



CELIOS



POLICY
PAPER



Polemik Investasi China Di Indonesia

Bagaimana Menghindari Kualitas Investasi yang Rendah dan Jebakan Utang?

2023



CELIOS

Penanggung jawab

Bhima Yudhistira Adhinegara

Penulis

- Muhammad Zulfikar Rakhmat
- Yeta Purnama

Ringkasan Eksekutif

Berlatar belakang dari analisis berbagai polemik yang muncul dalam implementasi megaproyek Belt and Road Initiative (BRI) atau Jalur Sutera Baru China di Indonesia, studi dalam policy paper ini berfokus untuk menguraikan enam poin penting. Pertama, memaparkan perkembangan investasi Belt and Road Initiative di Indonesia dan negara-negara berkembang lainnya. Kedua, mengidentifikasi potensi kerugian apabila Indonesia terlalu bergantung kepada China. Ketiga, memaparkan buruknya tata kelola program Belt and Road di Indonesia. Keempat, menguraikan pelajaran dan kritik terhadap Belt and Road Initiative yang sudah terjadi di berbagai negara, terutama negara berkembang yang kondisinya relatif serupa dengan Indonesia. Kelima, menelisik permasalahan yang dihadapi ekosistem produksi baterai kendaraan listrik/EV di Indonesia dalam kaitan dengan investasi asal China. Keenam, memberikan rekomendasi kebijakan kepada pemerintah untuk meningkatkan *safeguard* atau pengaman terhadap implementasi investasi dan pinjaman asal China.



1. Kaitan Belt Road Initiative (BRI) terhadap perkembangan investasi di Indonesia dan negara berkembang lainnya

Satu dekade lalu, tepat pada tahun 2013 Xi Jinping meluncurkan Belt and Road Initiative yang digadang-gadang akan menjadi Jalur Sutera Baru pada abad ke-21. Setidaknya terdapat tiga ambisi dari proyek tersebut, diantaranya guna membangun inisiatif Jalur Sutera Ekonomi, Jalur Sutera Darat, dan Jalur Sutera Maritim. Dalam perkembangannya, inisiasi ini telah mencakup berbagai penjuru dunia, meliputi Amerika Latin, Afrika, Timur Tengah, Kepulauan Pasifik, Asia Selatan, dan Asia Tenggara.

Tabel 1.
10 negara teratas dengan proyek infrastruktur Belt and Road Initiative yang sedang berjalan berdasarkan nilai

Negara	Dalam miliar USD
Pakistan	27,3
Indonesia	20,3
Kazakhstan	12,3
Malaysia	8,4
Kamboja	6,8
Kenya	6,3
Belarusi	6,1
Sri Lanka	5,5
Bangladesh	5,0
Etiopia	4,1

Sumber: AidData (2021)



Tabel 2.
10 negara teratas dengan proyek infrastruktur Belt and Road Initiative yang sedang berjalan dihitung berdasar jumlah proyek

Negara	Jumlah Proyek
Kamboja	82
Pakistan	71
Indonesia	71
Mongolia	43
Belarus	35
Myanmar	33
Kamerun	30
Sri Lanka	25
Angola	25
Kazakhstan	21

Sumber: AidData (2021)

Pada tahun 2022 tercatat 147 negara telah menandatangani Memorandum of Understanding (MoU) proyek kerjasama dengan China dibawah payung Belt and Road Initiative. Jumlah ini merupakan dua pertiga populasi dunia dan melibatkan sekitar 40% dari PDB global. Hal inilah yang juga menjadi faktor pendongkrak menguatnya ekonomi China dalam beberapa tahun terakhir. Kendati demikian, dalam manifestasinya, megaprojek Belt and Road Initiative menghadapi berbagai tantangan dan protes di beberapa negara karena berbagai alasan, diantaranya menyinggung tentang topik kerusakan lingkungan dan isu tenaga kerja.



Walaupun menghadirkan banyak polemik, implementasi proyek Belt and Road Initiative masih tetap masif di beberapa negara, terutama negara berkembang dan negara yang termasuk dalam peta strategis Belt and Road Initiative. Intensitas penerapan proyek ini didorong oleh visi Xi Jinping untuk membangun jaringan kereta api yang luas, saluran pipa energi, jalan raya, dan penyeberangan perbatasan negara, baik berupa moda darat maupun laut ke segala arah termasuk ke arah barat melalui pegunungan bekas wilayah Uni Soviet dan ke selatan menjangkau India, Pakistan, dan seluruh kawasan Asia Tenggara.

Dengan demikian, proyek Belt and Road Initiative juga menjadi salah satu alat mensukseskan upaya untuk memperluas jaringan penggunaan mata uang China secara internasional. Berada di bawah payung Belt and Road Initiative, pendanaan mega proyek Belt and Road Initiative di berbagai negara sudah meninggalkan dolar AS dan beralih ke mata uang lokal guna mengekspansi penggunaan Yuan. Tak hanya pendanaan infrastruktur fisik, China juga mengklaim telah mendanai ratusan pembangunan zona ekonomi khusus dan kawasan industri yang didesain dengan mengintegrasikan penggunaan teknologi untuk mengakomodasi jalur lalu lintas perdagangan maritim. Perusahaan teknologi komunikasi raksasa milik China, Huawei, telah diberi mandat untuk mengembangkan jaringan 5G dalam upaya ini. Selain itu, China turut berencana untuk berinvestasi dalam setiap pengembangan pelabuhan yang dapat menghubungkan Samudera Hindia, Asia Tenggara, Afrika Timur, dan sebagian wilayah Eropa dengan lebih efektif.

Dalam konteks Asia Tenggara, dimana mayoritas anggotanya termasuk dalam klasifikasi negara berkembang, investasi masif dari China mendapatkan atensi yang tinggi. Selaras dengan itu, bagi China kawasan ASEAN juga sangat menjanjikan untuk menjadi target potensial sebagai negara mitra guna melancarkan implementasi proyek Belt and Road Initiative tersebut. Tak pelak, investasi China pada tahun 2019 sukses menembus angka yang fantastis senilai USD 1 triliun yang ditujukan ke empat negara ASEAN, yakni Indonesia, Vietnam, Kamboja, dan Singapura. Pada tahun yang sama, diketahui jenis investasi yang terlibat dengan proyek Belt and Road Initiative meliputi sektor pembangunan, pengembangan transportasi, tambang, dan Pembangkit Listrik Tenaga Uap maupun Air. Khususnya di Indonesia, investasi China terus mengalami perkembangan yang kian pesat.



2 Ketergantungan dan risiko Indonesia terhadap utang dan pendanaan dari China

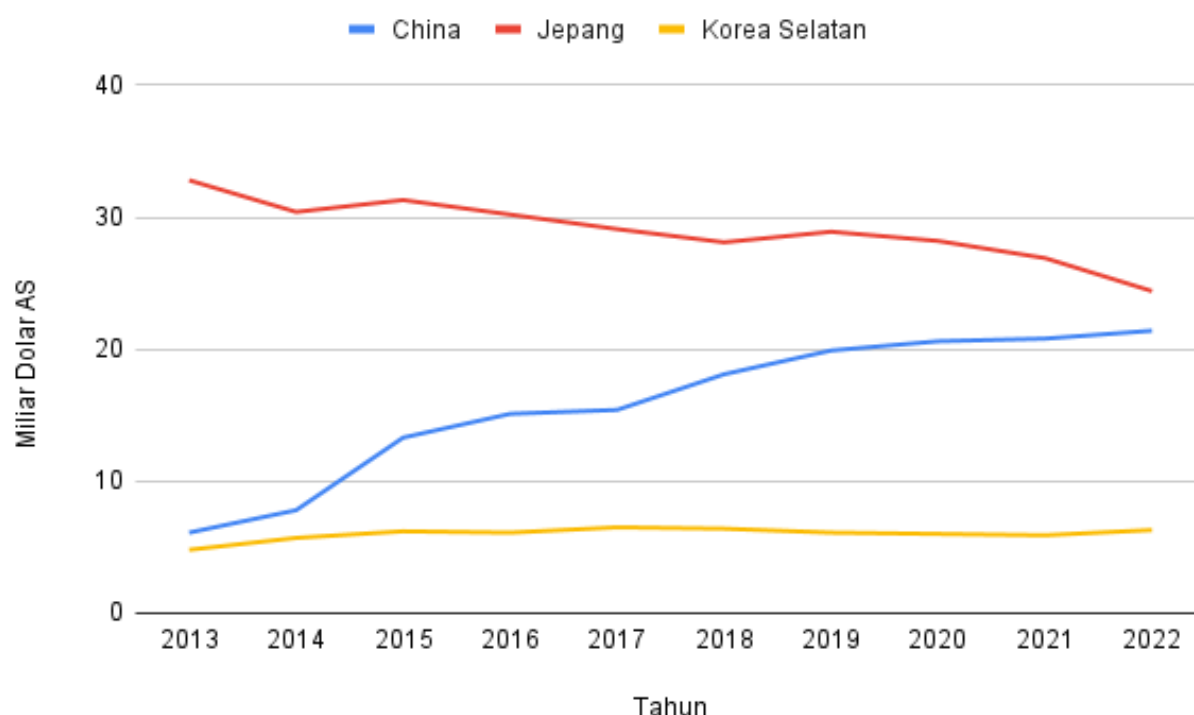
Dalam beberapa tahun terakhir, ketergantungan Indonesia terhadap China terlihat semakin nyata. Hal ini telah menciptakan iklim ekonomi domestik yang negatif. Peningkatan kerjasama yang pesat ini telah berlangsung sejak pemerintahan Jokowi. Seiring meningkatnya kemitraan dengan China, muncul kekhawatiran dari publik karena kerja sama ekonomi Indonesia dinilai terlalu condong ke China. Sudah tidak dapat dipungkiri bahwa kini China merupakan mitra dagang dan investor terbesar Indonesia. Selama 2021, nilai ekspor Indonesia ke Negeri Tirai Bambu tersebut mencapai USD 63,63 miliar (Rp 961,28 triliun), didominasi oleh ekspor bahan bakar mineral dan nikel. Sementara itu, nilai impor dari China juga kian meningkat menjadi sebesar USD 60,71 miliar, mayoritas adalah bahan baku yang dibutuhkan untuk meningkatkan produktivitas industri dalam negeri.

