

DAFTAR PUSTAKA

- Ahdiat, A. (2024, April 24). *Utang Kereta Cepat Whoosh Membengkak, Berapa Nilainya?* Databoks. Retrieved May 3, 2024, from <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2024/04/24/utang-kereta-cepat-whoosh-membengkak-berapa-nilainya>
- Ahmed, Z. S. (2014). In *The Effect of Foreign Aid on Economic Growth: A Cross Section Study on Aid to Sub-Saharan Africa (Bachelor Thesis)*. Sodertorn University.
- Alexander, H. B. (2020, March 2). *KCIC Ditantang Buka Studi Amdal Kereta Cepat Jakarta-Bandung Halaman all - Kompas.com*. Kompas. Retrieved April 30, 2024, from <https://properti.kompas.com/read/2020/03/02/210139221/kcic-ditantang-buka-studi-amdal-kereta-cepat-jakarta-bandung?page=all>
- ANI. (2017, November 9). *Chinese President Xi Jinping's Tall Climate Pledges Fall Flat*. Retrieved January 23, 2024, from <https://www.aninews.in/news/world/asia/chinese-president-xi-jinpings-tall-climate-pledges-fall-flat20220518004806/>
- Annisa, N., Nairobi, & Taher, A. R. Y. (2022). The Effect of Foreign Debt, Labor Force, and Net Exports on Indonesia's Economic Growth in Period of 1986 Q1 - 2020 Q4. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis Jagaditha*, 9(1), 39-46. <https://doi.org/10.22225/jj.9.1.2022.39-46>
- Annur, C. M. (2023, January 11). *Investasi Tiongkok di Indonesia Melonjak 63% pada 2022*. Databoks. Retrieved May 3, 2024, from <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2023/01/11/investasi-tiongkok-di-indonesia-melonjak-63-pada-2022>
- Anwar, A. (2019). *Belt and Road Initiative: What's in it for China?* East-West Center. <http://www.jstor.org/stable/resrep25013>
- Apodaca, C. (2006). *Understanding U.S. human rights policy: A paradoxical legacy*. Routledge.

- Apodaca, C. (2017, April 26). *Foreign Aid as Foreign Policy Tool*. Oxford Research Encyclopedia of Politics. Retrieved Maret 1, 2024, from <https://oxfordre.com/politics/view/10.1093/acrefore/9780190228637.001.0001/acrefore-9780190228637-e-332>
- Arifianto, B. (2023, October 5). *Dampak Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Warga Bandung Barat Kehilangan Akses Air Gratis*. Pikiran Rakyat. Retrieved May 3, 2024, from <https://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/pr-017204121/dampak-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-warga-bandung-barat-kehilangan-akses-air-gratis?page=all>
- Arslanalp, S., & Henry, P. B. (2006). Policy Watch: Debt Relief. *The Journal of Economic Perspectives*, 20(1), 207-220. <https://www.jstor.org/stable/30033641>
- Astriani, N., & Adharani, Y. (2017, Agustus). Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dari Sudut Pandang Penegakan Hukum Tata Ruang. *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, 6(2), 251-269.
- Azzam, A. A., Juliawati, D., Octaviyanti, L., & Priyanti, E. (2022). Partisipasi Masyarakat Desa Cikaobandung dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung. *Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan*, 7(1), 45-61.
- Badan Koordinasi Penanaman Modal. (2023, Januari). *NSWI*. NSWI. Retrieved May 4, 2024, from https://nswi.bkpm.go.id/data_statistik
- Baihaqi, B. (2023, September 11). *Rumah Kereta Cepat Diresmikan Sebagai Upaya Pertukaran Pengetahuan dan Budaya*. Neraca. Retrieved May 3, 2024, from <https://www.neraca.co.id/article/185820/rumah-kereta-cepat-diresmikan-sebagai-upaya-pertukaran-pengetahuan-dan-budaya>
- Bandow, D. (2002). Foreign Aid: Help or Hindrance? *Foreign Service Journal*, 32-36.
- Bappenas. (2020). *Narasi Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional tahun 2020 - 2024*. Bappenas.

- Bareksa. (2016, April 26). *Investasi China di Indonesia Naik 400%, Apa Penyebabnya?* Bareksa.com. Retrieved June 16, 2024, from <https://www.bareksa.com/berita/berita-ekonomi-terkini/2016-03-26/investasi-china-di-indonesia-naik-400-apa-penyebabnya>
- Belt and Road Initiative Hong Kong. (2017, November 9). *President Xi's Speech at the Congress of Indonesian (3.10.2013)*. Belt and Road Initiative Hong Kong. Retrieved April 26, 2024, from https://www.beltandroad.gov.hk/important-speeches_20131003_tc.html
- Belt and Road Portal. (2017, November 9). *The Belt and Road Ecological and Environmental Cooperation Plan*. Belt and Road Portal. Retrieved April 26, 2024, from <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/13392.html>
- The Belt and Road Portal. (2019, April 22). *The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects - BELT AND ROAD PORTAL*. Belt and Road Portal. Retrieved April 22, 2024, from <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/86739.html>
- Berger, B. H. (2023, November 11). *The Jakarta-Bandung High-Speed Railway: Indonesia's Lessons Learned*. The Diplomat. Retrieved February 13, 2024, from <https://thediplomat.com/2023/11/the-jakarta-bandung-high-speed-railway-indonesias-lessons-learned/>
- Bindra, S. S. (2018). Foreign Aid And Foreign Policy: An Implementation Process. *World Affairs: The Journal of International Issues*, 22(3), 126-141. <https://www.jstor.org/stable/48520086>
- BMKG. (2023). *Anomali Suhu Udara Rata-Rata Tahun 2023*. BMKG. Retrieved May 3, 2024, from <https://www.bmkg.go.id/iklim/anomali-suhu-udara-tahunan.bmkg?p=anomali-suhu-udara-rata-rata-tahun-2023&tag=&lang=ID>
- Brauteseth, B. L., & Banik, D. (2023). Transplanting China's ecological civilization to the Belt and Road Initiative: What will it take? *Journal of International Development*, 35(4), 639–654. <https://doi.org/10.1002/jid.3698>

- Brautigam, D. (2020). A critical look at Chinese ‘debt-trap diplomacy’: the rise of a meme. *Area Development and Policy*, 5(1), 1-14. 10.1080/23792949.2019.1689828
- Business & Human Rights Resource Centre. (2023, May 9). *Powering electric vehicles: Human rights and environmental abuses in Southeast Asia's nickel supply chains*. Business & Human Rights Resource Centre. Retrieved January 23, 2024, from <https://www.business-humanrights.org/en/from-us/briefings/powering-electric-vehicles-human-rights-and-environmental-abuses-in-southeast-asias-nickel-supply-chains/>
- Cai, P. (2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Lowy Institute for International Policy. <http://www.jstor.org/stable/resrep10136>
- Cangara, A. R. (2021). *The Political Economy of FDI*. https://www.youtube.com/watch?v=_M86UVJD-_I
- Chang, Y. Y. (2019). Understanding the Belt and Road Initiative (BRI): An Initiative to Make China Great Again? *European Journal of East Asian Studies*, 18(1), 7-35. 10.1163/15700615-01801005
- Chen, J. Y., & Ristivojević, D. (2023). Global-Local Dynamics in Belt and Road Initiative Projects. *The Asia-Pacific Journal*, 21(4).
- CHEW, A. (2023, September 21). *ASEAN to stay priority for China's BRI investment despite slowdown*. Nikkei Asia. Retrieved January 19, 2024, from <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/ASEAN-to-stay-priority-for-China-s-BRI-investment-despite-slowdown>
- China.org.cn. (2017, November 9). *Full text: Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*. China.org.cn. Retrieved April 26, 2024, from http://www.china.org.cn/world/2017-06/20/content_41063286_4.htm
- China Report ASEAN. (2023, November 10). *The Jakarta-Bandung High-Speed Railway will create job opportunities and drive economic*. HR ASIA. Retrieved May 3, 2024, from

<https://hr.asia/asia-pacific/the-jakarta-bandung-high-speed-railway-will-create-job-opportunities-and-drive-economic/>

Chiu, E. (2022, November 10). *Environmental Implications of the Belt and Road Initiative: Geopolitics and Climate Change*. The Yale Review of International Studies. Retrieved January 23, 2024, from <http://yris.yira.org/comments/5879>

Clarke, M. (2017). The Belt and Road Initiative: China's New Grand Strategy? *Asia Policy*, 24, 71-79. <https://www.jstor.org/stable/26403204>

CNN Indonesia. (2019, March 21). *Daftar 28 Proyek Rp1.296 T yang Bakal 'Dijual' ke China*. CNN Indonesia. Retrieved April 26, 2024, from <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190320203641-92-379253/daftar-28-proyek-rp1296-t-yang-bakal-dijual-ke-china>

CNN Indonesia. (2019, November 9). *Luhut akan 'Jualan' Proyek Infrastruktur Rp1.296 T ke China*. CNN Indonesia. Retrieved April 26, 2024, from <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190319155649-92-378787/luhut-akan-jualan-proyek-infrastruktur-rp1296-t-ke-china>

Coenen, J., Bager, S., Meyfroidt, P., Newig, J., & Challies, E. (2021). Environmental Governance of China's Belt and Road Initiative. *Environmental Policy and Governance*, 31(1), 3-17. <https://doi.org/10.1002/eet.1901>

Congressional Research Service. (2024). Foreign Direct Investment: Background and Issues. <https://crsreports.congress.gov/>

Consulate General of The People's Republic of China in Toronto. (2013, September 13). President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries. Retrieved January 17, 2024, from http://toronto.china-consulate.gov.cn/eng/zgxxw/201309/t20130913_7095490.htm

Corne, P., & Zhu, V. (2020). Ecological Civilization and Dispute Resolution in the BRI. *Chinese Journal of Environmental Law*, 4(2), 200-216. <https://doi.org/10.1163/24686042-12340058>

- Crabtree, J. (2019, April 25). *China needs to make BRI more transparent and predictable*. Financial Times. Retrieved January 20, 2024, from <https://www.ft.com/content/3c5d6d14-66ac-11e9-b809-6f0d2f5705f6>
- Dadkhah, A. (2021). *“Developing Comprehensive General and Sector-Based Indicators for Assessing the Contribution of Foreign Direct Investment to Sustainable Development* (ARTNeT on FDI Working Paper Series, No. 1 ed.). ESCAP.
- Damuri, Y. R., Perkasa, V., Atje, R., & Hirawan, F. (2019). *Perceptions and Readiness of Indonesia Towards the Belt and Road Initiative*. Centre for Strategic and International Studies. <http://www.jstor.org/stable/resrep25409.5>
- Debaere, P. (2010). The Profit-Maximizing Firm as Multinational Corporation. *Darden Case No. UVA-G-0623*. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1583773>
- Departemen Eksternal PT IMIP Site Morowali. (2022). *Klaster* (12th ed.). Yayasan IMIP Peduli.
- Djalal, D. P. (2020, January 28). *New dynamics emerge in Indonesia-China relations*. The Jakarta Post. Retrieved March 26, 2024, from <https://www.thejakartapost.com/news/2020/01/28/new-dynamics-emerge-indonesia-china-relations.html>
- DPR RI. (2023, Desember). *Laporan Tim Kunjungan Kerja Spesifik Komisi VI DPR RI ke PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) dan PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC), Tegalluar Bandung Provinsi Jawa Barat*. DPR RI.
- Dwiantoro, R. (2023, December 24). *Polemik data korban jiwa ledakan smelter di kawasan IMIP*. TUTURA.ID. Retrieved May 3, 2024, from <https://tutura.id/homepage/readmore/polemik-data-korban-jiwa-ledakan-smelter-di-kawasan-imip-1703407876>
- Fauzi, A., Nisa, B., Napitulu, D., Abdillah, F., Purnia, A. A. G. S., Setyawati, I., Evi, T., Permana, S. D. H., & Sumartiningih, M. S. (2022). *Metodologi Penelitian*. Pernebit CV. Pena Persada.

