terhadap informasi publik dan konsultasi bermakna. Keempat, Masyarakat sipil perlu diperkuat perannya dalam melakukan pemantauan independen terhadap proyek-proyek BRI. Kelima, forum internasional seperti PBB, G20, dan ASEAN dapat menjadi arena untuk mendorong akuntabilitas dan standar global bagi proyek BRI.

Kesimpulan

Inisiatif Belt and Road merupakan peluang besar bagi Indonesia untuk mempercepat pembangunan infrastruktur dan transisi energi. Namun, tanpa integrasi prinsip HAM dan keberlanjutan, proyek-proyek BRI berisiko menimbulkan kerusakan lingkungan, pelanggaran hak masyarakat, dan ketidakadilan sosial. Artikel ini menegaskan pentingnya reformasi kebijakan di tingkat nasional dan internasional agar BRI benar-benar menjadi inisiatif yang hijau, adil, dan berkelanjutan.

Daftar Pustaka

- Ascensão, F., Fahrig, L., Clevenger, A. P., Corlett, R. T., Jaeger, J. A., Laurance, W. F., & Pereira, H. M. (2018). Environmental challenges for the Belt and Road Initiative. *Nature Sustainability*, 1*(5), 206-209.
- Dollar, D. (2019). Understanding China's Belt and Road Infrastructure Projects in Africa. *Brookings Institution*.
- Komnas HAM. (2021). Laporan Tahunan Hak Asasi Manusia di Indonesia. Jakarta.
- Liu, H. (2020). The Belt and Road Initiative and China's Global Strategy. *Journal of Contemporary China*, 29*(122), 1-15.
- Ruggie, J. G. (2011). Guiding Principles on Business and Human Rights: Implementing the United Nations 'Protect, Respect and Remedy' Framework. United Nations.
- WALHI. (2020). Laporan Situasi Lingkungan Hidup Indonesia. Jakarta.
- WWF. (2021). Greening the Belt and Road Initiative: Policy Brief. World Wildlife Fund.

How to Cite

MENGUJI PERSPEKTIF HAM DAN LINGKUNGAN HIDUP DALAM "PROYEK JALAN SUTERA" DI INDONESIA*. (2025). *Jurnal Persatuan Nasional*, 2(1): 26-29. <https://jurnalpersatuannasional.id/index.php/jpnasional/article/view/17>

License

Copyright (c) 2025 Jurnal Persatuan Nasional



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).