Pada semester pertama 2022, impor Indonesia dari Cina telah mencapai USD 34,3 miliar, sebagian besar didominasi oleh perangkat mekanik dan elektronik. Ponsel pintar (smartphone) asal Cina seperti OPPO, Vivo, Xiaomi, dan Realme telah menguasai lebih dari 60% total pasar ponsel pintar di Indonesia. Terlebih lagi, Cina saat ini tengah memimpin banyak proyek pembangunan infrastruktur besar di tanah air. Salah satu yang terbesar adalah proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) senilai USD 8 miliar. Ini akan menjadi kereta cepat pertama di Asia Tenggara. Kedua negara juga telah menandatangani kesepakatan untuk mulai meningkatkan penggunaan mata uang yuan dan meninggalkan pemakaian dolar Amerika Serikat (AS) dalam seluruh transaksi Cina-Indonesia. Jalinan hubungan kedua negara ini semakin erat selama pandemi COVID-19, karena Cina menjadi pemasok vaksin terbesar bagi Indonesia.

Tentunya hal tersebut akan menghadirkan berbagai risiko, salah satunya Indonesia harus menyiapkan strategi mitigasi untuk menghindari situasi yang tidak diinginkan, seperti jebakan utang atau *debt trap*. Perlu diketahui, nilai utang Indonesia kepada China telah mencapai jumlah yang fantastis, yakni di angka USD 20,225 miliar atau setara dengan Rp 315,1 triliun pada tahun 2022. Jumlah utang tersebut diperkirakan akan terus meningkat diiringi dengan masuknya proyek-proyek Belt and Road Initiative lain yang sudah ditandatangani. Selain itu, muncul kekhawatiran risiko gagal bayar yang akan menyebabkan kerugian yang lebih besar di masa depan.



Grafik 1.
Utang Luar Negeri Indonesia dari China, Jepang dan Korea Selatan (2013-2022)



Sumber: Bank Indonesia diolah

Kekhawatiran tersebut bukanlah tanpa dasar, pasalnya dari negara-negara yang terlibat dalam proyek Belt and Road Initiative, beberapa telah dinyatakan gagal bayar, salah satunya Sri Lanka terkait proyek pembangunan pelabuhan Hambantota. Terdapat beberapa faktor yang dapat menyebabkan risiko terjerat utang, di antaranya karena China memberikan pembebanan skema kredit yang tinggi.

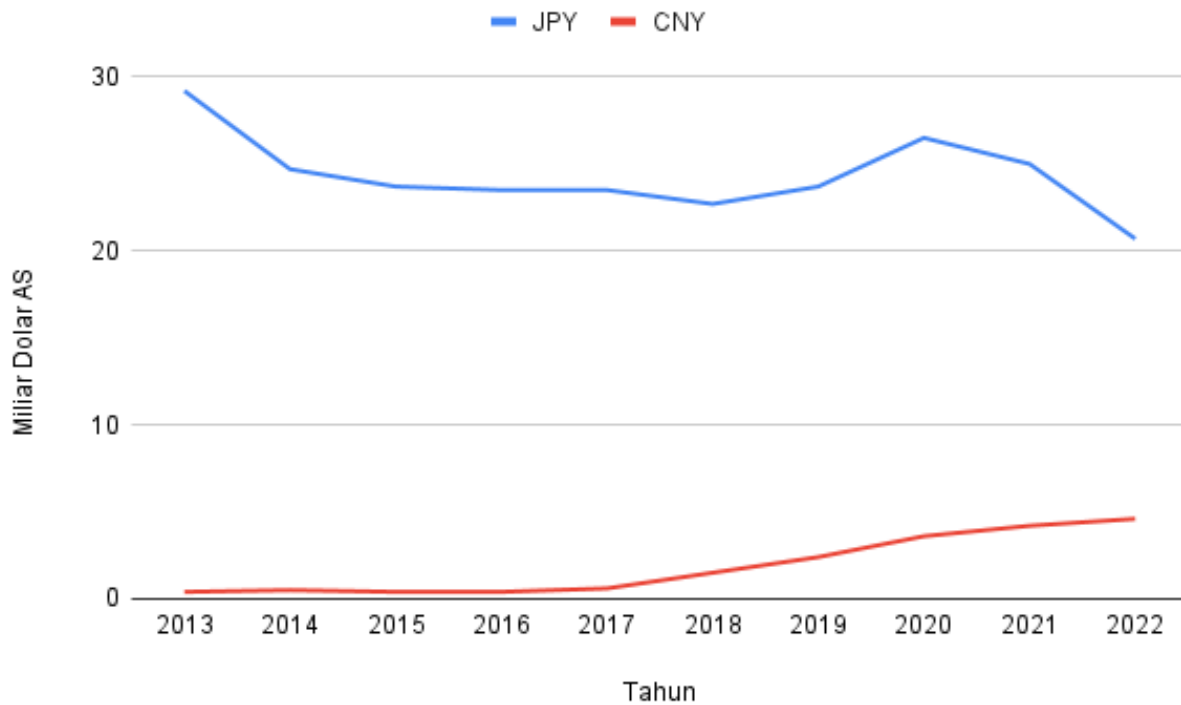
Selain itu, persyaratan pinjaman untuk proyek Belt and Road Initiative juga memunculkan polemik tersendiri karena pencairan loan mewajibkan negara mitra membeli 70% bahan baku dari China dan mempekerjakan para pekerja China dengan jumlah yang besar. Kondisi ini tentu saja bukanlah kerja sama yang imbang, melainkan cenderung menguntungkan investor China dan imbasnya akan memberatkan pelaku industri lokal.

Dalam konteks Indonesia, perjanjian guna mendorong penggunaan mata uang Yuan dan Rupiah dalam transaksi luar negeri juga memunculkan kekhawatiran lain. Indonesia perlu memperhitungkan risiko besar dalam penerapan perjanjian ini karena akan berkaitan dengan kestabilan ekonomi dalam negeri. Pasalnya, China kerap mendevalusi mata uangnya.



Peraturan devaluasi ini telah dilakukan China beberapa tahun belakangan dengan tujuan untuk mengamankan ekonominya. Sebagai contoh, China mendevaluasi Yuan pada tahun 2019 agar produknya jauh lebih murah akibat dampak negatif dari perang dagang dengan Amerika Serikat. Ketika Yuan di-devaluasi, maka produk China akan jauh lebih terjangkau dan bersaing dengan harga kompetitif di pasar internasional. Oleh karena itu, ketika Indonesia mulai intensif menggunakan mata uang Yuan maka dikhawatirkan peredaran barang impor dari China akan membanjiri pasar lokal karena harganya yang jauh lebih murah dan mengancam eksistensi pasar domestik, terutama sektor UMKM Indonesia dan industri yang berkaitan dengan bahan baku konstruksi-infrastruktur.

Grafik 2.
Utang Luar Negeri Indonesia dalam JPY & CNY (2013-2022)



Sumber: Bank Indonesia diolah



Terlepas dari implikasi ekonomi di atas, ketergantungan Indonesia pada China juga akan menimbulkan implikasi politik. Salah satunya mengenai isu Laut China Selatan yang mengancam kedaulatan Indonesia, khususnya di perairan Natuna. Ketergantungan dalam bidang ekonomi dengan China akan memberatkan posisi Indonesia untuk memberikan perlawanan dan sikap yang tegas terhadap tekanan China yang semakin agresif di kawasan tersebut.

Oleh karena itu, pemerintah perlu memastikan bahwa keterlibatan Indonesia pada proyek Belt and Road Initiative tidak hanya menguntungkan salah satu pihak. Pemerintah juga perlu menyadari bahwa sebenarnya dalam proses implementasi proyek Belt and Road Initiative ini China lebih membutuhkan Indonesia daripada sebaliknya. Hal tersebut dikarenakan Indonesia memegang posisi penting dan strategis dalam keberlangsungan Belt and Road Initiative di Asia Tenggara. Tergambar jelas dalam peta Belt and Road Initiative, proyek ambisius milik China tersebut harus melewati wilayah maritim Indonesia dan China tidak akan dapat merampungkan proyek tersebut tanpa melibatkan Indonesia.

Tabel 3.
Proyek Belt and Road Initiative di Indonesia

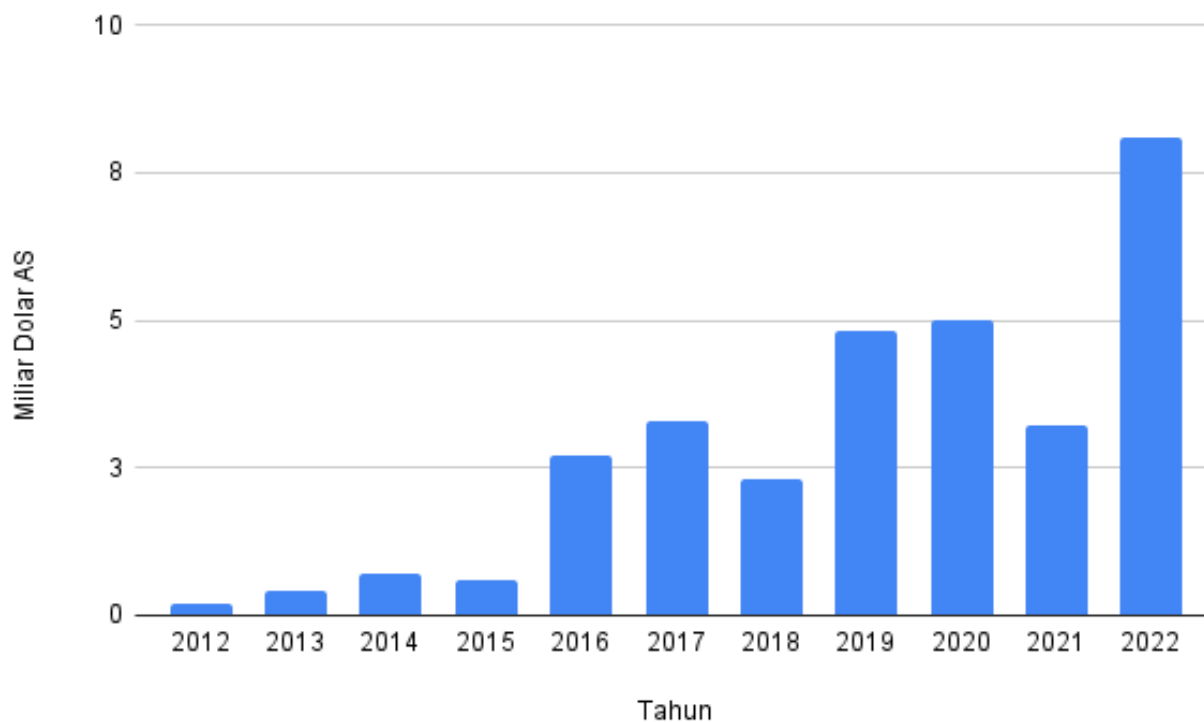
Jenis Proyek	Nama Proyek
Jalan dan Kereta Api	Kereta Cepat Jakarta Bandung
	Jalan Balikpapan- Samarinda
Pembangunan PLTU Batubara	PLTU Mulut Tambang Sumsel 8
	PLTU Paiton Unit 9
	PLTU Celukan Bawang
Pembangunan PLTA	Bendungan Nusa Tenggara Timur
	Bendungan PLTA Batang Toru
	PLTA Sungai Kayan