- Feng, E. (2019, January 21). *China spends \$36bn on coal-fired power despite emissions goals*. Financial Times. Retrieved January 23, 2024, from <https://www.ft.com/content/baaa32dc-1d42-11e9-b126-46fc3ad87c65>
- Gare, A. (2012). China and the Struggle for Ecological Civilization. *Capitalism Nature Socialism*, 23(4), 10-26. <https://doi.org/10.1080/10455752.2012.722306>
- Gare, A. (2020). The Eco-socialist Roots of Ecological Civilisation. *Capitalism Nature Socialism*, 32(1), 37-55. 10.1080/10455752.2020.1751223
- Gare, A. (2021). Ecological Civilization: What is it and Why it Should be the Goal of Humanity. *Culture of Sustainability (Culture della Sostenibilità)*, 27(1), 8-23. 10.7402/CDS.27.001
- Gheng, Q., & Lo, K. (2023). Global ecological civilization: An analysis of macro-level policies of the Belt and Road Initiative. *Research in Globalization*, 7. <https://doi.org/10.1016/j.resglo.2023.100141>
- Ghossein, T., Hoekman, B., & Shingal, A. (2018). *Public Procurement in the Belt and Road Initiative*. World Bank. <http://documents.worldbank.org/curated/en/143241544213097139/Public-Procurement-in-the-Belt-and-Road-Initiative>
- Ginting, P., & Moore, E. (2021). *Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP)*. The People's Map of Global China. Retrieved February 13, 2024, from <https://thepeoplesmap.net/project/indonesia-morowali-industrial-park-imip/>
- Ginting, P., & Moore, E. (2021, November 22). *Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP)*. The People's Map of Global China. Retrieved May 2, 2024, from <https://thepeoplesmap.net/project/indonesia-morowali-industrial-park-imip/>
- Global Forest Watch. (2024). *Tree Cover Loss in Morowali*. Global Forest Watch. Retrieved May 3, 2024, from <https://www.globalforestwatch.org/dashboards/country/IDN/27/5/>
- Goldstein, J. S., & Pevehouse, J. C. (2014). *International Relations*. Pearson.

- Gong, X. (2023). *How to Celebrate the 10th Anniversary of China's Belt and Road Initiative?* S. Rajaratnam School of International Studies. <http://www.jstor.org/stable/resrep53508>
- Green Finance and Development Center FISF at Sudan University. (2023, December 6). *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI) – Green Finance & Development Center*. Green Finance & Development Center. Retrieved May 3, 2024, from <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- Green Finance & Development Center. (2021). *Belt and Road Initiative (BRI) Policies Database – Green Finance & Development Center*. Green Finance & Development Center. Retrieved April 28, 2024, from <https://greenfdc.org/bri-policies/>
- Green Finance & Development Center. (2022). *Belt and Road Initiative (BRI) Policies Database – Green Finance & Development Center*. Green Finance & Development Center. Retrieved May 3, 2024, from <https://greenfdc.org/bri-policies/>
- Green Finance & Development Center. (2023, December 6). *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI) – Green Finance & Development Center*. Green Finance & Development Center. Retrieved April 22, 2024, from <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- Green Finance & Development Center at FISF Fudan University. (2024, Februari 5). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023*. Green Finance & Development Center. Retrieved May 3, 2024, from <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023/?cookie-state-change=1713536383739>
- Gruebler, J. (2019). China connecting Europe? *Asia Eur J.*, 19(Suppl 1), 77-101. 10.1007/s10308-021-00616-4
- Ha, T. S., Chu, V. T., Nguyen, M. T. T., Nguyen, D. H. T., & Nguyen, A. N. T. (2021). The Impact of Greenfield Investment on Domestic Entrepreneurship. *Journal*

of Innovation and Entrepreneurship, 10(24).
<https://doi.org/10.1186/s13731-021-00164-6>

Hansen, M. H., Li, H., & Svarverud, R. (2018). Ecological civilization: Interpreting the Chinese past, projecting the global future. *Global Environmental Change*, 53, 195-203. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2018.09.014>

Hanson, A. (2019). *Ecological Civilization in the People's Republic of China: Values, Action, and Future Needs*. Asian Development Bank. <http://dx.doi.org/10.22617/WPS190604-2>

Haoguang, L., & Qinghua, Q. (2023, August 1). *BRI, as global public good, fosters South-South cooperation*. China Daily. Retrieved March 26, 2024, from <https://www.chinadaily.com.cn/a/202308/01/WS64c83a52a31035260b819899.html>

Harris, P. G. (2022, July 23). *China's 'ecological civilisation' – a large-scale form of greenwashing?* Hong Kong Free Press. Retrieved February 10, 2024, from <https://hongkongfp.com/2022/07/23/chinas-ecological-civilisation-a-large-scale-form-of-greenwashing/>

Hattori, T. (2001). Reconceptualizing Foreign Aid. *Review of International Political Economy*, 8(4), 633-660. 10.1080/09692290110077610

Herrero, A. G., & Schindowski, R. (2023). *GLOBAL TRENDS IN COUNTRIES' PERCEPTIONS OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE*. Bruegel. <http://www.jstor.org/stable/resrep50091>

High Speed Rail Alliance. (2024). *Reducing Carbon Emissions - Why High Speed Rail*. High Speed Rail Alliance. Retrieved May 3, 2024, from <https://www.hsrail.org/blog/how-will-hsr-reduce-carbon/>

Himmer, M., & Rod, Z. (2022). Chinese debt trap diplomacy: reality or myth? *Journal of the Indian Ocean Region*, 18(3), 250-272. 10.1080/19480881.2023.2195280

- Hindrayani, A. (2013). Investasi Langsung Luar Negeridan Pertumbuhan Ekonomi. *Ed-Equilibrium*, *I*(1), 51-68. <https://www.neliti.com/publications/241360/investasi-langsung-luar-negeridan-pertumbuhan-ekonomi#cite>
- Hogan, E. (2024, January 17). *Why Debt Relief Matters to the Wealthy West*. Carnegie Endowment for International Peace. Retrieved June 16, 2024, from <https://carnegieendowment.org/research/2024/01/why-debt-relief-matters-to-the-wealthy-west?lang=en>
- Holsti, K. (1978). *International Politics: A Framework for Analysis*. Prentice-Hall.
- Idris, M. (2022, December 15). *Fakta Dominannya Perusahaan China di Kereta Cepat Jakarta-Bandung Halaman all - Kompas.com*. Kompas Money. Retrieved April 29, 2024, from <https://money.kompas.com/read/2022/12/07/104656526/fakta-dominannya-perusahaan-china-di-kereta-cepat-jakarta-bandung?page=all>
- IMIP. (2021). *IMIP Bagikan 80 Ribu Masker ke Masyarakat*. PT Indonesia Morowali Industrial Park. Retrieved April 29, 2024, from <https://imip.co.id/csr.php?slug=imip-bagikan-80-ribu-masker-ke-masyarakat>
- IMIP. (2021, November 25). *Menaker Ida Fauziyah Letakkan Batu Pertama IMIP Training Ground di Morowali*. Indonesia Morowali Industrial Park. Retrieved April 29, 2024, from <https://imip.co.id/service.php?slug=menaker-ida-fauziyah-letakkan-batu-pertama-imip-training-ground-di-morowali>
- IMIP. (2023, December 16). *PT IMIP Dukung Pembangunan Sarana Infrastruktur Masjid di Bahodopi*. PT Indonesia Morowali Industrial Park. Retrieved April 29, 2024, from <https://imip.co.id/news.php?slug=pt-imip-dukung-pembangunan-sarana-infrastruktur-masjid-di-bahodopi>
- Kabir, S. M. S. (2016). *Basic Guidelines for Research: An Introductory Approach for All Disciplines*. Book Zone Publication.

- KCIC. (2024). *Hadirnya KA Cepat Tingkatkan Perekonomian dan Pariwisata* -. KCIC. Retrieved April 29, 2024, from <https://kcic.co.id/kcic-siaran-pers/hadirnya-ka-cepat-tingkatkan-perekonomian-dan-pariwisata/>
- Kedutaan Besar Republik Rakyat Tiongkok untuk Republik Indonesia. (2023, October 25). *Kemitraan Strategis Komprehensif Tiongkok-Indonesia Satu Dekade ke Depan Akan Lebih Baik, Begitu Juga Pembangunan Bersama Belt and Road Tiongkok-Indonesia Satu Dekade ke Depan*_Embassy of the People's Republic of China in the Republic of ... Retrieved January 19, 2024, from http://id.china-embassy.gov.cn/indo/sgyw/202310/t20231025_11168155.htm
- Kennedy, J. F. (1961, March 22). *Special Message to the Congress on Foreign Aid*. American Presidency Project. www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=8545
- Khan, M. M., & Akbar, M. I. (2013, Mei 30). *The Impact of Political Risk on Foreign Direct Investment*. MPRA Paper 47283. <https://mpa.ub.uni-muenchen.de/47283/>
- Kroller, E. (1978). *Debt Implication of International Resources: Transfers to Developing Countries* (1st ed.). Colegio de Mexico. <https://doi.org/10.2307/j.ctv5cg8ct.8>
- Kuhn, B. (2016). Sustainable Development Discourses in China. *Journal of Sustainable Development*, 9(6), 158-167. 10.5539/jsd.v9n6p158
- Kukaj, H., & Ahmeti, F. B. (2016). The Importance Of Foreign Direct Investments On Economic Development In Transitional Countries: A Case Study Of Kosovo. *European Scientific Journal*, 12(7), 288-305. 10.19044/esj.2016.v12n7p288
- Lahay, S. (2023, April 30). *Banjir Bandang di Kawasan Industri Nikel Morowali, Krisis Iklim Makin Mengkhawatirkan*. Mongabay. Retrieved May 3, 2024, from <https://www.mongabay.co.id/2023/04/30/banjir-bandang-di-kawasan-industri-nikel-morowali-krisis-iklim-makin-mengkhawatirkan/>

- Lai, H. (2019, October 4). *Indonesia: The Belt and Road Initiative and relations with China*. Asia Dialogue. Retrieved April 26, 2024, from <https://theasiadialogue.com/2019/10/04/belt-and-road-initiative-in-indonesia-and-relations-with-china/>
- Lalisang, A. E. Y., & Candra, D. S. (2020). *Indonesia's Global Maritime Fulcrum & China's Belt Road Initiative - A match made at sea?*
- Laturharhary, K. (2021, September 21). *Warga Mengadukan Dampak Pembangunan Kereta Cepat*. Komnas HAM. Retrieved April 30, 2024, from <https://www.komnasham.go.id/index.php/news/2021/9/21/1901/warga-mengadukan-dampak-pembangunan-kereta-cepat.html>
- Lee, C. (2022, November 27). *Experts See Environmental Risk from China's Small Island BRI Efforts*. VOA News. Retrieved February 12, 2024, from <https://www.voanews.com/a/experts-see-environmental-risk-from-china-s-small-island-bri-efforts-/6851936.html>
- Li, P., Qian, H., & Zhou, W. (2017). Finding harmony between the environment and humanity: an introduction to the thematic issue of the Silk Road. *Environmental Earth Sciences*, 76(3), 105. <https://doi.org/10.1007/s12665-017-6428-9>
- Liska, G. (1960). *The New Statescraft: Foreign Aid in American Foreign Policy*. University of Chicago Press.
- Litha, Y. (2023, October 26). *Satu Dekade Prakarsa Sabuk dan Jalan, Apa Pencapaian Indonesia?* VOA Indonesia. Retrieved March 26, 2024, from <https://www.voaindonesia.com/a/satu-dekade-prakarsa-sabuk-dan-jalan-apa-pencapaian-indonesia-/7328086.html>
- LSE IDEAS & CIMB Asian Research Institute. (2018). *China's belt and road initiative in Southeast Asia*. CIMB Southeast Asia Research Sdn Bhd (CARI).
- Malaha, R., & Nadjemudin, A. (2019, April 9). *PT IMIP Sukses Transfer Teknologi ke Pekerja Lokal*. Antara Sulteng. Retrieved April 29, 2024, from

<https://sulteng.antaranews.com/berita/58064/pt-imip-sukses-transfer-teknologi-ke-pekerja-lokal>

Mariadoss, B. J. (n.d.). *2.7 Foreign Direct Investment – Core Principles of International Marketing*. Open Text WSU. Retrieved February 5, 2024, from <https://opentext.wsu.edu/cpim/chapter/2-7-foreign-direct-investment/>

Meidan, M., & Patey, L. (2016). *The Challenges Facing China's Belt and Road Initiative*. Danish Institute for International Studies. <http://www.jstor.org/stable/resrep13112>

Mendatu, A. (2019). SDM di Kawasan IMIP: Alih Keahlian dan Teknologi. In *KLASTER Media Internal PT. IMIP* (6th ed., pp. 4-7). Departemen Eksternal PT IMIP Site Morowali.