Pembangunan Industri	Tanah Kuning Industrial Park (KIHI)
	Ketapang Industrial Park
	Likupang Economic Zones
	Morowali Industrial Park
	Obi Industrial Area
	Proyek Semen SDIC

Sumber: Dihimpun CELIOS dari berbagai sumber

Grafik 3.
Nilai Investasi China di Indonesia (2012-2022)



Sumber: Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) diolah



3. Buruknya tata kelola Belt and Road Initiative di Indonesia

Dalam menerapkan inisiasi masif seperti megaprojek Belt and Road Initiative, analisis keberlanjutan atau sustainability penting dilakukan sebagai bentuk tanggung jawab dan transparansi kepada para stakeholders, seperti negara mitra dan masyarakat secara luas. Penilaian keberlanjutan dapat dilihat dari laporan tanggung jawab sosial tahunan serta analisis dari aspek lingkungan (environment), sosial (social), dan tata kelola (government). Hal ini penting karena dapat membantu mengukur dan meningkatkan kinerja, serta mengelola dampak inisiasi Belt and Road Initiative terhadap lingkungan dan sosial, yang juga merupakan dua sektor yang paling terdampak dari investasi perusahaan-perusahaan China di Indonesia. Tidak jauh berbeda dengan negara di kawasan Asia Selatan dan Afrika, kritik terhadap Belt and Road Initiative di Indonesia juga masih berkutat di seputaran tata kelola perusahaan yang buruk.

Box Trivia: Masalah proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung

- **2019**

Terjadi ledakan pipa BBM milik Pertamina akibat operasi proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang memakan 1 orang korban Jiwa WNA asal China.

- **2020**

Terjadi banjir di Tol Jakarta-Cikampek karena pengerjaan *bored pile* dan *pile cap*, yang mengakibatkan terganggunya arus lalu lintas.

- **2020**

Penggunaan teknik peledak dalam pengerjaan proyek untuk membuat terowongan jalur kereta yang menyebabkan rumah warga retak-retak di kaki Gunung Bohong, Bandung Barat.

- **2021**

Robohnya tiang penyangga jalur kereta cepat yang menimpa eskavator, hal ini dikarenakan kontraktor melanggar SOP. Meskipun tidak menimbulkan korban jiwa, insiden ini memakan waktu untuk perbaikan konstruksi.

- **2021**

Pada tahun 2015, pemerintah China menargetkan dana pembangunan KCJB hanya mencapai USD 5,13 miliar atau setara dengan Rp 76,95 triliun dengan asumsi kurs Rp 15.000. Namun seiring dengan berjalannya waktu, biaya terus membengkak menjadi USD 6,07 miliar atau setara dengan Rp 91,5 triliun hingga akhirnya, pada tahun 2021 Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko KAI memperkirakan pembengkakan biaya akan naik secara signifikan dari USD 6,07 miliar menjadi USD 8 miliar atau setara dengan Rp 120 triliun.



- **2022**

Anjloknya kereta teknis yang keluar jalur. Insiden ini telah menimbulkan total 6 orang korban, diantaranya 2 korban jiwa dan 4 orang luka-luka. Semua korban tersebut merupakan pekerja asal China.

Pada akhir tahun 2022, Komisi IV DPR sepakat menyetujui Penyertaan Modal Negara (PMN) Rp 3,2 triliun untuk proyek KCJB. Keputusan ini semakin menimbulkan penentangan yang kuat dari sejumlah pihak karena dari awal proyek telah disepakati dengan skema *B to B* tanpa melibatkan dana dari APBN, namun pada implementasinya pemerintah tetap harus menggelontorkan dana untuk menutupi pembengkakan biaya proyek.

- **2023**

Pada awal April 2023, pemerintah akhirnya menyepakati pembengkakan biaya proyek sebesar USD 1,2 miliar atau setara dengan Rp 17,89 triliun. Total biaya proyek ini telah mencapai USD 7,27 miliar atau setara dengan Rp 110,5 triliun. PT KCIC diketahui akan menambah utang sebesar USD 560 juta kepada China Development Bank untuk menutupi pembengkakan biaya. Namun, pemerintah semakin dibuat ketar-ketir karena China turut mendesak Indonesia untuk menjadikan APBN sebagai jaminan dari pembengkakan biaya tersebut.

Kendati demikian, proyek KCJB bukan satunya-satunya proyek yang memiliki tata kelola yang kurang baik. China juga mempunyai sejumlah investasi pengolahan nikel di Tanah Air dan beberapa perusahaan China yang terlibat masih belum mengutamakan tata kelola sebagai urgensi yang penting untuk keberlanjutan perusahaan.

Misalkan saja pada tata kelola lingkungan, pada tanggal 25 April 2023 telah terjadi banjir di kawasan proyek PT Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP). Menurut keterangan Walhi Sulawesi Tenggara, banjir ini disebabkan oleh ekspansi proyek akibat penghilangan hutan. Hal ini menimbulkan tidak hanya kerugian ekonomi, tetapi juga dampak ekologis dan sosial serius yang harus ditanggung oleh warga setempat di sekitar tambang dan pekerja yang tinggal di lokasi industri.

Ancaman keberlangsungan keanekaragaman hayati akibat proyek yang didanai China juga muncul dari pembangunan Bendungan Batang Toru, Tapanuli, Sumatera Utara. Bendungan ini dibangun untuk PLTA dari kerjasama PT North Sumatera Hydro Energy (NSHE), Perusahaan Listrik Negara (PLN), dan Sinohydro yang merupakan perusahaan teknik dan konstruksi yang didukung oleh SDIC Power Holdings asal China.



Menurut penelitian yang dilakukan oleh Divya Narain bersama koleganya dari The University of Queensland pada tahun 2022, habitat satwa orangutan di wilayah tersebut terancam punah dan hanya menyisakan 800 ekor saja akibat pembangunan bendungan yang tak ramah lingkungan. Operasi PLTA bendungan ini pun juga mengkhawatirkan warga karena aliran sungai semakin kecil. Akibatnya terjadi pengurangan pasokan air untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari masyarakat setempat. Tabel di bawah ini menunjukkan daftar beberapa negara yang memiliki pinjaman dan investasi dari China, khususnya melalui skema Belt and Road Initiative. Pinjaman tersebut dinilai memiliki permasalahan keberlanjutan paling banyak dalam sektor lingkungan hidup.

Tabel 4.
Utang ke Belt and Road Initiative yang paling bermasalah dari sisi lingkungan hidup.

Negara	Jumlah Proyek	Nilai (juta USD) 2017
Indonesia	6	4.651
Papua Nugini	2	176
Belarus	2	727
Kamboja	1	759
Zambia	1	164
Pakistan	1	93
Myanmar	1	-

Sumber: AidData (2021)

Sementara itu, apabila ditinjau dari aspek sosial, berbagai permasalahan muncul sebagai akibat dari investasi perusahaan China GEM dan CATL di Pulau Obi yang bekerjasama dengan Harita Group. Perusahaan yang bergerak di bidang industri nikel ini telah dilaporkan merusak lingkungan, serta merugikan dan menyengsarakan warga di sekitar tambang. Aktivitas pertambangan juga menimbulkan dampak sosial yang menyebabkan menurunnya angka kesejahteraan warga desa Kawasi dan sekitarnya yang mayoritas bekerja sebagai nelayan. Fenomena serupa juga terjadi di Morowali tempat beroperasi PT IMIP yang menjadikan kesejahteraan warga yang hidup di sekitar industri pertambangan menjadi taruhan akibat ekspansi perusahaan yang terus meluas.



Aspek tata kelola (government) pada proyek China di Indonesia juga masih sangat perlu dibenahi secara serius. Pasalnya banyak perusahaan yang belum ketat dalam memperhatikan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Masih banyak ditemukan insiden, kecelakaan, serta sejumlah konflik yang terjadi antar pekerja, salah satu contohnya yang terjadi di PT Gunbuster Nickel Industry (GNI) di Morowali. Pada Desember 2022 terdapat dua korban jiwa pekerja PT GNI akibat ledakan tungku smelter yang menyebabkan kebakaran. Menurut Muhammad Safri Wakil Ketua DPRD Morowali Utara, keselamatan dan keamanan pekerja kurang diperhatikan oleh perusahaan tersebut. Bahkan, para pekerja diketahui harus membeli Alat Pelindung Diri (APD) K3 secara mandiri karena tidak disediakan oleh perusahaan. Tidak lama berselang, pada tanggal 11 hingga 14 Januari para pekerja mengajukan setidaknya 12 tuntutan yang disampaikan dalam unjuk rasa di lingkungan industri tersebut.

Inti dari tuntutan para pekerja yakni pelanggaran aturan ketenagakerjaan oleh PT GNI dengan tidak adanya peraturan perusahaan mengenai pemberlakuan status kontrak untuk pekerja yang bersifat tetap, kebijakan pemotongan upah yang tidak jelas, tidak menyediakan dan memperhatikan isu Keselamatan Kesehatan Kerja atau K3, kebijakan PHK secara sepihak, serta adanya sikap membedakan antara pekerja lokal dan pekerja China. Unjuk rasa ini berujung bentrok antara pekerja China dan pekerja lokal hingga menyebabkan dua korban jiwa. Kondisi ini memperburuk rekam jejak tata kelola PT GNI yang dalam kurun waktu kurang dari 1 bulan telah menimbulkan 4 korban jiwa dari para pekerjanya. Permasalahan yang dihadapi oleh PT GNI merupakan indikasi dari buruknya tata kelola perusahaan, yang kemudian berdampak pula pada munculnya masalah di sektor lingkungan dan sosial.

Uraian di atas hanya gambaran kecil dari beberapa perusahaan China yang memiliki isu dalam tata kelola yang masih perlu dibenahi. Masih banyak persoalan dari berbagai proyek investasi China lainnya di Indonesia. Oleh karena itu, perbaikan tata kelola merupakan pekerjaan rumah yang penting apabila ingin investasi China terus berkelanjutan di Negeri ini. Tanggung jawab sosial tersebut harus terus didorong untuk meningkatkan rendahnya transparansi proyek pada publik karena sebagian biaya proyek menggunakan APBN. Informasi data yang sangat sulit diakses serta negosiasi yang terkesan tertutup harus menjadi bagian koreksi agar kepercayaan dan penerimaan masyarakat pada proyek Belt and Road Initiative di Indonesia dapat ditingkatkan.



4. Pelajaran dari kegagalan dan kritik terhadap Belt and Road Initiative di berbagai negara

Belt Road Initiative merupakan alat penting untuk mensukseskan agenda dan kepentingan Partai Komunis China (PKC). Megaproyek yang ambisius ini secara intensif terus dikembangkan dengan pesat di berbagai negara, yang mayoritas merupakan negara-negara berkembang. Pada implementasinya, kritik dan skeptisme terhadap Inisiatif Sabuk dan Jalan menjadi tantangan besar bagi China, terutama karena inisiasi ini kerap dikaitkan dengan maraknya isu jebakan utang.

Jebakan utang sendiri bukanlah sebuah tuduhan yang tidak berdasar. Apabila dilihat secara historis, dalam beberapa tahun terakhir, sudah ada beberapa negara yang divonis gagal bayar dan terperangkap dalam utang yang besar dengan China di bawah proyek Belt and Road Initiative. Skema pinjaman yang ditawarkan oleh China memiliki pola kebijakan dimana ketika negara peminjam tidak mampu membayar utang, maka China akan membatasi kemampuan manuver pemerintah tersebut dalam berdaulat.

Konsekuensinya, China dapat mengambil alih kepemilikan atas proyek yang dibangun. Beberapa negara yang berisiko tinggi terjebak perangkap utang akibat proyek yang dinaungi Belt and Road Initiative diantaranya meliputi Kazakhstan, Mongolia, Malaysia, Vietnam, Kamboja, Laos, dan termasuk Indonesia.

Tabel 5.
Negara penerima proyek infrastruktur Belt and Road Initiative yang mengalami indikasi skandal dan kontroversi

Negara	Jumlah Proyek	Nilai (dalam juta USD) 2017
Pakistan	10	5.675
Indonesia	9	5.224
Malaysia	5	18.863
Vietnam	5	2.747
Kenya	4	5.047
Kirgistan	4	1.055
Papua Nugini	4	436
Kamboja	2	860
Mozambik	2	768
Belarus	2	727

Sumber: AidData (2021)



Tabel di atas menunjukkan bahwa cukup banyak negara mitra yang menerima investasi dari Inisiatif Sabuk dan Jalan yang mengalami masalah. Tidak hanya itu, terdapat beberapa faktor yang mendasari munculnya berbagai polemik, di antaranya adalah banyak negara tujuan Belt and Road Initiative tidak memiliki keahlian teknis untuk sepenuhnya menilai ketentuan kontrak proyek atau kesinambungan mekanisme utang yang dibawa oleh China dan kesulitan untuk dapat menavigasi proses penyelesaian sengketa atau arbitrase yang rumit dalam skema proyek Belt and Road Initiative. Hal ini dikarenakan pinjaman Belt and Road Initiative tersebut beroperasi di luar sistem moneter standar internasional sehingga memiliki perlindungan yang terbatas terhadap negara penerima pinjaman.

Konsekuensinya, negara yang kemudian terjebak dalam proyek ini memiliki lebih sedikit pilihan untuk mencari bantuan ketika terlilit utang. Kondisi ini menempatkan China pada posisi yang diuntungkan karena mendapatkan konsesi dan aturan pinjaman yang ditetapkan sendiri. China dinilai sengaja memanfaatkan negara dengan kemampuan ekonomi yang rendah dan berkembang untuk memperkuat posisinya melalui diplomasi Belt and Road Initiative.

Salah satu contoh negara yang terjerat utang China diantaranya adalah Zimbabwe. Negara ini menerima pinjaman besar untuk memberantas pemberontak di perbatasan. Tak mampu membayar utang saat jatuh tempo dan sebagai imbalan atas penghapusan utang, akhirnya Zimbabwe terpaksa menandatangani perjanjian menambahkan Yuan sebagai salah satu mata uang legal di negara tersebut mulai tahun 2016. Hal ini menjadi salah satu strategi China untuk semakin memperluas penggunaan Yuan di dunia.

Kasus lainnya juga dialami oleh Nigeria yang menerima pinjaman Belt and Road Initiative untuk pembangunan infrastruktur. Meskipun sebenarnya Nigeria merupakan negara produsen minyak terbesar di Afrika, namun karena terbelenggu utang, Nigeria juga terpaksa menyepakati perjanjian untuk menerima kedatangan pekerja Cina dalam persentase yang besar serta menyetujui mayoritas bahan baku diambil dari China untuk pembangunan infrastruktur tersebut. Melihat konteks China yang memiliki masalah domestik kelebihan bahan baku dan tingginya angka pengangguran, kesepakatan tersebut menjadi sangat menguntungkan bagi China untuk menyelesaikan polemik dalam negerinya. Sementara itu, negara Afrika lain yang terjebak utang adalah Uganda. Gagal membayar utang setelah menerima pinjaman yang digunakan untuk pembangunan bandara Internasional Entebbe, saat ini kepemilikan dan otoritas dari bandara nasional tersebut jatuh ke dalam cengkeraman China.



Tidak hanya di Afrika, negara Asia yang mengalami kerugian besar akibat jebakan utang adalah Sri Lanka. Sri Lanka menerima pinjaman dari Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) di bawah payung Inisiatif Sabuk dan Jalan sebesar USD 1,3 miliar untuk memodernisasi Pelabuhan Internasional Hambantota dengan syarat mengizinkan Perusahaan Konstruksi Komunikasi China untuk melakukan pembangunan proyek tersebut. Dengan berbagai permasalahan internal seperti korupsi dan tekanan politik dari PKC, Sri Lanka terpaksa merelakan 99 tahun konsesi pengelolaan pelabuhan serta kepemilikan saham dominan sebesar 70% jatuh ke tangan China karena gagal membayar utang.

Berkaca dari berbagai kasus di atas, pemerintah Indonesia harus melakukan *monitoring* yang serius terhadap proyek-proyek Belt and Road Initiative yang berpotensi mengalami masalah *debt trap* dan isu perusakan lingkungan yang akan sangat merugikan dalam jangka panjang, misalkan saja proyek yang masih berlangsung saat ini yaitu KCJB dan PT IMIP.

Tabel 6.
Negara yang terkena jebakan utang (*debt trap*) China

Negara	Kasus <i>debt trap</i> China
Zimbabwe	Ketergantungan pada China karena menerima pinjaman untuk membeli persenjataan guna menahan pemberontak di perbatasan Rwanda dan Uganda. Pada akhirnya menyebabkan negara ini mengalami krisis utang dan terpaksa menggunakan mata uang yuan sebagai alternatif mata uang legal dalam bertransaksi sejak tahun 2016.
Sri Lanka	Pada tahun 2010 Sri Lanka diberikan pinjaman sebesar USD 1,5 miliar oleh China untuk pembangunan pelabuhan Hambantota. Namun, pada tahun 2017 hak milik pelabuhan itu jatuh ke tangan China karena negara tersebut tidak mampu membayar utang yang terus membengkak.
Uganda	Pada tahun 2015, Uganda juga mendapat pinjaman sebesar USD 207 juta dari China untuk pembangunan bandara internasional Entebbe. Sama seperti yang dihadapi negara yang tersandung utang dengan China, Uganda merelakan kepemilikan bandara tersebut berpindah tangan ke pihak kreditur.

Sumber: Dihimpun CELIOS dari berbagai sumber



5. Kebijakan ekspor barang mentah berkedok hilirisasi

Dalam beberapa tahun terakhir, muncul inisiasi kebijakan hilirisasi tambang oleh presiden Jokowi dengan diikuti kian maraknya pembangunan smelter, khususnya smelter nikel yang didirikan oleh perusahaan asal China di Tanah Air. Menurut Adam Afian Richwanudin Peneliti Hukum dari Yayasan Auriga Nusantara terdapat cadangan nikel sebanyak 2,8 miliar metrik ton yang tersebar di pulau Sulawesi, Maluku, dan Papua, tentu Indonesia. Hal ini menjadikan Indonesia target yang sangat menarik dan strategis bagi China untuk berinvestasi. Walaupun kebijakan hilirisasi bertujuan mulia, yakni agar nilai ekspor nikel meningkat karena sudah diolah dan bukan dijual mentah, namun implementasinya masih menyisakan beragam polemik. Studi yang dilakukan oleh Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) bersama Yayasan Auriga Nusantara mengidentifikasi beberapa permasalahan yang patut mendapat perhatian.

Pertama, masih ditemukan oknum yang melakukan kecurangan dan adanya potensi tumbuhnya tindak pidana korupsi. Hal ini justru akan menimbulkan kerugian ganda pada negara. Kedua, evaluasi smelter nikel yang memiliki banyak masalah mengakibatkan gagalnya investasi dalam penyertaan modal negara (PMN). Ketiga, pemasukan negara melalui royalti dan bea keluar berkurang akibat praktik ekspor ilegal. Keempat, timbulnya kerugian atas tindak penyelewengan fasilitas dan insentif perpajakan. Pasca kebijakan hilirisasi dilakukan, upaya percepatan industri pembangunan dan pemurnian nikel menghadirkan perubahan regulasi yang berkali-kali dan inkonsisten dengan aturan undang-undang sebelumnya. Revisi regulasi tersebut kemudian mentransformasi situasi pasar domestik sebagai konsekuensi aturan proses bisnis industri yang berubah-ubah. Salah satu aturan yang direvisi adalah pengetatan izin ekspor nikel yang mengharuskan adanya afiliasi antara IUP tambang dan smelter. Pada kenyataannya, banyak IUP tambang yang tidak mempunyai afiliasi. Hal ini menciptakan celah bagi oknum yang tidak bertanggung jawab untuk melakukan ekspor bijih nikel secara ilegal.