Mercator Institute for China Studies. (2018, Juni 7). *Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand*. Mercator Institute for China Studies (MERICS). Retrieved May 3, 2024, from <https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>

Ministry of Commerce The People's Republic of China. (2023, November 27). *2023年1-10月我对“一带一路”共建国家投资合作情况*. 商务部. Retrieved April 23, 2024, from <http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/dgzz/202311/20231103456787.shtml>

Ministry of Ecology and Environment The People's Republic of China. (2017, June 28). *Guidance on Promoting Green Belt and Road*. Ministry of Ecology and Environment. Retrieved April 26, 2024, from https://english.mee.gov.cn/Resources/Policies/policies/Frameworkp1/201706/t20170628_416864.shtml

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2023, October 18). *Chair's Statement of the Third Belt and Road Forum for International Cooperation*. Chair's Statement of the Third Belt and Road Forum for International Cooperation. Retrieved April 22, 2024, from

https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjb_663304/zzjg_663340/ggjjs_665228/xwlb_665230/202310/t20231020_11164505.html

Moosa, I. (2002). Foreign Direct Investment Theory, Evidence and Practice. 10.1057/9781403907493

Morgenthau, H. (1962). A Political Theory of Foreign Aid. *The American Political Science Review*, 56(2), 301-309.

Myers, N. (2015). *HARD AID: Foreign Aid in the Pursuit of Short-Term Security and Political Goals*. Carnegie Endowment for International Peace. <http://www.jstor.org/stable/resrep12837>

Octastefani, T., & Romadhoni, M. (2023). Rethinking Indonesia's Interests in the BRI Projects under Jokowi's Presidency: The Pros and Cons. *Journal of Governance*, 8(4), 486-499. <http://dx.doi.org/10.31506/jog.v8i4.19191>

OECD. (2002). *Foreign Direct Investment for Development: Maximising Benefits, Minimising Costs*. OECD Publications.

OECD. (2018). *OECD Business and Finance Outlook 2018*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264298828-en>

OECD iLibrary. (2023, October 21). *Foreign Direct Investment (FDI)*. OECD iLibrary. Retrieved February 2, 2024, from https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/foreign-direct-investment-fdi/indicator-group/english_9a523b18-en

The Organization for Economic Cooperation and Development. (n.d.). *Frequently asked questions: official development assistance (ODA)*. OECD. Retrieved February 1, 2024, from <https://www.oecd.org/dac/financing-sustainable-development/development-finance-data/faq.htm>

Öztürk, İ. (2019). *The belt and road initiative as a hybrid international public good* (Working Papers on East Asian Studies, No. 125/2019 ed.). University of DuisburgEssen, Institute of East Asian Studies (IN-EAST), Duisburg.

- Palmer, G., Wohlander, S. B., & Morgan, T. C. (2002). Give or Take: Foreign Aid and Foreign Policy Substitutability. *Journal of Peace Research*, 39(1), 5-26. <http://www.jstor.org/stable/425255>
- Pan, Y. (2003, October 28). 潘岳:环境文化与民族复兴_中华人民共和国生态环境部. 生态环境部. Retrieved March 1, 2024, from https://www.mee.gov.cn/gkml/sthjbgw/qt/200910/t20091030_180661.htm
- Parameswaran, P. (2019, July 9). *Where Is Indonesia on China's Belt and Road Initiative?* The Diplomat – Asia-Pacific Current Affairs Magazine. Retrieved March 26, 2024, from <https://thediplomat.com/2019/07/where-is-indonesia-on-chinas-belt-and-road-initiative/>
- Pascha, W. (2020). *Belts, Roads, and Regions: The Dynamics of Chinese and Japanese Infrastructure Connectivity Initiatives and Europe's Responses* (ADB Working Paper 1114 ed.). Asian Development Bank Institute.
- Perdana, P. P., & Bahfein, S. (2021, March 2). *Mata Air Hilang akibat Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung, Ini Tanggapan KCIC*. Kompas.com. Retrieved May 3, 2024, from <https://www.kompas.com/properti/read/2021/03/02/120000721/mata-air-hilang-akibat-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-ini>
- Pramono, A. H., Mannesa, M. D.M., Indrawan, M., Sari, D. A., Fuad, H. A.H., Khasanah, N., Pratiwi, K., Siregar, R. S.E., Winarni, N. L., Supriatna, J., Haryanto, B., Gallagher, K. P., Ray, R., Simmons, B. A., & Yogaswara, H. (2022). China's Belt and Road Initiative in Indonesia: Mapping and Mitigating Environmental and Social Risks. In *GCI Working Paper 021*. Global Development Policy Center.
- Prasetyo, B. (2017, May 14). *President Jokowi attends opening of belt and road forum in Beijing*. ANTARA News. Retrieved April 26, 2024, from <https://en.antaranews.com/news/110906/president-jokowi-attends-opening-of-belt-and-road-forum-in-beijing>

- Pratiwi, F. I., Puspitasari, I., Hikmawati, I., & Bagus, H. (2021). Global Maritime Fulcrum: Indonesia's Middle Power Strategy Between Belt And Road Initiatives (BRI) and Free-Open Indo Pacific (FOIP). *Central European Journal of International and Security Studies*, 15(3), 30-54. 10.51870/CEJISS.A150302
- Priyambodo, R. H. (2017, November 9). *RI seeking China's participation in economic corridor program*. Antara News. Retrieved April 26, 2024, from <https://en.antaranews.com/amp/news/70683/ri-seeking-chinas-participation-in-economic-corridor-program>
- PT KCIC. (n.d.). *Sejarah Perusahaan*. KCIC. Retrieved June 16, 2024, from <https://kcic.co.id/tentang-kami/sejarah/>
- Purnomo, S. H. (2022, October 11). *Transfer teknologi dalam pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung*. ANTARA News. Retrieved May 3, 2024, from <https://www.antaranews.com/berita/3172001/transfer-teknologi-dalam-pembangunan-kereta-cepat-jakarta-bandung>
- Radelet, S. (2006). *A Primer on Foreign Aid*. Center for Global Development.
- Rakhmat, M. Z. (2020, June 26). *The Complicated Politics of Chinese Workers in Indonesia*. The Diplomat. Retrieved March 26, 2024, from <https://thediplomat.com/2020/06/the-complicated-politics-of-chinese-workers-in-indonesia/>
- Rakhmat, M. Z., Halim, H. A., & Khor, Y. (2023, April 17). *China Is Still Far-off from Becoming Indonesia's Partner in Energy Transition – Stratsea*. Stratsea. Retrieved January 23, 2024, from <https://stratsea.com/china-is-still-far-off-from-becoming-indonesias-partner-in-energy-transition/>
- Rakhmat, M. Z., & Purnama, Y. (2023, October 27). *How green is China's Belt and Road investment in Indonesia? - Indonesia at Melbourne*. Indonesia at Melbourne. Retrieved January 23, 2024, from <https://indonesiaatmelbourne.unimelb.edu.au/how-green-is-chinas-belt-and-road-investment-in-indonesia/>

- Ramay, S. A. (2020). Eco-civilization Goals. In *Eco-Civilization: The Chinese Vision of Prosperity* (pp. 15-16). Sustainable Development Policy Institute. <http://www.jstor.org/stable/resrep25826.9>
- Rivai, M. (2023, December 29). *Evaluasi Standar Keselamatan Kerja di Kawasan Industri PT IMIP*. Mongabay. Retrieved May 3, 2024, from <https://www.mongabay.co.id/2023/12/29/evaluasi-standar-keselamatan-kerja-di-kawasan-industri-pt-imip/>
- Rolland, N. (2019, April 11). *A Concise Guide to the Belt and Road Initiative*. National Bureau of Asian Research. Retrieved April 22, 2024, from <https://www.nbr.org/publication/a-guide-to-the-belt-and-road-initiative/>
- Romondo, N., Rappoport, V., & Ruhl, K. J. (2011). *Horizontal Vs. Vertical FDI: Revisiting Evidence from US Multinationals*. Leonard N. Stern School of Business, Department of Economics.
- Sachs, J. D. (2005). *The End of Poverty: Economic Possibilities For Our Time*. The Penguin Press.
- Santosa, D. A. (2024, January 31). *Rise of IMIP: The Metamorphosis of Morowali's Forests into an Industrial Hub*. Jakarta Globe. Retrieved April 29, 2024, from <https://jakartaglobe.id/business/rise-of-imip-the-metamorphosis-of-morowalis-forests-into-an-industrial-hub>
- Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. (2014, November 14). *Pidato Presiden RI Joko Widodo Pada KTT ke-9 Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar, 13 November 2014*. Sekretariat Kabinet. Retrieved April 26, 2024, from <https://setkab.go.id/pidato-presiden-ri-joko-widodo-pada-ktt-ke-9-asia-timur-di-nay-pyi-taw-myanmar-13-november-2014/>
- Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. (2017, November 9). *President Jokowi Delivers the Important Roles of Indonesia and ASEAN in Belt and Road Initiative*. Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. Retrieved April 26, 2024, from <https://setkab.go.id/en/president-jokowi-delivers-the-important-roles-of-indonesia-and-asean-in-belt-and-road-initiative/>

- Sekretariat Kabinet RI. (2022, September 10). *Kereta Cepat Jakarta Bandung, Upaya Meningkatkan Kinerja Transportasi Massal di Indonesia*. Sekretariat Kabinet. Retrieved April 29, 2024, from <https://setkab.go.id/kereta-cepat-jakarta-bandung-upaya-meningkatkan-kinerja-transportasi-massal-di-indonesia/>
- Sekretariat Kabinet RI. (2023, October 18). *Remarks of President of the Republic of Indonesia at the Opening of the Third Belt and Road Forum (BRF), at the Great Hall of the People, Beijing, People's Republic of China, October 18, 2023*. Sekretariat Kabinet. Retrieved April 26, 2024, from <https://setkab.go.id/en/remarks-of-president-of-the-republic-of-indonesia-at-the-opening-of-the-third-belt-and-road-forum-brf-at-the-great-hall-of-the-people-beijing-peoples-republic-of-china-october-18-2023/>
- Sembiring, M. J. (2023, September 7). *Kereta api cepat Jakarta-Bandung bagi Perkembangan Ekonomi dan Sosial Indonesia*. Penyiaran Internasional China. Retrieved May 3, 2024, from <https://indonesian.cri.cn/2023/09/07/ARTI1v6yCNzKZUccdqm9s4K4230907.shtml>
- Shiddiq. (2024, February 5). *Kawasan Industri Morowali Tonggak Sejarah Hilirisasi Indonesia*. Media Nikel Indonesia. Retrieved June 5, 2024, from <https://nikel.co.id/2024/02/05/kawasan-industri-morowali-tonggak-sejarah-hilirisasi-indonesia/>
- Sinaga, L. C. (2020). Xi Jinping, “China Dream”, and Chinese Military Diplomacy to ASEAN. *Journal of ASEAN Studies*, 8(2), 173-190. <https://doi.org/10.21512/jas.v8i2.6483>
- Sulteng Raya. (2024, March 12). *PT IMIP Salurkan CSR untuk Lima Pilar Utama*. Sulteng Raya. Retrieved April 29, 2024, from <https://sultengraya.com/read/172484/pt-imip-salurkan-csr-untuk-lima-pilar-utama/>
- Suriansa, Juhaepa, & Tunda, A. (2022). Dampak Keberadaan Pertambangan PT IMIP terhadap Kesejahteraan Masyarakat di Desa Fatupia Kecamatan Bahodopi

- Kabupaten Morowali. *Well-Being: Journal of Social Welfare*, 3(1), 19-28. 10.52423/well-being.v2i1.20009
- Susanto, A. (2023, August 18). *Arsip Foto "Kompas": Kereta Cepat Jakarta-Bandung Siap Melesat*. Kompas.id. Retrieved June 16, 2024, from <https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2023/08/02/arsip-foto-kompas-kereta-peluru-jakarta-bandung-akhirnya-siap-melesat>
- Susilo, D. (2018). The Impact of Foreign Direct Investment on Economic Growth (a Causal Study in the United States). *BISE: Jurnal Pendidikan Bisnis dan Ekonomi*, 4(1), 50-63. <http://dx.doi.org/10.20961/bise.v4i1.21422>
- Therien, J. P. (2002). Debating Foreign Aid: Right versus Left. *Third World Quarterly*, 23(3), 449-466. 10.1080/01436590220138385
- Tim Palu Poso. (2022, Oktober 2). *Pertumbuhan Ekonomi Bahodopi Lebih Cepat dari Kecamatan Lain di Sulteng*. Kumparan. Retrieved April 29, 2024, from <https://kumparan.com/paluposo/pertumbuhan-ekonomi-bahodopi-lebih-cepat-dari-kecamatan-lain-di-sulteng-1yyNbctwL15/full>
- Toruan, G. T. L. (2021). Kebijakan Belt and Road Initiative Sebagai Alat Soft Power Cina Dalam Membangun Hegemoni di Kawasan Asia Tenggara (Studi Kasus: Investasi Cina di Indonesia). *Jurnal Soshum Insentif*, 4(1), 89-97. <https://doi.org/10.36787/jsi.v4i1.437>
- Trend Asia. (2023, December 24). *Darurat Audit Keselamatan Kerja dan Pelanggaran HAM di IMIP*. Trend Asia. Retrieved May 3, 2024, from <https://trendasia.org/darurat-audit-keselamatan-kerja-dan-pelanggaran-ham-di-imip/>
- Tritto, A. (2023). *How Indonesia Used Chinese Industrial Investments to Turn Nickel into the New Gold*. Carnegie Endowment for International Peace.
- Triwibowo, Z. T. (2024, Februari 26). *Raja Nikel RI, Setoran Pajak dan Royalti IMIP ke Negara Tembus Rp15 Triliun di 2023*. iNews. Retrieved April 29, 2024, from

<https://www.inews.id/finance/bisnis/raja-nikel-ri-setoran-pajak-dan-royalti-imip-ke-negara-tembus-rp15-triliun-di-2023/all>

- Umah, A. (2021, September 16). *Industri Morowali Sudah Investasi Rp147 T, Ini Setoran ke RI*. CNBC Indonesia. Retrieved April 29, 2024, from <https://www.cnbcindonesia.com/news/20210916103334-4-276736/industri-morowali-sudah-investasi-rp147-t-ini-setoran-ke-ri>
- Walhi Sulteng. (2023, June 7). *Walhi Sulteng Desak Pemerintah Pusat dan Provinsi Sulteng Hentikan Aktivitas PLTU Captive di Kawasan Industri Hilirisasi Nikel Morowali Utara dan Morowali*. WALHI. Retrieved May 3, 2024, from <https://www.walhi.or.id/walhi-sulteng-desak-pemerintah-pusat-dan-provinsi-sulteng-hentikan-aktivitas-pltu-captive-di-kawasan-industri-hilirisasi-nikel-morowali-utara-dan-morowali>
- Wang, C. N. (2023, August 1). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023 H1 – Green Finance & Development Center*. Green Finance & Development Center. Retrieved January 19, 2024, from <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023-h1/>
- Wang, H. (2018, March 6). *What Does Xi Jinping's New Phrase 'Ecological Civilization' Mean?* The Diplomat. Retrieved February 12, 2024, from <https://thediplomat.com/2018/03/what-does-xi-jinpings-new-phrase-ecological-civilization-mean/>
- Wang, X., Zhang, L., & Song, Q. (2015). Marx's Ecological View and Ecological Civilization Construction of China. *International Conference on Social Science and Technology Education (ICSSSTE 2015)*, 930-935.
- Weatherley, R., & Bauer, V. (2021). A new Chinese modernity? The discourse of Eco- civilisation applied to the belt and road initiative. *Third World Quarterly*, 42(9), 2115-2132. <https://doi.org/10.1080/01436597.2021.1905511>
- Wei, F., Cui, S., Liu, N., Chang, J., Ping, X., Ma, T., Xu, J., Swaisgood, R. R., & Locke, H. (2021). Ecological civilization: China's effort to build a shared

future for all life on Earth. *National Science Review*, 8(7).
<https://doi.org/10.1093/nsr/nwaa279>

Weins, N. W., Zhu, A. L., Qian, J., Selegium, F. B., & Ferreira, L. d. C. (2023). Ecological Civilization in the making: the ‘construction’ of China’s climate-forestry nexus. *Environmental Sociology*, 9(1), 6-19. 10.1080/23251042.2022.2124623

Westman, L., & Huang, P. (2022). Ecological Civilisation: A Historical Perspective on Environmental Policy Narratives in China. *International Quarterly for Asian Studies*, 53(2), 181-206.

The World Bank. (2019). *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. World Bank Publications. 10.1596/978-1-4648-1392-4

World Bank. (2022). *Population total - China, Indonesia*.
<https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=CN-ID>

Xiang-chao, P. (2018). Research on Ecological Civilization Construction and Environmental Sustainable Development in the New Era. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 153(6). 10.1088/1755-1315/153/6/062080

Xinhua. (2017, April 10). Full Text: Vision and actions on jointly building Belt and Road - Belt and Road Forum for International Cooperation. Retrieved March 21, 2024, from <http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45.html>

Xinhua. (2017, April 18). *Belt and Road forum agenda set*. China Daily. Retrieved April 22, 2024, from http://europe.chinadaily.com.cn/china/2017-04/18/content_28982925.htm

Yan, J., & Bocharnikov, V. (2022). Knowledge and Understanding of Ecological Civilization: A Chinese Perspective. *BRICS Journal of Economics*, 3(4), 231-247. 10.3897/brics-econ.3.94450

- Yang, K. (2021). Practice Model of Xi Jinping Thought on Ecological Civilization. *Chinese Journal of Urban and Environmental Studies*, 9(4). <https://doi.org/10.1142/S2345748121500202>
- Yao, D., & Zhu, M. (2022). Dynamic Belt and Road Initiative and the Global South's Approach to Sustainability. *Goettingen Journal of International Law*, 12(1), 189-218. [ff10.3249/1868-1581-12-1-yao-zhu](https://doi.org/10.3249/1868-1581-12-1-yao-zhu)
- Yayasan IMIP Peduli. (2020). Slag Nikel Diambang Aturan. In *KLASTER* (8th ed., pp. 16-17). Yayasan IMIP Peduli.
- Zhai, T. (2021). Environmental Challenges, Opportunities, and Policy Implications to Materialize China's Green Belt and Road Initiative. *Sustainability*, 13(18), 1-14. <https://doi.org/10.3390/su131810428>
- Zhou, L., & chen, x. (2023, October 24). *After a Decade of Fossil Fuel Investing, Can China Fulfill Its Promise of a "Green" Belt and Road Initiative?* World Resources Institute. Retrieved January 24, 2024, from <https://www.wri.org/insights/greening-chinas-belt-and-road-initiative>
- Zhou, L., Gilbert, S., Wang, Y., Cabre, M. M., & Gallagher, K. P. (2018). *Moving the Green Belt and Road Initiative: From Words to Actions* [Working Paper]. World Resources Institute. <https://www.wri.org/research/moving-green-belt-and-road-initiative-words-actions>
- Zhu, L., & Lo, K. (2022). Eco-socialism and the political ecology of forest conservation in the Greater Khingan Range, China. *Political Geography*, 93. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2021.102533>
- Zongliang, H. (2011). Seeking Ways to Save the Crisis of Human Existence: Foreword to A Study of Foster's Ecological Marxist Thought. In *Critique, Construction, and Inspiration: A Study of Foster's Ecological Marxist Thought*. Chinese Academy of Social Sciences Publishing House.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Transkrip Rekaman Wawancara dengan Walhi Sulteng

Nama Informan: Sunardi Katili

Posisi Informan: Direktur Walhi Sulteng

Tanggal, Waktu: 27 April 2014

Tema Wawancara: Implementasi Prinsip EC dalam PT IMIP

Keterangan	Materi Wawancara
Peneliti	Bagaimana pendapat WALHI Sulawesi Tengah tentang dampak lingkungan yang ditimbulkan oleh aktivitas pertambangan di Indonesia Morowali Industrial Park?
Informan	<p>Terima kasih. Sebelumnya saya Sunardi. Saya Direktur Eksekutif Daerah Wahana Lingkungan Hidup Indonesia Sulawesi Tengah. Nah memang visi besar dari Walhi ini, Sulawesi Tengah khususnya, dan Walhi secara umum kan ada di 28 provinsi. Pusatnya ada di Jakarta. Memang isi besarnya itu bagaimana penyelamatan lingkungan dan penyelamatan ekologi, lalu kemudian bagaimana melakukan pembelaan terhadap hak asasi manusia yang terdampak atas situasi kerusakan ekologi. Nah dua sisi besar itu memang dari sejak tahun 1980 berdirinya walhi nasional. Kalau di Sulawesi Tengah sendiri itu berdiri sejak tahun 1992. Kalau nggak salah ya dan memang sampai hari ini pun juga kami menyoroti terkait dua hal besar yang pertama itu soal pertambangan dan perkebunan. Ataupun misalkan proyek-proyek strategis nasional yang kemudian berdampak pada kerusakan ekologi dan hak asasi manusia.</p> <p>Selama mereka mengembangkan kawasan industri tersebut, ada beberapa catatan memang yang terjadi khususnya di IMIP. Dampak-dampak yang dirasakan oleh masyarakat sekitar termasuk kerusakan lingkungan yang terjadi di sana. Nah dari beberapa catatan, misalkan dampak lingkungannya adalah rusaknya ekosistem terumbu karang ataupun rusaknya pesisir yang ada di Bahodopi. Hutan mangrove ataupun misalkan kawasan ekosistem laut dan terumbu karang berdampak pada kehidupan ikan yang tentunya berkorelasi erat dengan kehidupan sebelum kedatangan industri pengolahan nikel yang ada di Morowali. Sebelumnya, wilayah tangkap nelayan di sana itu tidak jauh dari wilayah pemukiman, yaitu di sekitaran pesisir. Namun, sejak kedatangan kawasan industri pengolahan nikel yang ada di Morowali, nelayan itu memperoleh ikan atau menangkap ikan itu jauh bermil-mil ke luar pantai itu.</p>