Sebagai contoh, Direktorat DNA KPK menemukan adanya selisih kelebihan ekspor pada periode relaksasi antara tahun 2017 hingga 2019 yang bernilai 358 ribu WMT. Temuan dari 400 sampling vessel di pelabuhan pada muatan kapal China mengidentifikasi bahwa 62% dari 248 vessel memiliki kadar nikel >1.7% dan 25% dari 100 vessel bermuatan nikel dengan kadar <1.8%. Ditemukan pula 18 vessel dari Indonesia yang mengangkut kurang lebih 31 juta ton nikel dengan kadar di atas 1,7%. Artinya, ekspor nikel ilegal tidak hanya terjadi pada nikel berkadar rendah (low grade) saja tetapi juga yang berkadar tinggi (high grade).



Penyelewengan aturan lainnya juga terlihat dari data HS Code 2604 yang tak sesuai antara laporan impor yang dirilis oleh Indonesia dan China. Walaupun kebijakan hilirisasi telah diimplementasi, namun faktanya hingga tahun 2020 masih ditemukan pelanggaran ekspor ilegal bijih nikel. Data HS Code 2604 tersebut juga merinci bahwa Bea Cukai China menerima bijih nikel dalam bentuk ore, yang sebenarnya telah dilarang, senilai USD 229,8 juta atau sekitar Rp 3,2 triliun. Praktis, berdasarkan laporan tersebut negara mengalami kerugian sebesar Rp 996 miliar pada tahun 2019.

Praktik ini menimbulkan kerugian ganda bagi Indonesia. Pertama, negara kehilangan potensi penerimaan dari sisi royalti dan bea keluar akibat ekspor ilegal. Kedua, ekspor bijih nikel ilegal dalam bentuk ore dan tanpa proses pemurnian terlebih dahulu berakibat pada penerimaan negara yang tidak maksimal karena berharga rendah.

Pelanggaran oleh pelaku usaha ini juga didorong karena adanya perubahan regulasi. Pada awalnya, pelarangan ekspor nikel low grade akan dilakukan dimulai pada Januari 2022. Hal ini dilakukan untuk mempersiapkan para pelaku usaha dengan standar dan kriteria baru. Namun demikian, melalui Permen ESDM No. 11/2019 pemerintah melakukan perubahan regulasi dengan mempercepat larangan ekspor nikel berkadar rendah menjadi tanggal 31 Desember 2019. Transformasi regulasi yang cepat ini menyebabkan pasar tidak siap dan berpotensi menimbulkan penyelewengan aturan, seperti halnya praktik ekspor ilegal.

Polemik juga terjadi hingga ke akarnya. Pasalnya, sistem supervisi dan evaluasi pembangunan smelter masih belum diawasi dengan ketat. Konsekuensinya, sistem monitoring tersebut belum mampu memastikan pembangunan smelter selesai sesuai target dan menghasilkan nilai tambah. Dalam investigasi ditemukan bahwa evaluasi teknologi pemurnian yang tak efisien menyebabkan 8 smelter yang dijadwalkan beroperasi pada tahun 2021 terancam mangkrak. Kementerian ESDM melaporkan dalam data audit smelter bahwa teknologi yang tak tepat guna akan menurunkan kapasitas produksi, proses pemurnian yang tak sesuai standar, serta menggelembungkan biaya operasional. Padahal, investasi yang dikeluarkan pemerintah pada proyek smelter ini sangatlah besar, sehingga molornya pengerjaan proyek akan sangat merugikan negara. Masalah mengenai penggunaan teknologi yang tak tepat juga bukan kali itu terjadi. Contoh lainnya dialami oleh PT Aneka Tambang (Antam) yang tidak dapat beroperasi sesuai target pada tahun 2019 karena permasalahan pembangunan pembangkit.



Dampaknya, Indonesia tidak hanya menderita kerugian sebesar Rp 3,5 triliun dari kegagalan investasi, tetapi juga kerugian insentif perpajakan senilai Rp 350 miliar, serta fasilitas perpajakan *tax holiday* sebesar Rp 350 miliar apabila hingga tenggat waktu pada September 2022 pabrik tersebut belum beroperasi. Pada perkembangannya, bahkan pabrik tersebut belum juga beroperasi hingga Mei 2023. Sayangnya, dampak negatifnya tidak berhenti disitu saja. Terjadi pula kebocoran pada biaya-biaya lain, termasuk di antaranya biaya preservasi Rp 14 miliar per tahun, biaya bahan bakar Rp 12 miliar per tahun, serta biaya relokasi mesin penyedia pembangkit sebesar Rp 1,6 miliar.

Oleh karena itu, urgensi untuk mengevaluasi pengawasan dan supervisi atas evaluasi pembangunan teknologi smelter serta pengetatan kebijakan relaksasi ekspor dan insentif perpajakan perlu untuk segera terealisasi. Tak sampai di situ saja, monitoring terhadap implementasi aturan Peraturan Menteri (Permen) ESDM Nomor 11 tahun 2020 tentang Tata Cara Penetapan Harga Patokan Penjualan Mineral Logam juga penting untuk menjadi agenda prioritas. Seluruh pelaku usaha harus menyesuaikan harga dalam transaksi jual beli nikel mengacu pada HPM logam yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Kebijakan harga bijih nikel di pasar domestik yang diatur lebih rendah daripada di luar negeri, apabila tidak dibarengi dengan monitoring yang ketat, akan berpotensi memicu oknum tertentu untuk melakukan ekspor ilegal guna mengeruk keuntungan pribadi.

6. Permasalahan ekosistem industri baterai EV di Indonesia

a. Pembukaan masif pertambangan

Setelah kebijakan hilirisasi ditetapkan oleh Jokowi untuk memenuhi rantai pasok baterai/EV, pembukaan tambang beserta smelter untuk pengolahan nikel kian membludak. Permasalahannya adalah smelter ini merupakan smelter yang mengolah nikel dengan teknologi Rotary Kiln-Electric Furnace (RKEF) untuk produksi Nickel Pig Iron (NPI), bukan pengolahan nikel dengan teknologi High Pressure Acid Leach (HPAL) yang memproduksi bahan baku baterai. Hal ini dikarenakan RKEF relatif lebih murah dibandingkan teknologi HPAL. Produksi NPI telah mengalami over supply karena menjadi primadona bagi para pelaku usaha. Hal ini telah menimbulkan efek domino yang kemudian membuat harga NPI semakin tertekan.



Untuk menyikapi fenomena tersebut, pemerintah mengupayakan pengendalian produksi NPI di dalam negeri. Terhitung ada sejumlah 33 smelter berteknologi pirometalurgi sudah beroperasi dan menghasilkan 115,45 juta metrik ton NPI saat ini. Selain itu, sebanyak 37 smelter sedang dalam proses pembangunan yang nantinya akan memproduksi 90,88 juta metrik ton. Ditambah lagi ada sebanyak 27 smelter yang direncanakan akan dibangun. Pembukaan tambang yang masif ini juga menimbulkan permasalahan lain seperti berkurangnya ruang lingkup hutan hijau atau deforestasi, masalah sosial dengan masyarakat mengenai pembebasan lahan dan perizinan, serta terbatasnya pasokan energi bersih untuk menunjang operasi perusahaan yang mengakibatkan banyak perusahaan pengolahan nikel menggunakan PLTU batubara.

b. Dampak lingkungan dan ekonomi smelter nikel

Tidak bisa diabaikan bahwa dampak lingkungan dari penambangan nikel di Indonesia yang didanai oleh China telah menimbulkan masalah yang serius. Hal ini dikarenakan perusahaan tersebut masih menggunakan batubara untuk menopang operasi perusahaan dengan mendirikan PLTU. China sendiri telah berjanji untuk mengurangi pembangunan PLTU selaras dengan komitmennya pada Paris Agreement. Hal ini juga disampaikan oleh Xi Jinping dalam pertemuan Majelis Umum Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) pada tahun 2021, bahwa negaranya akan menghentikan proyek pembangunan PLTU di luar negeri. Kendati demikian, pada kenyataannya pembangunan PLTU di Indonesia belum diberhentikan sebagai mestinya. Saat ini, terdapat sebanyak tiga proyek besar pendirian pembangkit listrik yang sedang dalam tahap pembangunan dengan pendanaan dari perusahaan China.

Pertama, pembangunan listrik tenaga batu bara berkapasitas 3x380 MW di Morowali Industrial Park yang sudah dimulai sejak Desember 2021 dan merupakan kerja sama antara PT Bintang Delapan Indonesia yang juga merupakan pendiri PT Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP) dengan Tsingshan Holding Group of China. Kedua, pembangunan pembangkit listrik tenaga batu bara berkapasitas 4x380 MW yang dimulai sejak Februari 2022 di Pulau Obi, Maluku Utara. Proyek ini merupakan kerja sama antara Harita Group Indonesia dengan Ningbo Lygend China. Ketiga, Pembangunan listrik tenaga batu bara berkapasitas 380 MW di Maluku Utara yang sudah dibangun sejak Juli 2022. Proyek ini merupakan kerja sama antara Weda Bay Industrial Park Indonesia (WBPI) dengan tiga perusahaan asal China yaitu China Tsingshan Group, Huayou Group, dan Zhenshi Group.



Selain itu, proyek besar lainnya juga dibangun di beberapa titik industri seperti di Morowali, Sulawesi Tenggara, Konawe, dan Teluk Weda. Proyek tersebut meliputi pembangunan 530 MW Delong Nickel Phase I dan 135 MW Delong Nickel Phase II di Virtue Dragon Nickel Industrial Park, pembangunan Pembangkit Listrik Teluk Weda berkapasitas 750 MW, serta Pembangkit Listrik Nikel Youshan dengan kapasitas 250 MW. Pembangunan berbagai PLTU tersebut menimbulkan masalah yang serius bagi keberlanjutan lingkungan dan ekosistem di lautan. Hasil investigasi Jaringan Advokasi Tambang (JATAM) melaporkan bahwa aktivitas PT IMIP di Morowali telah menyebabkan pencemaran air laut hingga berubah warna menjadi hitam karena timbunan batubara dalam jumlah besar yang terseret ke pembuangan air panas. Dikhawatirkan apabila terjadi hujan deras maka cemaran berbahaya tersebut akan mengalir langsung ke laut. Hal serupa pasalnya terjadi di Desa Kurisa, Bahodopi. Kondisi ini menyebabkan warga yang bekerja sebagai nelayan harus menanggung akibatnya. Cemaran air laut mengganggu ekosistem ikan di kawasan tersebut sehingga menjadikan kian anjloknya hasil tangkapan ikan, terutama setelah PT IMIP beroperasi membangun proyek PLTU.

Tidak hanya itu, ikan yang mereka budidayakan di tambak kerap kali mati karena suhu air laut yang berubah menjadi panas karena pembuangan dari sistem pendinginan turbin PLTU tersebut. PT IMIP sendiri telah bergantung pada tenaga batu bara untuk menopang operasi perusahaan terkait pemenuhan kebutuhan listriknya. Sementara itu, pembangunan tiga PLTU dengan kapasitas sangat besar, sekitar 1.180 MW, telah menyebabkan warga di Desa Fatufia terpapar debu batu bara yang bertebaran hingga ke rumah-rumah warga. Diketahui lokasi desa ini berada di dekat PLTU yang dibangun oleh PT IMIP.

Walaupun sudah menimbulkan kerusakan lingkungan yang sedemikian rupa dan menyengsarakan warga setempat, pemerintah masih memberikan izin bagi PT IMIP untuk membangun 10 PLTU batubara tambahan. Dampak negatifnya diperkirakan akan semakin memburuk diikuti dengan rencana pemerintah untuk mengizinkan pembuangan limbah tailing ke laut melalui proyek Deep Sea Tailing Placement. Akibatnya, lebih dari 7.000 nelayan dan 3.000 ha terumbu karang di Morowali akan terdampak serius.

Dampak lingkungan lain juga muncul di Pulau Obi, Maluku Utara, sebagai akibat dari aktivitas dan operasi perusahaan Harita Group dan mitranya. Hal ini telah menyebabkan tangkapan ikan para nelayan berkurang karena air laut menjadi kemerahan. Harita Group secara tidak langsung telah mengintimidasi para nelayan kecil dan sebagai konsekuensinya para nelayan tersebut terpaksa harus mencari ikan 20 mil lebih jauh dari tempat biasanya untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dikarenakan wilayah penangkapan ikan sebelumnya sudah tercemar oleh aktivitas tambang.



Mirisnya lagi, cemaran limbah tambang tersebut sudah menodai sumber mata air yang selama ini dikonsumsi oleh warga sekitar. Tak hanya isu lingkungan, kondisi yang kian parah ini mengakibatkan kesehatan masyarakat menjadi taruhan. Berdasarkan investasi dari *The Guardian*, salah satu sumber air di dekat tambang nikel di Pulau Obi telah terkontaminasi dengan tingkat kromium heksavalen (Cr_6) yang dapat menyebabkan kerusakan hati, gangguan reproduksi, dan masalah pertumbuhan apabila tertelan atau terhirup. Untuk jangka panjang, paparan ini dapat menyebabkan kanker perut. *The Guardian* juga menginvestigasi air mancur yang bertempat kurang dari 200 meter dari lokasi penambangan, yang juga berada di dekat desa Kawasi. Berdasarkan uji laboratorium, tingkat kontaminasi yang tinggi dari Cr_6 karsinogenik di air mancur tersebut berada pada angka 60 bagian per miliar (ppb), sedangkan berdasarkan Undang-undang di Indonesia tingkat kontaminan maksimum hanya 50 ppb.

Kabar buruknya, bagi warga desa Kawasi air mancur tersebut adalah satu-satunya sumber air untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Aktivitas memasak, minum, dan mencuci sangat bergantung pada air mancur tersebut. Dalam konteks kesehatan, berdasarkan penyelidikan lebih lanjut, terdapat bukti yang menunjukkan terjadinya peningkatan tingkat infeksi paru-paru pada penduduk desa yang tinggal di sekitar tambang, banyak dari mereka yang kemudian jatuh sakit sejak tambang tersebut beroperasi. *Guardian* juga menemukan data dari bidan klinik desa bahwa tercatat lebih dari 900 kasus infeksi saluran pernapasan akut (ISPA) yang berpotensi mematikan di antara total 4.000 warga Desa Kawasi pada tahun 2020.

c. Dampak tenaga kerja

Selain memiliki dampak lingkungan yang buruk, ekosistem produksi baterai EV di Indonesia bermasalah pada aspek tenaga kerja terutama di sektor Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Berdasarkan hasil sejumlah investigasi yang dilakukan oleh Yayasan Tanah Merdeka (YTM), kondisi para pekerja di kawasan pertambangan Morowali sangat memprihatinkan.

Implementasi dari pengawasan atas perlindungan, keselamatan, dan kesehatan para pekerja masih sangat rendah. Sebagai contoh, terdapat banyak kasus sopir pengangkut yang kerap mengalami kecelakaan karena kelebihan muatan untuk mengejar target produksi. Beberapa dari mereka kerap terhantam alat berat saat bekerja hingga mengalami luka bakar karena tidak difasilitasi dengan APD anti api yang layak ketika di lapangan.



Selain itu, terdapat dugaan kurangnya perhatian perusahaan terkait kesejahteraan pekerja dan kesehatan mentalnya. Bahkan tercatat angka jumlah pekerja yang bunuh diri cukup tinggi, namun tanpa ada klarifikasi resmi dari perusahaan mengenai penyebab dan motifnya. Isu-isu tersebut harus menjadi urgensi dalam evaluasi kinerja perusahaan dan pemerintah. Akar dari permasalahan di atas apabila ditelusuri lebih lanjut ternyata mengungkapkan kebobrokan dalam sistem rekrutmen dan *training* para pekerja. Banyak dari para pekerja yang direkrut bukan merupakan pekerja yang memiliki *skill* yang sesuai dan bahkan hanya pekerja dengan *skill* rendah. Kurangnya *skill* tersebut kemudian tidak diikuti dengan pembekalan *training* yang cukup untuk mengeksekusi pekerjaan tambang yang berisiko tinggi. Akibatnya, kasus kecelakaan kerja sangat sering terjadi.

Selain kecelakaan, terdapat sejumlah insiden yang tidak sepatutnya menimpa para pekerja perempuan. Pada tahun 2014, muncul adanya laporan mengenai pelecehan seksual yang terjadi di kawasan tambang di Morowali. Kurangnya perhatian perusahaan atas isu demikian, insiden yang dilaporkan tersebut belum mendapatkan evaluasi dan investigasi yang ditangani secara serius dari badan-badan pemerintah yang mengurus tentang keselamatan kerja dan kesejahteraan pekerja di sekitar kawasan industri Morowali. Data yang dihimpun oleh *Trend Asia* menunjukkan jumlah korban dan tahun insiden yang terjadi di dalam perusahaan pengolahan nikel milik China di Indonesia.

Tabel 7.
Insiden yang terjadi di smelter nikel milik China

Nama Smelter	Jumlah Insiden	Meninggal Karena Kecelakaan Kerja	Dugaan Meninggal Karena Bunuh Diri	Korban Luka	Tahun Insiden	Lokasi Insiden
PT Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP)	18	15	3	41	2018, 2019, 2020, 2021, 2022.	Kabupaten Morowali, Provinsi Sulawesi Tengah
PT Weda Bay Industrial Park (IWIP)	9	4	3	18	2021 dan 2022.	Kabupaten Halmahera Tengah, Provinsi Maluku Utara



PT Virtue Dragon Nickel Industry (VDNI)	9	7	2	-	2015, 2018, 2019, 2020, 2021 dan 2022.	Kabupaten Konawe, Sulawesi Tenggara
PT Gunbuster Nickel Industry (GNI)	10	8	2	3	2020, 2022 dan 2023.	Kabupaten Morowali Utara, Provinsi Sulawesi Tengah
PT Obsidian Stainless Steel (PT OSS)	3	2	-	5	2020, 2021, dan 2022.	Kabupaten Konawe, Sulawesi Tenggara
PT Huadi Nickel Alloy Indonesia (HDNI)	6	3	-	5	2020, 2021 dan 2022.	Kabupaten Bantaeng, Provinsi Sulawesi Selatan
PT Wanxiang Nickel Indonesia (WNI)	3	-	-	3	2022.	Kabupaten Bantaeng, Provinsi Sulawesi Selatan
PT Huadi Wuzhou Nickel Industry (HWNI)	3	-	-	3	2022.	Kabupaten Bantaeng, Provinsi Sulawesi Selatan
PT Sulawesi Mining Investment (SMI)	2	2	-	-	2017 dan 2018.	Kabupaten Morowali, Provinsi Sulawesi Tengah
PT Indonesia Tsingshan Stainless Steel (ITSS)	1	1	-	-	2020	Kabupaten Morowali Utara, Provinsi Sulawesi Tengah

Sumber: Trend Asia (2023)



7. Rekomendasi reformasi kebijakan investasi China di Indonesia

a. Perbaiki standar Belt and Road Initiative

Standar implementasi proyek-proyek di bawah payung Belt and Road Initiative telah mendapat banyak kritik pedas di beberapa negara, terutama di negara-negara berkembang yang memang merupakan target utama China sebagai negara mitra. Tak terkecuali Indonesia. Polemik yang dibahas meliputi standar operasi perusahaan yang kurang transparan, kerumitan skema loan yang memberatkan negara peminjam, serta persyaratan investasi yang tak seimbang karena lebih condong menguntungkan China.

Menyikapi hal ini pemerintah China kemudian mengambil tindakan dengan menerbitkan beberapa dokumen mengenai “Visi dan Aksi Bersama Membangun Sabuk Jalur Sutra Ekonomi dan Jalur Sutra Maritim Abad 21”, dengan salah satu agenda prioritas mengenai pengelolaan lingkungan sebagai urgensi proyek Belt and Road Initiative. Selain itu, pemerintah China juga menyusun metodologi untuk merancang aturan dan kebijakan substansial dengan pendekatan berbasis dialog seperti musyawarah kolektif yang inklusif dan inovatif antara China dengan negara tuan rumah, serta dengan pemangku kepentingan internasional lainnya.