	<p>Selanjutnya, mangrove juga sangat terancam di sana pada saat pembangunan jetty. Di dalam kawasan industri pengolahan nikel itu kan ada ada tiga ya. Terdapat tiga komponen, ada yang namanya shelter atau pengolahan or atau tungku pengolahan bahan baku tanah yang mengandung nikel namanya, lalu kemudian ada PLTU pembangkit listrik tenaga uap captive yang menggunakan batubara, kemudian ada jetty atau dermaga bongkar muat or ataupun bongkar muat batubara ataupun bongkar muat yang terkait dengan kawasan industri. Nah pembangunan Jetty dalam hal ini pembangunan infrastruktur itu juga seperti tadi saya bilang lahan-lahan pesisir dan daerah pesisir yang sebelumnya ada hutan mangrove itu akhirnya terancam bahkan sudah tidak ada lagi sampai hari ini. Terdapat sebuah industri yang menimbun ribuan hektar mangrove.</p> <p>Selain itu, terjadi juga konflik antara masyarakat nelayan di sana terkait dengan wilayah tangkapan yang terganggu akibat pembangunan jetty. Selain itu, air pengolahan yang dihasilkan oleh smelter pada saat pengolahan air itu kan suhunya tinggi ya. Suhunya sangat tinggi dan panas sekali. Itu pembuangannya ke laut sehingga akan berpengaruh terhadap ekosistem kehidupan ikan-ikan yang ada di laut. Belum lagi misalkan penggunaan batubara PLTU dimana power atau energi pembangkit listrik untuk menggerakkan PLTU menggunakan batubara. Nah itu kan berpengaruh terhadap udara ya.</p> <p>Asap yang dihasilkan PLTU berpengaruh terhadap kesehatan masyarakat yang berada di daerah sekitar, misalkan Bahodopi. Dari catatan Walhi, ada sekitar 1,750 warga yang berada di kawasan terkena penyakit ISPA. Di sekitar wilayah Stardust SS Investment yang didalamnya ada GNI atau gunbuster nickel industry. Atau misalnya di Bahodopi, sekitar 50% jumlah penduduk di 50% itu mengidap penyakit ISPA. Nah contoh yang lain, pencemaran terhadap air, misalkan di beberapa desa yang lain itu terkena penyakit kulit, misalnya di desa Gunungtimbe. Diduga karena air yang digunakan tercemar dari pengolahan nikel.</p> <p>Jalan umum yang digunakan industri. Buruhnya saat berangkat kerja menggunakan jalan umum sehingga berdampak terhadap kecelakaan lalu lintas. Dampak lainnya misalkan pertambangan ini masuk kawasan hutan. Industri seperti ini memabat hutan sehingga terjadi deforestasi, degradasi lahan sehingga saat intensitas hujan tinggi, ini akan berdampak terhadap banjir bandang yang tentu akan merugikan masyarakat setempat.</p> <p>Nah kita tau saat ini Pemerintah mengeluarkan satu kebijakan yaitu hilirisasi. Kawasan ini menjadi kawasan strategis nasional yang sumber dayanya menjadi bahan baku untuk pemenuhan baterai listrik untuk</p>
--	--

	<p>kendaraan listrik di Eropa Amerika dan seterusnya. Artinya penggunaan batubara dalam pengolahan detail untuk bahan baku materi listrik itu justru menyumbang CO2 di udara dan perubahan iklim. Regulasi pemerintah untuk mengurangi suhu bumi melalui pembatasan kendaraan bermotor. Memang benar bahwa kendaraan bermotor, selain sampah apalagi sampah plastik, penggunaan batu bara, deforestasi, ini semua penyebab CO2 dan bersirkulasi terhadap iklim sehingga suhu bumi bisa naik.</p> <p>Berdasarkan Paris Agreement, pemerintah kan ingin agar suhu bumi tidak melebihi 2 derajat celcius dan pemerintah Indonesia berusaha menekan hingga ke 1,5 derajat celcius. Namun, di sisi lain pemerintah masih memberikan keleluasaan terhadap penggunaan batu bara. Nah, misalkan kemarin keluar Perpres Nomor 112 Tahun 2022 tentang percepatan EBT. Perpres ini tidak melarang penggunaan batu bara dalam kawasan industri, yang dilarang hanya PLTU oleh PLN. Artinya, ini masih ambigu. Di sisi lain melarang, tapi di sisi lain juga membolehkan. Misalkan pemerintah membatasi penggunaan batu bara hingga tahun 2050, kita tidak bisa memprediksi bahwa penggunaan atau pengelolaan industri nikel itu kurang dari tahun 2050.</p> <p>Itu kurang lebih gambaran singkat yang dirasakan oleh lingkungan dan masyarakat. Masyarakat dalam artian dampak terhadap HAM.</p> <p>Kemudian, mengenai sikap pemerintah hari ini. Seperti yang kita tahu, kebijakan hilirisasi, Perpres Nomor 112, kami menilai ini ambigu. Seharusnya penggunaan batu bara dihentikan karena bisa meningkatkan suhu bumi. Dialihkan ke energi yang lain, yang lebih ramah lingkungan, seperti air, udara, matahari. Energi lain yang sebetulnya bisa lebih ramah lingkungan sehingga isu-isu mengenai energi bisa dijawab.</p>
Peneliti	<p>Bagaimana sikap pemerintah daerah di Sulawesi Tengah mengenai isu yang terjadi? Apakah sikapnya sama seperti pemerintah pusat yang mementingkan hilirisasi? Mungkin ada kecenderungan sikap yang berbeda antara sikap pemerintah daerah dan pusat mengenai isu ini?</p>
Informan	<p>Sejauh ini yang saya amati, terkait dengan menekan sumbangan CO2 ke bumi, ke udara, pemerintah melalui gubernur Sulawesi Tengah telah mengeluarkan surat edaran mengenai penggunaan batu bara dikurangi 10%. Artinya, ada tahapan yang dilalui industri untuk mengurangi penggunaan batu bara. Justru dalam fakta di lapangan, itulah regulasinya. Tapi dalam faktanya, industri masih jor-joran dalam menggunakan batu bara. Pemerintah provinsi maupun kota memiliki kewenangan yang</p>

	<p>terbatas. Mereka hanya bisa memantau. Jauh sebelum adanya UU Ciptaker, omnibus law, perizinan pertambangan dipegang oleh daerah. Hari ini, kewenangan tersebut telah dialihkan ke pusat jadi posisi pemerintah daerah hanya pemantauan saja. Ataupun misalnya dalam proses perizinan, komponennya adalah mengeluarkan izin lingkungan, rekomendasi-rekomendasi lainnya. Artinya antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah, mereka saling mendukung kebijakan hilirisasi atau kebijakan proyek strategis nasional. Namun, tidak saling mendukung pada saat pencegahan, pada saat kerusakan lingkungan, ataupun pelanggaran HAM. Hari ini, kami menilai bahwa hal tersebut masih diabaikan.</p> <p>Buktinya banyak, misalnya konflik agraria. Ada masyarakat yang diinterogasi, ditangkap, bahkan ada yang sampai diadili di penjara. Ada banyak contoh, bukan hanya pertambangan nikel, pertambangan emas di Sulteng pun mengalami hal yang serupa. Ini dalam aspek HAM. Dalam aspek ekologi pun terjadi hal yang sama. Terjadi kerusakan, banjir, pelepasan kawasan hutan. Menurut Walhi, ini masih diabaikan oleh negara baik oleh pemerintah pusat maupun daerah.</p> <p>Mengenai pendapatan daerah, bagi saya, sebenarnya ini tidak berpengaruh signifikan terhadap kehidupan rakyat yang hidup di Morowali, Morowali Utara, ataupun Sulawesi Tengah secara umum. Artinya bahwa hak dasar rakyat seperti pendidikan, kesehatan, fasilitas umum masih sangat ditanggung oleh masyarakat di sana. Fasilitas kesehatan juga masih bayar. Atau fasilitas umum seperti jalan masih rusak. Sementara, hasil produksi nikel itu sebenarnya sangat melimpah, tetapi dibawa lari keluar oleh investor. Negara hanya diberikan sedikit. Misalnya dana bagi hasil atau Royalti dari pertambangan hanya sedikit yang masuk APBN. Lalu, kemudian dikucurkan melalui dana dekonsentrasi, pembagian hasil yang didapatkan melalui APBD. Jumlahnya sangat sedikit sehingga tidak menyentuh kehidupan hidup masyarakat. Seharusnya dengan adanya nikel, ini mensejahterakan kehidupan rakyat, bukan hanya di Morowali, bahkan Indonesia. Belum lagi kenaikan harga sembako yang terjadi karena dinamika global. Harga minyak mahal. Maka dari itu, apabila dikatakan hasil industri menaikkan kesejahteraan masyarakat, hal ini masih belum terjadi. Begitu kurang lebih.</p>
Peneliti	Apakah Indonesia mendapatkan tekanan dari pihak asing, khususnya di PT IMIP, mengingat PT IMIP merupakan kerja sama antara perusahaan Indonesia dan China? Apakah perusahaan asal China punya <i>power</i> yang lebih besar dalam mengendalikan industri, termasuk dalam bagi hasil?
Informan	Di IMIP, pemasok utama adalah PT Bintang Delapan Mineral. Kemudian, ada Sulawesi Mining Investment yang merupakan smelter. Ada juga

	<p>perusahaan China, Tsinghan Holding. Ketiga perusahaan ini kongsi dan membangun IMIP. Dalam posisi ini, negara hanya memberikan izin kawasan atau IUP. Kalau kawasannya masuk sebagai hutan lindung, maka negara memberikan izin pelepasan kawasan hutan. Artinya, dalam posisi ini, pemerintah hanya kasih izin saja. Pendapatan yang diperoleh negara hanya pendapatan dari perizinan. Kalau pendapatan hasil nikel, itu didapatkan dari dana bagi hasil, royalti, yang menurut kami tidak seberapa. Nah, yang namanya pihak swasta, tentu keuntungan produksi itu 80-90% mereka bagi berdasarkan saham yang mereka kongsi. Ini memang wilayah privat, walhi tidak serta merta bisa masuk. Yang kami suarakan hanya sebatas kewenangan negara. Bagaimana negara maupun pemerintah daerah jangan melakukan pembiaran terhadap kerusakan lingkungan, konflik agraria, atau pelanggaran HAM.</p> <p>Hasil yang didapatkan dari kegiatan industri ini bisa disalurkan kepada masyarakat melalui APBN atau APBD. Mungkin bisa dilakukan penelitian lagi tentang berapa sebenarnya jumlah rupiah yang bisa didapatkan dari produksi nikel di Indonesia, khususnya di Sulawesi Tengah.</p>
Peneliti	Apakah dari kegiatan yang dilakukan IMIP punya dampak yang besar terhadap kehidupan sosial dan budaya terhadap masyarakat yang tinggal di sekitar lokasi PT IMIP?
Informan	<p>Biasanya dalam perusahaan, ada CSR. Tapi CSR juga tidak seberapa untuk kesejahteraan sosial. Justru sebenarnya peran negara untuk bisa memperbanyak pendapatan yang dimasukkan dalam APBN dan APBD kemudian disalurkan kepada masyarakat untuk mendapatkan hak dasar. Kalau di perusahaan kan, setahu saya hanya lewat CSR saja. Itupun tidak signifikan. Kadangkala juga terjadi konflik antara organisasi sosial masyarakat yang ada di sekitar wilayah pertambangan. Bagi saya memang perusahaan tidak ada kemurahan hati sedikitpun bagi kesejahteraan sosial. Di IMIP, selain BDM, SMI, ada juga ITSS. Buruh-buruh yang bekerja di ITSS kemarin mengalami kecelakaan kerja yang luar biasa. Artinya, perusahaan juga mengindahkan kesehatan dan keselamatan para buruh. Sedangkan, buruh yang bekerja untuk produksi nikel yang mereka punya di industrinya saja tidak mereka perhatikan. Apalagi masyarakat yang tinggal di kawasan sekitar. Bagi saya, sebenarnya masih sangat jauh harapan dengan kenyataan. Masih penuh dengan masalah.</p>
Peneliti	Apakah dari PT IMIP pernah ada upaya untuk mengurangi dampak buruk yang telah dihasilkan? Misalnya, melakukan rehabilitasi, konservasi, dll
Informan	Nah, ini yang belum saya tahu. Nanti saya cari informasi.

Peneliti	Apakah IMIP pernah menghubungi komunitas lokal yang ada di Sulawesi Tengah, seperti untuk melakukan konsultasi lingkungan atau komunikasi dari apa yang telah disuarakan Walhi?
Informan	Sejauh ini belum ada. Bisa jadi mereka menyumbang CSR terhadap komunitas lain yang ada di Morowali sudah menjadi indikator mereka. Bahwa mereka sudah melakukan pemulihan lingkungan dan sosial. Sejauh ini dari Walhi, misalnya kami yang ada di Palu, belum pernah dihubungi. Bahkan penyusunan AMDAL pun tidak pernah dilibatkan. Nah, AMDAL ini kan di nasional. Mereka menggunakan AMDAL kawasan. Tapi kalau yang ada di dalam, tenant-tenant itu, mereka pakai AMDAL kawasan saja.
Peneliti	Mengenai transparansi, dari IMIP transparansi masih kurang ke masyarakat lokal?
Informan	Iya, transparansinya masih kurang. Atau misalkan mereka menganggap yang dilakukan itu sudah cukup transparansi, sudah diketahui publik, walaupun sebenarnya belum masif. IMIP itu punya website. Mereka bisa menggunakan website untuk menyampaikan tentang langkah apa yang dilakukan untuk melakukan pemulihan lingkungan.
Peneliti	Apakah ada alternatif atau solusi yang diusulkan oleh WALHI untuk mengurangi dampak negatif dan memaksimalkan manfaat dari pertambangan bagi masyarakat lokal?
Informan	Seperti yang saya sampaikan awal tadi bahwa salah satu penyebab perubahan iklim disebabkan karena naiknya suhu bumi itu adalah penggunaan batubara. Selain alih fungsi lahan, penebangan hutan, kendaraan bermotor, lalu kemudian sampah ya, terutama sampah organik. Tetapi yang dominan penyumbang CO2 yang mengakibatkan kenaikan suhu bumi itu kan deforestasi dan penggunaan batubara. Sebaiknya, memang kawasan-kawasan industri pengolahan nikel yang ada di Morowali maupun Morowali Utara yang masih menggunakan PLTU yang digunakan untuk kebutuhan sendiri sebaiknya diganti penggunaan energinya. Jangan menggunakan fosil batu bara tetapi menggunakan energi yang lain, seperti energi terbarukan sehingga menekan laju CO2 di udara. Dengan begini, perubahan iklim itu bisa terminimalisir lah. Begitu sikap dan permintaan kami di Walhi. Bahkan kami ingin penggunaan batubara dihilangkan sama sekali. Jangan seperti surat edaran Gubernur yang mengatakan pengurangan 10% saja. Kalau menurut saya memang 100% batubara dihilangkan begitu.

	<p>Hal lainnya seperti konflik-konflik lahan yang ada di kawasan itu juga seharusnya bisa diselesaikan dengan cermat. Bisa diselesaikan secara teliti oleh pihak perusahaan karena kadang kala misalkan perusahaan sudah membeli atau melakukan pelepasan kawasan atau pelepasan tanah, mereka membeli di salah satu pihak lalu kemudian ketika dilakukan pembangunan sarana prasarana ada pihak lain yang mengklaim bahwa itu tanahnya. Itu artinya bahwa setiap perusahaan tidak teliti sehingga terjadilah konflik dan seterusnya kan. Terus yang lainnya memang ya semuanya tentu berdampak pada kesehatan masyarakat kan baik itu ISPA maupun pencemaran yang lainnya misalkan penyakit kulit dan seterusnya. Belum lagi misalkan persawahan yang dimasuki oleh limbah pembongkaran tambang, ketika hujan kan rasanya masuk ke sawah artinya kehidupan sosial ekonomi ya itu mesti diperhatikan begitu tidak hanya lewat CSR tapi diperhatikan. Begitu kurang lebih.</p>
--	---

Lampiran 2. Transkrip Rekaman Wawancara dengan Walhi Jabar

Nama Informan: Inas

Posisi Informan: Direktur Walhi Jabar

Tanggal, Waktu: 30 April 2014

Tema Wawancara: Implementasi Prinsip EC dalam KCIC

Keterangan	Materi Wawancara
Peneliti	Bagaimana pendapat WALHI Jabar tentang dampak lingkungan yang ditimbulkan oleh aktivitas pembangunan KCIC?
Informan	<p>Pengalaman kami yang melakukan advokasi di KCIC ini, kami bertemu langsung dengan masyarakat terdampak di salah satu wilayah di perbatasan antara Kota Cimahi dan Kabupaten Bandung Barat. Di sana, ada satu terowongan atau bukit yang biasa kita sebut sebagai bukit Gunung Bohong atau <i>Bullshit Mountain</i>. Terdapat masyarakat di bawah gunung tersebut. Mungkin sih secara <i>physically</i> dia bukan gunung ya, tapi bukit gitu. Jadi ada masyarakat yang tinggal di bawah bukit tersebut.</p> <p>Kalau kita ngomongin dampaknya, kondisi psikologi dulu ketika belum terjadi konstruksi KCIC, terutama mereka membongkar kan dalam artian melubangi gunung tersebut. Ini secara fisiknya. Kalau saya mengilustrasikan, mereka mengebor batuan tersebut. Awalnya, masyarakat secara posisi psikologis tidak terganggu, lalu juga secara keamanan terhadap konstruksi juga tidak terganggu. Nah, ketika tiba-tiba ada konstruksi KCIC, keadaan tersebut sudah mulai terganggu. Pertama, secara infrastruktur, bangunan rumah mereka itu sudah mulai retak-retak. Jadi bangunan mereka retak-retak. Ini menunjukkan bahwa ada sesuatu hal yang tidak konsisten yang dilakukan oleh KCIC. Ketidakkonsistenan ini mungkin lebih karena mereka mengejar target sehingga yang tadinya itu mereka tidak melakukan pengeboman, tapi pada akhirnya mereka melakukan bom. Dalam amdalnya, mereka seharusnya tidak menggunakan bom. Harusnya pakai bor saja. Karena secara hitung-hitungan durasi waktu lebih singkat jika menggunakan bom, akhirnya mereka menggunakan bom itu.</p> <p>Nah, penggunaan bom itu, ya, satu, secara AMDAL yang mereka buat itu sudah melanggar. Terus juga penggunaan bom ini, kalau dikaitkan dengan hubungannya tentang letak geografis kami di Bandung ini, kan</p>

	<p>punya namanya Sesar Lembang ya. Kalau perspektif kebencanaan, kami khawatir ketika pada waktu itu sering melakukan bom, itu menjadi pemantik terjadinya gerakan Sesar Lembang atau gerakan patahan Lembang yang menyebabkan gempa bumi. Jadi, kami melihat soal konstruksi di KCIC ini, pertama, kami lihat bahwa secara dokumen AMDAL itu sudah menyalahi karena mereka tidak melakukan pengeboran, tetapi pengeboman. Terus, secara kami mendampingi warga itu juga telah mengganggu psikologis warga, gitu, karena selain memang suara dari guncangan bom itu kan juga warga rasakan gitu, sehingga warga secara psikologi mendapatkan tekanan kepanikan gitu dari kondisi itu. Ditambah lagi, yang terbaru beberapa bulan lalu, kami masih musim hujan, sekitar dua bulan yang lalu. Kami dapat, saya terutama, saya dapat update dari warga, kalau di depan rumahnya itu mulai ada longsor kecil-kecilan. Jadi, dari penutupan yang dilakukan, mungkin batu terus ditutup oleh tanah, nah, tanah itu sudah mulai terjadi longsor-longsoran. Itu yang juga kami dapat update dari warga. Jadi, posisinya ketika pertanyaan tadi konstruksi itu yang bisa kami ceritakan, ya.</p>
<p>Peneliti</p>	<p>Bagaimana pandangan Walhi mengenai AMDAL dari KCIC? Apalagi, AMDAL KCIC dibikin dalam waktu yang singkat?</p>
<p>Informan</p>	<p>Kami juga sepakat, gitu ya. Kita sepemahaman bahwa AMDAL ini kan dibuat secara ilmiah, ya, dia tidak dibuat secara plagiat. Kan dia sangat harus ilmiah gitu karena dengan adanya ilmiah itu kan dia AMDAL ini kan secara prinsip, kalau misalkan saya bercerita ulang, ya, atau mungkin juga Regina juga sudah sedikit memahami soal AMDAL ini, ya, dia kan harusnya bisa mendeteksi baik secara lingkungan hidup ataupun secara sosial, gitu. Kalau di bidang kami, salah satunya konsentrasinya di lingkungan hidup yang lebih besarnya, ya, harusnya kan itu menjadi salah satu konsiderasi ketika misalkan akan ada dampak, ya, maka apa yang kita harus selesaikan, misalnya.</p> <p>Nah, yang tidak pernah bisa dijawab dari AMDAL KCIC itu adalah ketika mereka menghilangkan atau merubah salah satu sumber mata air yang ada di titik-titik pembangunan. Nah, itu yang tidak bisa kita toleransi, karena kami di Walhi itu sudah menyatakan bahwa pembangunan yang menghilangkan sumber mata air itu, itu sama saja dia telah menghilangkan banyak nyawa. Itu yang kami sudah sering sampaikan. Karena buat kami, ya, prinsip air itu, itu harga mati lah, istilahnya begitu. Itu yang kadang-kadang banyak, ya, kalau misalkan saya cerita melebar sedikit, bukan hanya KCIC saja, itu di beberapa proyek lain juga kadang begitu. Jadi, itulah yang kenapa kami juga</p>

	<p>banyak mendapatkan hal-hal yang tidak konsisten yang terdapat di AMDAL.</p> <p>Misalnya, beberapa tahun lalu, yaitu di tahun 2020, sebelum bulan Maret ke April di salah satu Kecamatan yang ada di Kabupaten Bandung Barat, itu pernah terjadi banjir yang dulu sebelum ada KCIC itu tidak pernah banjir wilayah itu. Jadi, setelah ada KCIC, wilayahnya jadi banjir. Nah, itu juga salah satu fakta, ya, salah satu fakta yang kita temukan, dari situasi apa yang ada dan disampaikan di dalam AMDAL itu juga di dalam konstruksinya itu dia sudah banyak terjadi dampak-dampak lingkungan. Itu yang kami konsentrasikan ketidaksetujuan kami.</p>
Peneliti	Apa dampak lingkungan yang paling signifikan?
Informan	Yang signifikan, menurut analisis kami, ya, itu salah satunya soal ada beberapa fungsi bentang kondisi struktur demografi yang berubah. Itu yang kami lihat. Selain itu, yang tadi disampaikan bahwa ada beberapa sumber mata air yang selain dia menghilang, dia berubah. Jadi, mungkin di sungai bawah tanahnya yang kita nggak bisa lihat juga. Ya, itu berubah dari yang tadinya sumber mata air. Nah, sekarang itu udah nggak ada. Jadi, perubahannya itu, itu kondisi dari konstruksi yang terjadi.
Peneliti	Apakah dari pihak KCIC ada usaha untuk mendengarkan <i>concern</i> yang datang dari komunitas sosial, seperti Walhi? Apakah mereka punya usaha untuk memperbaiki dampak yang telah terjadi?
Informan	Kalau untuk itu, mereka ada, tapi kalau dari perspektif kami, ya itu hanya seremonial aja ya. Karena misalkan begini, warga yang terdampak langsung, yang juga beberapa bulan lalu, sekitar 3 bulan lalu, kami juga bertemu dengan Komnas HAM di Bandung, karena Komnas HAM sedang menginventarisir kejadian-kejadian dari program strategis nasional yang ada di Jawa Barat. Jadi, kami juga menghadirkan warga yang terdampak KCIC dan menyampaikan juga, jadi warga banyak menyampaikan hal-hal yang mereka rasakan dan ketidakkonsistenan yang dilakukan oleh KCIC. Jadi, mereka bukan hanya menyampaikan dari perspektif yang teruji ya, karena kejaran mereka bukan dari perspektif ganti rugi gitu, tapi kejaran mereka bagaimana mereka mengkhawatirkan air bawah tanah mereka yang bisa saja menghilang gitu, ya, karena banyak studi yang mereka dapat dari beberapa ahli di kota Bandung, beberapa universitas itu yang tidak sesuai yang dilakukan oleh KCIC itu sendiri. Jadi, itu salah satu ini, ya,