Salah satu implementasi dari upaya ini adalah dialog yang dilakukan oleh BRI International Green Development Coalition (BRIGC) bersama Ministry of Ecology and Environment (MEE) dan mitra internasional dari Global South dan Global North. Dialog tersebut tidak hanya dimaksudkan untuk membuka diskusi kerja sama antara negara-negara berkembang, tetapi juga memberikan kesempatan kepada pemerintah dari negara tuan rumah untuk berpartisipasi dalam proses pengambilan keputusan dan memungkinkan fleksibilitas dalam mengadopsi aturan kemitraan dengan China. Dialog yang dimufakatkan dalam diskusi tersebut juga membahas tentang pentingnya bagi China untuk melakukan pengawasan yang lebih ketat pada tingkat operasional, menangani beberapa isu tata kelola Belt and Road Initiative terhadap lingkungan, menindaklanjuti potensi area kerja sama baru, mendesain standar implementasi proyek, serta mengevaluasi aturan mengenai skema pembiayaan pembangunan proyek-proyek Belt and Road Initiative.



Kendati ruang diskusi sudah mulai terbuka, namun poin-poin perbaikan kerja sama belum terimplementasi dengan cukup baik di Indonesia. Hal ini terlihat dari masih banyaknya permasalahan mengenai lingkungan, sosial, dan tata kelola proyek Inisiatif Sabuk dan Jalan yang belum tertangani. Oleh karena itu, perlu adanya dorongan dari pemerintah untuk semakin aktif bernegosiasi dengan pihak China mengenai perbaikan standar sesuai dengan standar Belt and Road Initiative terbaru, agar kerja sama yang dijalin dapat menguntungkan kedua belah pihak.

b. Mendorong pembiayaan dan perusahaan asal China mematuhi ESG

Pasca krisis moneter tahun 1998, pemerintah Indonesia telah melakukan reformasi guna memperkuat ketahanan ekonomi nasional, kerja sama regional, dan percepatan pembangunan. Oleh karena itulah, sejak awal tahun 1990-an pemenuhan standar Environmental, Social, and Governance (ESG) menjadi mutlak diperlukan agar para pemangku kepentingan dapat mengelola dampak dan risiko lingkungan dan sosial suatu proyek dengan tata kelola yang baik. Apabila risiko-risiko tersebut tidak tertangani dengan baik, maka justru pembangunan tersebut tidak akan mencapai tujuan yang diharapkan oleh semua pihak. ESG merupakan aspek penting untuk mendorong agar perusahaan memiliki tata kelola yang baik dan berkelanjutan. Pemenuhan ESG ini sangat erat kaitannya dengan kerja sama yang kian intensif terjalin antara pemerintah Indonesia dan China. Status China yang merupakan investor nomor tiga terbesar di Indonesia dan memiliki 15.906 proyek di berbagai sektor seperti infrastruktur, pertambangan, dan transportasi memegang peranan yang vital. Sebagai aktor penting, diperlukan perbaikan implementasi dan supervisi yang ketat kepada perusahaan-perusahaan China yang terlibat dalam berbagai proyek Belt and Road Initiative yang semakin masif di Indonesia.

Perusahaan-perusahaan tersebut perlu untuk terus dipantau dan didorong supaya memiliki laporan kinerja ESG yang kemudian diaudit ke disclosure rating agency yang valid seperti Refinitiv, S & P Global, dan lainnya. Adanya transparansi kepatuhan terhadap ESG yang dapat diakses di berbagai rating agency yang akuntabel diharapkan dapat mempermudah pemerintah untuk menilai apakah perusahaan China yang berinvestasi di Indonesia merupakan perusahaan yang memiliki kinerja ESG yang baik dan berkelanjutan.



c. Mendorong rantai pasok baterai/EV untuk mendapatkan bahan baku yang bersih

Upaya untuk mengurangi emisi karbon dengan menggenjot produksi nikel dalam pemenuhan rantai pasok baterai/EV menjadi solusi palsu jika produksi bahan baku tidak didapat dari proses produksi yang bersih. Dalam konteks Indonesia, kerusakan lingkungan akibat aktivitas pertambangan nikel telah menyebabkan permasalahan ganda bagi lingkungan dan masyarakat. Oleh karena itu, seluruh para pemangku kebijakan harus mendorong dan memastikan rantai pasok baterai/EV ini didapatkan dari proses produksi yang rendah karbon.

d. Penguatan pengawasan aparaturnya pusat dan lokal

Pengawasan yang ketat perlu terus dilakukan untuk memantau aktivitas perusahaan China yang berinvestasi di Indonesia. Supervisi ini perlu diperkuat dimulai dari tingkat pusat hingga di tingkat lokal agar dapat memastikan bahwa perusahaan China beroperasi dengan tertib mengikuti peraturan yang sudah ditetapkan. Tidak hanya itu, pemerintah pusat maupun lokal juga harus memastikan bahwa investasi China di Indonesia berkontribusi positif terhadap ekonomi lokal, misalnya dengan pembukaan lapangan pekerjaan, membangun fasilitas yang dibutuhkan masyarakat yang terdampak akibat aktivitas perusahaan, serta terus mendorong perbaikan tata kelola perusahaan dengan melaporkan kinerja aspek ESG untuk memudahkan perusahaan melakukan evaluasi dan berbenah agar ada keseimbangan manfaat yang didapat dari segala sisi, baik dari bidang ekonomi, lingkungan, maupun kesejahteraan masyarakat lokal.

Indonesia juga perlu melihat kondisi risk measures yang memiliki risiko cukup tinggi di tiga sektor yakni, economic risk, business environmental risk, and political risk. Pada tahun 2023, risk measures Indonesia masih jauh berada di bawah Singapura. Maka dari itu, perlu peran dan kerja keras para pemangku kebijakan serta masyarakat untuk memperbaiki indikator ini, salah satunya dengan memberikan pemahaman yang baik oleh pemerintah pusat kepada pemerintah daerah serta pelaku usaha untuk meningkatkan indikator-indikator yang memiliki skor rendah. Selain itu, kerapnya terjadi miskoordinasi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah juga menjadi sinyal guna meningkatkan perbaikan koordinasi dan sinkronisasi keduanya. Apabila tidak dikelola dengan baik, maka hal ini akan menjadi faktor penghambat, terutama mengenai masalah proses perizinan Public Private Partnership (PPP) yang tidak praktis dan efisien.



Usulan untuk mengatasi isu miskoordinasi tersebut sebenarnya telah dilakukan oleh pemerintah pusat dengan membentuk Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPIIP) pada tahun 2016 yang beranggotakan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Menteri Keuangan, Menteri PPN/Kepala Bappenas, serta Menteri Agraria dan Tata Ruang dengan tujuan memantau, mengkoordinasikan, dan mempercepat proses implementasi. Komite ini diberi hak istimewa dan fasilitas percepatan sesuai dengan yang diatur dalam Perpres No. 3 Tahun 2016 mengenai Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Kendati demikian, seluruh stakeholders terkait tetap harus memastikan apakah komite ini benar-benar efektif mengatasi tantangan pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Adapun topik lain yang perlu menjadi perhatian ialah mengenai Penyusunan Rencana Pembangunan Jangka Menengah tentang kebijakan investasi yang harus didiskusikan lebih awal ketika masa pemerintahan akan berganti periode untuk memuat pokok-pokok rencana investasi di masa yang akan datang oleh pemerintahan baru. Pasalnya, fakta yang terjadi di lapangan seringkali memperlihatkan bahwa penyusunan rencana investasi justru dilakukan di pertengahan masa jabatan, sehingga menimbulkan kesan terburu-buru dan kurang hati-hati. Oleh karena itu, sebagai catatan perbaikan kedepannya perlu peran serta aktif dari Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) untuk menjalankan fungsinya agar rencana pembangunan tersusun lebih efektif dengan output kebijakan yang berpihak pada kepentingan masyarakat luas, bukan secara sektoral saja.

Selaras dengan hal itu, atensi yang besar juga perlu diberikan mengenai kebijakan investasi asing ke dalam negeri yang kerap bermasalah dengan Undang-undang Cipta Kerja (Ciptaker) yang cenderung merendahkan kepentingan masyarakat luas dan secara administratif memiliki masalah inkonstitusional. UU Ciptaker ini memang memberikan peluang lapangan pekerjaan yang lebih luas melalui Penanaman Modal Asing di dalam negeri, namun secara substansif UU ini dinilai lebih berpihak pada pemodal dibandingkan masyarakat Indonesia sendiri. Dalam konteks investasi China di Indonesia seperti yang kita ketahui, bahwa dalam beberapa tahun terakhir China merupakan pemodal asing yang sangat dominan di dalam negeri.

Isu keberpihakan UU Ciptaker pada pemodal ini dikhawatirkan dapat memperpanjang umur investasi China di Indonesia dengan segudang permasalahan lingkungan, sosial, dan tata kelola. Oleh karena itu, UU Ciptaker harus menjadi urgensi untuk segera direvisi agar upaya penguatan pengawasan aparatur pusat dan lokal ini dapat berjalan dengan baik.



e. Penguatan kapasitas Bappenas dan Kemenkeu untuk memastikan utang China tidak menjadi *debt trap*

Permasalahan standar Belt and Road Initiative yang kurang transparan dan akuntabel menyebabkan banyak negara harus menghadapi jebakan utang China. Dalam konteks Indonesia, hal ini sesungguhnya dapat diantisipasi dan dimitigasi dengan penguatan kapasitas Bappenas/Kemenkeu agar benar-benar memahami skema utang yang ditawarkan China dan memastikan bahwa utang tersebut tidak berakhir dengan jebakan yang dapat merugikan negara.

Pemerintah juga perlu memosisikan Indonesia sebagai mitra yang berdaya sehingga dapat menciptakan hubungan timbal balik kebermanfaatan yang saling membutuhkan. Oleh karena itu, perlu bagi Bappenas/Kemenkeu untuk mempunyai divisi riset dengan sumber daya yang memiliki kapasitas untuk memahami skema proyek yang diterapkan oleh China di berbagai negara, sehingga antisipasi dan strategi untuk menghadapi politik Belt and Road Initiative dapat dikendalikan. Selain itu, opsi lain yang dapat dilakukan adalah pemerintah perlu mendiversifikasi alternatif negara mitra dalam proyek infrastruktur di masa mendatang agar menghindari ketergantungan terhadap China.

f. Revisi aturan insentif fiskal yang merugikan Indonesia

Pengesahan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) tentang Cipta Kerja Nomor 2 Tahun 2022 memberi dampak yang signifikan terhadap komitmen pemerintah dalam upaya transisi energi. Terutama dalam paragraf 5 mengenai perubahan iuran produksi/royalti produk hilirisasi batubara menjadi 0%. Hal ini akan memberikan kerugian bagi negara yang mana seharusnya pemerintah dapat menerima 5,7% tambahan dari sektor batu bara dari total defisit anggaran tahun 2023. Oleh karena itu, revisi yang perlu dilakukan pemerintah adalah tetap menetapkan besaran royalti yang harus dibayar pelaku usaha, terutama di sektor batubara untuk menekan angka pengurangan emisi karbon.

Di lain pihak, BKPM juga berupaya untuk melakukan perubahan pajak ekspor pada produk Feronikel dan NPI. Sesungguhnya, upaya tersebut cukup strategis karena tiga alasan utama. Pertama, produk Feronikel dan NPI merupakan produk setengah jadi, sehingga tidak layak disebut produk hilirisasi yang penuh. Nilai tambah produk sejenis lebih banyak dinikmati oleh industri di China dibandingkan Indonesia.



Kedua, perusahaan smelter nikel telah menikmati berbagai manfaat insentif perpajakan, seperti tax holiday dan tax allowances sehingga perubahan pajak ekspor menjadi bentuk evaluasi insentif fiskal yang diperlukan. Ketiga, perubahan pajak ekspor akan mendorong perusahaan smelter nikel untuk membangun hilirisasi yang utuh, sebagai contoh lebih baik mengekspor dalam bentuk baterai dibandingkan dalam bentuk Feronikel dan NPI.



Referensi

- Agbebi, Motolani. 2019. *Exploring the Human Capital Development Dimensions of Chinese Investments in Africa: Opportunities, Implications and Directions for Further Research* 54 (2): 189-210. doi.org/10.1177/0021909618801381.
- Allianz. 2023. "Country risk ratings March 2023 review." https://www.allianz.com/content/dam/onemarketing/azcom/Allianz_com/economic-research/country-risk/updateq12023/Q12023countryriskratingsEXT.pdf.
- Almeyda, Raisa, and Asep Darmansyah. 2019. *The Influence of Environmental, Social, and Governance (ESG) Disclosure on Firm Financial Performance* 5:278-290.
- Bao, Nguyen L., Tracy T. LY, Doan C. Tran, Ai V. Tran, An Q. Le, and Alan Hudson. 2022. *The Belt and Road Initiative (BRI): Opportunities and Risks from Vietnamese Perspective* 9 (4): 229-238. doi.org/10.13106/jafeb.2022.vol9.no4.0229.
- Campbell, Heidi, Paul B. Raushenbush, and Andrew Chatzky. 2023. "China's Massive Belt and Road Initiative." *Council on Foreign Relations*, February 2, 2023. <https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative>.
- Endarwat, Oktiani. 2021. "Investasi China di RI Meroket Sejak 2015, Ada 72 Proyek Senilai USD21 Miliar." *IDX Channel*, November 2, 2021. <https://www.idxchannel.com/economics/investasi-china-di-ri-meroket-sejak-2015-ada-72-proyek-senilai-usd21-miliar>.
- Gallagher, Kevin P., Rohini Kamal, Junda Jin, Yanning Chen, and Xinyue Ma. 2018. *Energizing development finance? The benefits and risks of China's development finance in the global energy sector* 122:313-321. doi.org/10.1016/j.enpol.2018.06.009.
- Gangte, Lamunan Siam. 2020. *The Debt-Trap Diplomacy Revisited: A Case Study on Sri Lanka's Hambantota Port* 19 (2): 53-66. doi:10.12724/ajss.53.4.
- Hudayana, Bambang, Suharko, and AB. Widyanta. 2020. *Communal violence as a strategy for negotiation: Community responses to nickel mining industry in Central Sulawesi, Indonesia* 7 (4): 1547-1556. doi.org/10.1016/j.exis.2020.08.012.



- Iqbal, M., M. M. Mujib, and Yuliannova Lestari. 2022. Does Omnibus Law Affect the Indonesian Investment Regulations towards Chinese Investors? 5 (2). doi.org/10.24090/volksgeist.v5i2.6838.
- Kholis, Nur, Roichatul Aswidah, and Iman Prihandono. 2019. Responsible Investment in Indonesia Mineral Mining Sector 130:300-310.
- Koestanto, Benny D. 2019. "Energi Baru China untuk Prakarsa Sabuk dan Jalan." Kompas.id, 5 5, 2019. <https://www.kompas.id/baca/internasional/2019/05/05/energi-baru-china-untuk-prakarsa-sabuk-dan-jalan>.
- Liu, Chuyu, Thomas Hale, and Johannes Urpalainen. 2022. Explaining the energy mix in China's electricity projects under the belt and road initiative.
- Malik, Ammar A., Bradley Parks, Brooke Russel, Joyce J. Lin, Katherine Walsh, Kyra Solomon, Sheng Zhang, Thai-Binh Elston, and Seth Goodman. 2021. "Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13427 Chinese development projects." AidData, 2021. https://docs.aiddata.org/ad4/pdfs/Banking_on_the_Belt_and_Road__Insights_from_a_new_global_dataset_of_13427_Chinese_development_projects.pdf.
- Narain, Divya, Hoong C. Teo, Alex M. Lechner, James E. Watson, and Close Martine Maron. 2022. Biodiversity risks and safeguards of China's hydropower financing in Belt and Road Initiative (BRI) countries 5 (9): 1019-1029. doi.org/10.1016/j.oneear.2022.08.012.
- Nath, Siddhartha, and Gusti Raganata. 2020. An Assessment of Economic and Financial Impacts of Jakarta-Bandung High-Speed Railway Project 2 (1): 45-55.
- Nurgozhayeva, Roza. 2020. Rule-Making, Rule-Taking or Rule-Rejecting under the Belt and Road Initiative: A Central Asian Perspective 8 (1): 250-278.
- Ofosu, George, and David Sarpong. 2022. China in Africa: On the Competing Perspectives of the Value of Sino-Africa Business Relationships, 137-157. doi.org/10.1080/00213624.2022.2020025.
- Pamungkas, Cahyo, and Saiful Hakam. 2019. The Belt Road , Identity Politics, and The Making of Southeast Asian Identity 11 (2): 59-83.
- Pratiwi, Fadhila Inas, Novita Putri Rudian, IGB Dharma Agastia, Rifki Dermawan, Masitoh Nur Rohma, Frisca Alexandra, Ariski Aznor, and SD Hardi Alunaza. "China Belt and Road (BRI) in Indonesia's Socio-Economic Security Challenges: A Policy Recommendation." Sorotan Kebijakan Luar Negeri Indonesia Di Mata Akademisi Muda Indonesia. Centre for Strategic and International Studies, 2020.



- Richawanudin, Sadam A. 2022. "Merugi di Balik Kebijakan Hilirisasi Nikel." *Betahita*, October 10, 2022. <https://betahita.id/news/detail/8023/merugi-di-balik-kebijakan-hilirisasi-nikel.html?v=1673232038>.
- Sun, Yixian, and Bowen Yu. 2023. *Greening China's Belt and Road Initiative: From Norm Localization to Norm Subsidiarity?* 23 (1): 91-116. doi.org/10.1162/glep_a_00685.
- Surung, Kein. 2023. "Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok: Pengaruh Ekonomi di Asia Tenggara." *Kumparan*, January 1, 2023. <https://kumparan.com/keinsurung04/belt-and-road-initiative-bri-tiongkok-pengaruh-ekonomi-di-asia-tenggara-1z4RrHDHK11>.
- Trend Asia. 2023. "Kecelakaan Kerja di PT GNI: Pengabaian dan Pelanggaran Kemanusiaan di Kawasan Industri Nikel Indonesia." February 13, 2023. <https://trendasia.org/kecelakaan-kerja-di-pt-gni-pengabaian-dan-pelanggaran-kemanusiaan-di-kawasan-industri-nikel-indonesia/>.
- Tritto, Angela. 2021. *China's Belt and Road Initiative: from perceptions to realities in Indonesia's coal power sector* 34. doi.org/10.1016/j.esr.2021.100624.
- Volcovici, Valerie, David Brunnstrom, and Michelle Nichols. 2021. "In climate pledge, Xi says China will not build new coal-fired power projects abroad." *Reuters*, September 22, 2021. <https://www.reuters.com/world/china/xi-says-china-aims-provide-2-bltn-vaccine-doses-by-year-end-2021-09-21/>.
- Wang, Christoph N. 2023. "China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022 – Green Finance & Development Center." *Green Finance & Development Center*. <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2022/>.
- Weng, Lingfei, Lan Xue, Jeffrey Sayer, Rebecca Riggs, James D. Langston, and Agni K. Boedhihartono. 2021. *Challenges faced by Chinese firms implementing the 'Belt and Road Initiative': Evidence from three railway projects* 3. doi.org/10.1016/j.resglo.2021.100074.
- Widyanto, Untung. 2019. "Mega proyek belt and road Cina di mata jurnalis mancanegara." *Ekuatorial*, June 25, 2019. <https://www.ekuatorial.com/2019/06/mega-proyek-belt-and-road-China-di-mata-jurnalis-mancanegara/>.
- Wolff, Ian. 2023. *12 - Coal resources, production, and use in Indonesia*, 361-430. doi.org/10.1016/B978-0-12-824327-5.00008-9.



Ye, Min. 2022. "Ten Years of the Belt and Road: Reflections and Recent Trends | Global Development Policy Center." Boston University, September 6, 2022. <https://www.bu.edu/gdp/2022/09/06/ten-years-of-the-belt-and-road-reflections-and-recent-trends/>.

Yu, Hong. "China's Belt and Road Initiative and Its Implications for Southeast Asia." *Asia Policy*, no. 24 (2017): 117–22.

Zheng, Wang, and Yusof Ishak. 2022. "Assessing the Belt and Road Initiative in Southeast Asia amid the COVID-19 Pandemic (2021-2022)." <https://www.iseas.edu.sg/articles-commentaries/iseas-perspective/2022-57-assessing-the-belt-and-road-initiative-in-southeast-asia-amid-the-covid-19-pandemic-2021-2022-by-wang-zheng/>.

Tokopedia Tower 22th Fl. Jl. Prof. Dr Satrio
Karet Semanggi, Setiabudi.
Jakarta Selatan