	salah satu yang banyak sekali masyarakat, terutama di masyarakat Gunung Bohong, yang disampaikan.
Peneliti	Apakah ada ganti rugi kepada masyarakat terdampak oleh KCIC?
Informan	Masyarakat yang terkena dampak, ketika saya ikut mendampingi dan mendengarkan secara langsung, tidak melihat langsung proses-proses di lapangan seperti itu, tapi dari pengalaman kami dalam kasus lain, sepertinya urusan ganti rugi pasti akan muncul ketika ada proyek pembangunan strategis nasional. Namun, masalahnya biasanya juga cukup banyak.
Peneliti	Apa dampak sosial dan ekonomi dari pembangunan KCIC?
Informan	<p>Ini bisa dianggap sebagai analisis atau pandangan kami saja. Saya tidak tahu apakah Regina pernah mengalami perjalanan dari Jakarta ke Bandung atau tidak, tetapi jika ya, ini hanya sebatas perbandingan atau refleksi kami sebagai orang Bandung. Akses transportasi dari Bandung ke Jakarta sudah sangat baik, terdapat jalur kereta api warisan Belanda yang masih digunakan sejak saya kecil, dan sekarang masih beroperasi. Selain itu, sebelum ada jalan tol, kami punya jalan provinsi dan jalan nasional yang menghubungkan Bandung dan Jakarta. Bahkan, kami memiliki banyak bus dan travel jika tidak menggunakan tol. Jadi, perjalanan ke Jakarta sudah cukup mudah. Namun, kami merasa sulit jika ingin menggunakan bandara internasional karena harus ke Soekarno-Hatta di Cengkareng, tanpa adanya tol. Ini adalah perbandingan panjang, tetapi sebenarnya, menurut kami, kehadiran kereta cepat tidak sepenuhnya diperlukan. Sebenarnya, infrastruktur transportasi kami sudah cukup. Apapun yang terjadi, apakah itu berarti berhutang atau tidak, akhirnya akan dilakukan, karena inilah keputusan dari program strategis nasional. Jadi, kemungkinan besar, pandangan kami terhadap proyek kereta cepat adalah tentang meminjam lebih banyak uang.</p> <p>Regina, salah satu ketidaksetujuan kami sebagai pegiat lingkungan bukan hanya dari perspektif lingkungan, tapi juga dari perspektif infrastruktur dan sosial. Secara sosial, Regina perlu tahu bahwa di Bandung, terutama di Kota Bandung, kami dikelilingi oleh wilayah penyangga, yaitu Kawasan Bandung Utara dan Bandung Selatan. Selama ini, kami mengandalkan layanan lingkungan dari kedua wilayah tersebut. Jika kedua wilayah tersebut ekologisnya tidak baik atau tidak dapat mendukung kami, kami akan mengalami layanan yang kurang optimal. Kami sudah melakukan advokasi terhadap kedua kawasan ini selama hampir 10-15 tahun terakhir, walaupun</p>

	<p>pembangunannya tetap dilanjutkan. Persinggahan terakhir kereta cepat berada di Tegal Luar, yang posisinya berada di lahan sawah. Sebelum operasi kereta cepat, perusahaan air minum sudah memasang pipa besar untuk suplai air dari wilayah Bandung Selatan, salah satunya adalah kecamatan Ciwidey. Hal ini menunjukkan bahwa kondisi perubahan iklim, terutama di hulu, sangat mempengaruhi pasokan air bagi wilayah Kota Bandung. Di Jawa Barat, lahan kritis semakin banyak terutama dalam hutan, dan data yang kami miliki menunjukkan bahwa hutan kritis semakin bertambah.</p> <p>Dan hal ini juga terjadi di wilayah-wilayah penyangga atau daerah tangkapan air. Lahan kritis di wilayah hulu dan dataran tinggi juga menjadi permasalahan. Di sisi lain, di wilayah hilir atau yang dilalui oleh kereta cepat, juga membutuhkan pasokan air yang cukup besar untuk memenuhi kebutuhan mereka. Oleh karena itu, orang-orang yang tinggal di wilayah tersebut tidak hanya akan menggunakan kereta cepat untuk perjalanan dari Jakarta ke Bandung dan sebaliknya, tetapi juga sebagai tempat tinggal. Wilayah ini pasti membutuhkan banyak layanan lingkungan, terutama terkait air, seperti yang saya jelaskan sebelumnya kepada Regina. Banyak aspek yang harus dipertimbangkan dalam ketidaksetujuan kami, selain dari hasil pendampingan dan analisis yang kami lakukan. Namun, secara sosial, dampaknya masih perlu dianalisis lebih lanjut. Misalnya, bagaimana pendapatan asli daerah (PAD) Kota Bandung akan terpengaruh setelah kereta cepat beroperasi? Apakah akan ada peningkatan wisata atau bisnis lainnya? Hal-hal tersebut masih perlu diteliti lebih lanjut.</p> <p>Secara jujur, Regina, kami belum melakukan analisis tentang berapa persentase pendapatan yang akan diperoleh Kota Bandung dari kehadiran kereta cepat ini, karena kereta cepat ini menghubungkan Jakarta dan Bandung, bukan tempat-tempat wisata. Namun, dari segi analisis, kami hanya bisa menyampaikan sejauh ini. Saat ini, kami belum bisa menyampaikan apakah APBD Kota Bandung naik seberapa persen dengan adanya kereta cepat ini, karena kami belum melakukan analisis tersebut. Namun, kami terdorong oleh apa yang Regina sampaikan sebelumnya, bahwa kami juga akan melakukan analisis terkait hal ini. Misalnya, berapa persentase dari Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Bandung yang berasal dari kereta cepat ini, atau mungkin pendapatan dari kehadiran kereta cepat ini tidak dihitung sebagai PAD Kota Bandung sama sekali. Itu menjadi salah satu PR kami, sehingga kami dapat menyampaikan bahwa mungkin tidak ada hubungan langsung antara kondisi sosial masyarakat dengan adanya KCIC ini. Ada dugaan bahwa hal itu bisa menjadi suatu permasalahan</p>
--	---

	<p>yang jauh berbeda, mirip dengan pepatah "jauh panggang dari api". Salah satu kecurigaan kami adalah mungkin kebiasaan bertahun-tahun tersebut bisa terganggu, misalnya, ketika pedagang tidak bisa lagi berjualan di stasiun-stasiun. Namun, yang belum kami hitung adalah berapa banyak orang non-warga Kota Bandung yang datang ke Bandung menggunakan kereta cepat, dan apa tujuannya. Hampir pasti, mereka adalah wisatawan, walaupun jauh dan mungkin ini juga merupakan sesuatu yang dianggap oleh Regina.</p> <p>Melihat dari perspektif yang berbeda, teman saya yang terlibat dalam lingkungan, berpandangan bahwa ini bisa menjadi peluang untuk menciptakan destinasi wisata baru. Menurutnya, dari sudut pandang yang lebih luas, mungkin ada orang-orang dengan wawasan bisnis yang melihat potensi ini. Mereka mungkin sudah mulai mempertimbangkan hal itu. Misalnya, dari sudut bisnis, sekarang orang-orang dapat pergi bolak-balik antara Jakarta dan Bandung dengan mudah, tapi dengan penyesuaian waktu yang tepat, itu bisa menjadi lebih. Saya belum bisa memberikan banyak informasi tentang di mana posisinya sekarang dalam hal kondisi sosial dan ekonomi.</p>
<p>Peneliti</p>	<p>Apakah selama tahap konstruksi KCIC, baik dari KCIC maupun pemerintah pernah melibatkan teman-teman komunitas lingkungan?</p>
<p>Informan</p>	<p>Dari awal, kami sudah memutuskan untuk menolak. Saya tidak yakin dengan pandangan teman-teman lain, atau organisasi lain, tapi bagi kami, tidak ada partisipasi. Jadi begini, ketika terjadi longsor misalnya di wilayah Kabupaten Purwakarta, yang juga dilewati oleh jalur kereta cepat, ini adalah program nasional. Terkadang Pemerintah Daerah tidak menyediakan anggaran darurat. Ketika mereka berdiskusi dalam proses perencanaan dari awal, mulai dari tingkat desa, kecamatan, hingga kabupaten, tampaknya para kabupaten yang dilintasi oleh proyek ini tidak menyediakan dana darurat. Misalnya, jika ada bencana di desa yang dilintasi oleh proyek kereta cepat, mereka mungkin akan mengatur pos darurat. Tetapi terkadang pemerintah daerah tidak ingin memprioritaskan ini pada tahap awal, karena mereka lebih fokus pada program nasional yang sudah berjalan. Ketika ada keluhan dari masyarakat, mereka sering kali menunda untuk menanggapi, karena program nasional tersebut diutamakan. Ada beberapa kasus di mana warga melakukan protes, tetapi jawabannya adalah bahwa ini adalah program nasional dan harus disampaikan kepada kementerian terkait. Jadi pemerintah daerah tidak bisa langsung bertindak tanpa izin dari pemerintah pusat. Kami mendengar langsung dari masyarakat, sehingga kami tidak terlalu banyak terlibat dalam proses ini. Selain itu, seperti yang disampaikan Regina, prinsip pembangunan baik di dalam</p>

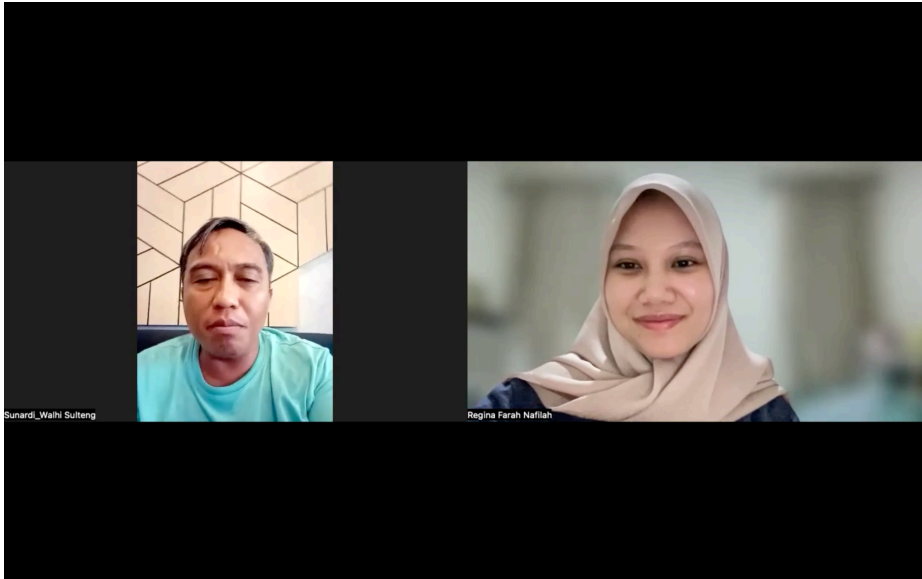
	<p>maupun di luar negeri, terutama terkait biaya, ini belum sesuai. Ini masih jauh dari harapan kami, dan bahkan jika klaimnya biasa saja, kita bisa mengontranya.</p>
Peneliti	<p>Bagaimana pandangan Walhi terhadap aktor yang terlibat dalam KCIC?</p>
Informan	<p>Melihatnya secara langsung, memang jelas bahwa jumlah pekerja mereka lebih banyak dibandingkan dengan pekerja dari pihak kita. Dari situasi ini, bisa disimpulkan bahwa mungkin SDM kita belum siap untuk program-program strategis nasional seperti ini. Mereka yang memberikan pinjaman juga mendatangkan pekerja mereka sendiri. Saya tidak ingin terperangkap dalam masalah ini, Regina, karena ini bisa menjadi seperti ini: misalnya, dalam hal pekerjaan, banyak orang kita yang bekerja di negara mereka, begitu juga sebaliknya. Tetapi menurut kami, masalahnya bukan tentang siapa yang memiliki lebih banyak pekerjaan. Mungkin teman-teman di lembaga lain memiliki analisis yang lebih dalam tentang ini, tetapi bagi kami, mungkin karena mereka yang menyiapkan semuanya, termasuk spesifikasi kereta, dan saat mengecek, SDM kita ternyata belum siap untuk mengeksekusi spesifikasi tersebut. Mulai dari produksi hingga pengoperasian kereta, semuanya telah disiapkan oleh mereka. Ketika kita mencoba untuk melatih SDM di Indonesia, ternyata tidak banyak yang bisa dilakukan dalam waktu yang ditentukan. Misalnya, jika kita ambil 4 bulan dari 24 tahun untuk melatih SDM kita, sementara seharusnya cukup 3 bulan, kita masih belum melatih mereka sepenuhnya. Maka lebih baik mendatangkan orang dari luar yang sudah siap. Hal-hal seperti ini membuat pemerintah kita sulit untuk bernegosiasi. Ini menunjukkan bahwa SDM kita belum sepenuhnya disiapkan. Meskipun kami tidak memiliki banyak pengalaman dalam hal tenaga kerja asing atau lokal di Indonesia.</p>
Peneliti	<p>Bagaimana dengan transparansi dari KCIC?</p>
Informan	<p>Tentang transparansi pembangunan, program-program dari Cina yang ada di Indonesia banyak dikritik karena kurangnya transparansi, seperti pada proses AMDAL dan jumlah pekerja yang tidak terungkap. Jika kita melihat transparansi dari pembangunan kaca, selama melakukan advokasi untuk transparansi ini, sebenarnya kami juga bingung. Jadi, kami tidak banyak melihat transparansi dalam hal ini karena banyak program strategis nasional yang hadir di Jawa Barat, termasuk program KCIC, yang dampaknya cukup signifikan terhadap lingkungan kami. Namun, dalam hal transparansi, kami tidak menemukan banyak informasi, terutama karena kontroversi sejak awal pembangunan</p>

	<p>KCIC. Pada waktu itu, saat melakukan pengeboran di Kabupaten Bandung, terjadi ledakan pipa Pertamina, yang mungkin menjadi bukti tergesa-gesa dalam proyek ini. Selain itu, dari sisi teknis, kami juga melihat bahwa ada jalur pipa minyak yang harus diperhatikan secara lebih mendalam. Nah, itu juga tidak terdeteksi sejak awal sudah sangat kontroversial. Di pihak kami, sejak awal kami merasa tidak perlu kehadirannya begitu mendesak.</p>
Peneliti	<p>Apakah ada alternatif atau solusi yang diusulkan oleh WALHI untuk mengurangi dampak negatif dan memaksimalkan manfaat dari pertambangan bagi masyarakat lokal?</p>
Informan	<p>Untuk kami, Regina, sebetulnya posisi pertanyaan yang tadi seperti ini: "Ya udahlah, ini sudah terlanjur terjadi, ya sudah, mau apa lagi?" Ini sudah terjadi, namun bagi kami, keterlanjuran ini bukan alasan yang kuat, karena sebenarnya itu bukan keinginan kami juga. Artinya, kami tidak bisa hanya pasrah begitu saja. Kalau kami merekomendasikan sesuatu ke pemerintah, itu berarti seolah-olah kami sudah setuju dari awal, padahal tidak. Jadi, kami tidak akan merekomendasikan apa pun ke pemerintah. Karena, seperti yang saya sampaikan sebelumnya, dari awal kita sudah memiliki transportasi yang memadai, seperti jalan tol dan kereta api. Kehadiran kereta cepat ini, dipandang dari perspektif pemerintah, bukan dari perspektif kami sebagai publik yang tinggal di sepanjang jalur kereta cepat. Jadi, partisipasi dalam keputusan ini tidak terjadi secara memadai. Seharusnya ada konsultasi publik yang dilakukan sebelum mengambil keputusan untuk berhutang. Misalnya, dari hasil konsultasi tersebut, bisa disampaikan pendapat warga Jakarta dan Jawa Barat.</p> <p>Ini bukan masalah iya atau tidak, tapi bagaimana kami, sebagai publik, bereaksi terhadap situasi ini. Kami perlu mengiyakan atau menolak, dan dari situ, terjadi pemikiran-pemikiran pembangunan yang harus dilakukan secara bersama. Misalnya, bagaimana cara kita membayar hutang ini, dalam berapa lama, apakah 20 tahun, 30 tahun, atau 40 tahun? Jika dalam 40 tahun, dari mana sumbernya? Apakah dari penjualan tiket kereta cepat? Jika tidak cukup, dari mana lagi? Apakah harus melakukan eksploitasi alam di wilayah lain, misalnya di Sulawesi?</p> <p>Tapi, ketika kita melakukan eksploitasi alam di wilayah lain, kita harus bertanya, apakah wilayah lain juga mendapat manfaat yang sama seperti kami di Jawa? Ataukah mereka malah menderita lebih banyak secara lingkungan, sosial, dan ekonomi? Jadi, sementara kami menikmati kereta cepat di sini, saudara-saudara kita di wilayah lain</p>

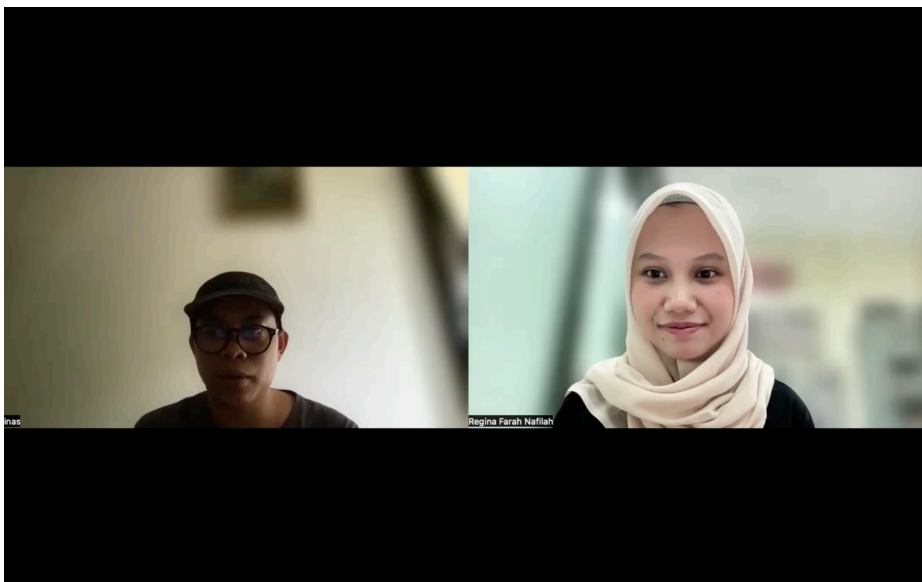
	<p>mungkin menderita akibat pembangunan tersebut. Ini bukanlah adil. Seharusnya, ini menjadi bagian dari konsultasi publik sejak awal, di mana kita semua memiliki suara dalam pembangunan ini.</p> <p>Kami memiliki banyak pakar di berbagai bidang di Indonesia yang bisa turut serta dalam diskusi ini. Mereka bisa memberikan pandangan yang berbeda, termasuk dari segi geopolitik internasional. Dengan demikian, kita bisa memiliki lebih banyak pilihan dari awal, bukan seperti sekarang di mana pilihan sudah sangat terbatas. Ini adalah alasan mengapa kami konsisten dalam penolakan kami, karena kami percaya bahwa kita sudah memiliki cukup.</p>
--	--

Lampiran 3. Dokumentasi Wawancara

1. Wawancara bersama Walhi Sulteng



2. Wawancara bersama Walhi Jabar



Lampiran 4. Pedoman Wawancara

**PEDOMAN WAWANCARA
PENELITIAN SKRIPSI DENGAN JUDUL
IMPLEMENTASI PRINSIP *ECOLOGICAL CIVILIZATION* DALAM PROGRAM
BELT AND ROAD INITIATIVE DI INDONESIA**

LIST RENCANA INFORMAN:

1. Walhi Jawa Barat
2. Walhi Sulawesi Tengah

MEKANISME WAWANCARA:

1. Wawancara dilaksanakan dengan atas kesediaan interviewer dan informan,
2. Wawancara dapat dilakukan sesuai kesepakatan interviewer dan informan menggunakan media dan/atau platform apa, kapan, dan dimana pelaksanaan proses wawancara,
3. Hasil wawancara akan digunakan untuk mendukung penulisan skripsi saudara Regina Farah Nafilah selaku mahasiswi Ilmu Hubungan Internasional dalam menuntaskan program sarjana di Universitas Hasanuddin,
4. Wawancara dilakukan berdasarkan konsen dari informan.

PERTANYAAN:

1. Walhi Sulawesi Tengah
 - a. Bagaimana pendapat WALHI Sulawesi Tengah tentang dampak lingkungan yang ditimbulkan oleh aktivitas pertambangan di Indonesia Morowali Industrial Park?
 - b. Bagaimana sikap pemerintah daerah di Sulawesi Tengah mengenai isu yang terjadi? Apakah sikapnya sama seperti pemerintah pusat yang mementingkan hilirisasi? Mungkin ada kecenderungan sikap yang berbeda antara sikap pemerintah daerah dan pusat mengenai isu ini?
 - c. Apakah Indonesia mendapatkan tekanan dari pihak asing, khususnya di PT IMIP, mengingat PT IMIP merupakan kerja sama antara perusahaan Indonesia dan China? Apakah perusahaan asal China punya *power* yang lebih besar dalam mengendalikan industri, termasuk dalam bagi hasil?
 - d. Apakah dari kegiatan yang dilakukan IMIP punya dampak yang besar terhadap kehidupan sosial dan budaya terhadap masyarakat yang tinggal di sekitar lokasi PT IMIP?
 - e. Apakah dari PT IMIP pernah ada upaya untuk mengurangi dampak buruk yang telah dihasilkan? Misalnya, melakukan rehabilitasi, konservasi, dll
 - f. Berarti, dari PT IMIP juga tidak pernah menghubungi komunitas lokal yang ada di Sulawesi Tengah, seperti IMIP untuk melakukan konsultasi lingkungan atau komunikasi dari apa yang telah disuarakan Walhi?
 - g. Mengenai transparansi, dari IMIP transparansi masih kurang ke masyarakat lokal?
 - h. Apakah ada alternatif atau solusi yang diusulkan oleh WALHI untuk mengurangi dampak negatif dan memaksimalkan manfaat dari pertambangan bagi masyarakat lokal?

2. Walhi Sulawesi Tengah

- a. Bagaimana pendapat WALHI Jabar tentang dampak lingkungan yang ditimbulkan oleh aktivitas pembangunan KCIC?
- b. Bagaimana pandangan Walhi mengenai AMDAL dari KCIC? Apalagi, AMDAL KCIC dibikin dalam waktu yang singkat?
- c. Apa dampak lingkungan yang paling signifikan?
- d. Apakah dari pihak KCIC ada usaha untuk mendengarkan *concern* yang datang dari komunitas sosial, seperti Walhi? Apakah mereka punya usaha untuk memperbaiki dampak yang telah terjadi?
- e. Apakah ada ganti rugi kepada masyarakat terdampak oleh KCIC?
- f. Apa dampak sosial dan ekonomi dari pembangunan KCIC?
- g. Apakah selama tahap konstruksi KCIC, baik dari KCIC maupun pemerintah pernah melibatkan teman-teman komunitas lingkungan?
- h. Bagaimana pandangan Walhi terhadap aktor yang terlibat dalam KCIC?
- i. Bagaimana dengan transparansi dari KCIC?
- j. Apakah ada alternatif atau solusi yang diusulkan oleh WALHI untuk mengurangi dampak negatif dan memaksimalkan manfaat dari pertambangan bagi masyarakat lokal?