

The Dynamic Relations of the Northern European Countries and China Within Arctic Corridor Project in Regional Security Complex Perspective

Adzkia Rahma Sakinah¹, Henny Saptatia Drajadi Nugrahani²

^{1,2}European Studies, School of Global and Strategic Studies, University of Indonesia

Article Info	Abstract
<p>Article history: Received 23 October 2021 Publish 07 November 2021</p> <hr/> <p>Keywords: Northern European countries China Arctic corridor Regional security complex</p>	<p><i>The phenomenon of global warming has an impact on many things, including melting in the Arctic region which opens up opportunities for the opening of the Northern Sea Route in Arctic waters. China's presence in the Arctic region is increasingly massive in line with efforts to connect the Silk Road Belt Road Initiative in Europe with the Arctic region differently by Northern European countries. This study specifically discusses the dynamics of relations between Northern European countries—specifically referring to Nordic countries such as Denmark, Sweden, Norway, Finland, and Iceland—and China, especially regarding the Arctic Corridor project and geopolitics in the Arctic region. This study aims to characterize the presence or absence of securitization practices by Northern European countries against China related to the Arctic Corridor project. This will be discussed through the reactions, attitudes and policies shown by Northern European countries towards China in the framework related to the Arctic Corridor. The method used in this study is qualitative using a securitization approach, specifically the Regional Security Complex theory by Barry Buzan and Ole Waever to examine the problems discussed. Referring to this, the author asks the question, are there any securitization practices that occur in the dynamics related to the Arctic Corridor project between Northern European countries and China? Another question that is in line with this is how does the theory of securitization review the relationship between Northern European countries and China in the project? The hypothesis that emerges from the research question is that Northern European countries tend to have different attitudes in responding to China in the Arctic, specifically in the Arctic Corridor project. In this case Finland and Norway, which are the initiators of the project, tend to show their support for your presence in the Arctic, namely as financial supporters of the mega project. Meanwhile, Denmark, Sweden and Finland are just the opposite, which in this case considers China a threat in the context of regional security in both Northern Europe and the Arctic.</i></p>
<p>Info Artikel</p> <p>Article history: Diterima 23 Oktober 2021 Publis 07 November 2021</p>	<p>Abstrak</p> <p>Fenomena pemanasan global berdampak pada banyak hal, termasuk diantaranya adalah mencairnya es di kawasan Arktika yang mana hal ini membuat peluang terbukanya Jalur Laut Utara di perairan Arktika. Kehadiran Tiongkok di kawasan Arktika yang semakin masif seiring dengan upaya untuk menyambungkan Jalur Sutra <i>Belt Road Initiative</i> di Eropa dengan kawasan Arktika ditanggapi secara berbeda oleh negara-negara Eropa Utara. Penelitian ini secara spesifik membahas tentang dinamika relasi hubungan antara negara-negara Eropa Utara—secara khusus merujuk pada negara Nordik yakni Denmark, Swedia, Norwegia, Finlandia, dan Islandia—terhadap Tiongkok khususnya menyangkut proyek Koridor Arktika dan geopolitik di kawasan Arktika. Penelitian ini bertujuan untuk mengkarakteristikan ada dan tidaknya praktik sekuritisasi oleh negara-negara Eropa Utara terhadap Tiongkok terkait proyek Koridor Arktika. Hal ini akan ditinjau melalui dinamika reaksi, sikap serta kebijakan yang ditunjukkan oleh negara-negara Eropa Utara terhadap Tiongkok dalam kerangka kerjasama terkait Koridor Arktika. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif dengan menggunakan pendekatan sekuritisasi, secara spesifik adalah teori <i>Regional Security Complex</i> oleh Barry Buzan dan Ole Waever untuk mengkaji permasalahan yang dibahas. Mengacu pada hal tersebut, penulis</p>

mengajukan pertanyaan penelitian yakni apakah ada praktik sekuritisasi yang terjadi dalam dinamika kerjasama terkait proyek Koridor Arktika antara negara-negara Eropa Utara dan Tiongkok? Pertanyaan lainnya yang sejalan dengan hal tersebut adalah bagaimana teori sekuritisasi meninjau hubungan yang terjalin antara negara-negara Eropa Utara dan Tiongkok dalam proyek tersebut? Hipotesis yang muncul dari pertanyaan penelitian tersebut adalah bahwa negara-negara Eropa Utara cenderung memiliki sikap yang berbeda dalam menanggapi kehadiran Tiongkok di Arktika, secara spesifik dalam proyek Koridor Arktika. Dalam hal ini Finlandia dan Norwegia yang merupakan inisiator proyek tersebut cenderung menunjukkan dukungannya terhadap kehadiran Tiongkok di Arktika, yakni sebagai pendukung finansial mega proyek tersebut. Sementara itu, Denmark, Swedia dan Finlandia justru bersikap sebaliknya, yang mana dalam hal ini mereka menganggap Tiongkok sebagai suatu ancaman dalam konteks keamanan regional baik di kawasan Eropa Utara maupun Arktika.

This is an open access article under the [Lisensi Creative Commons Atribusi-BerbagiSerupa 4.0 Internasional](#)



Corresponding Author:

Adzkie Rahma Sakinah,

Universitas Indonesia

Email: adzkiarahma12@gmail.com

1. PENDAHULUAN

Arktika merupakan kawasan yang secara geografis berada di wilayah Kutub Utara dan merupakan bagian dari beberapa wilayah, seperti Rusia, Alaska, Kanada, Greenland, Islandia, Lapland serta Norwegia. Letaknya yang sangat jauh dari wilayah negara-negara pada umumnya membuat kawasan tersebut kurang mendapatkan perhatian global. Namun di era kontemporer ini negara-negara di dunia mulai memberikan perhatian lebih terhadap kawasan tersebut karena Arktika diketahui menyimpan potensi sumber daya alam yang besar terutama di sektor mineral. Untuk itulah kemudian beberapa negara mulai berusaha untuk mengeksplorasi kekayaan sumber daya alam di dalamnya dan dalam jangka panjang mereka berlomba untuk menguasai Arktika. Diantara negara yang saling bersaing untuk mengamankan posisinya dalam geopolitik di kawasan tersebut adalah negara-negara yang termasuk dalam anggota Dewan Arktika, yakni Amerika Serikat, Rusia, Kanada, Denmark—termasuk juga didalamnya adalah Greenland dan Kepulauan Faroe—, Swedia, Norwegia, Finlandia, serta Islandia (Bailes & Olafsson, 2017).

Dari kedelapan negara tersebut, lima diantaranya merupakan negara-negara Eropa Utara atau yang juga dikenal sebagai negara Nordik, yakni Denmark, Swedia, Norwegia, Finlandia dan Islandia. Posisi strategis mereka baik secara geografis—kedekatan wilayah mereka dengan Arktika—maupun sebagai anggota Dewan Arktika mengindikasikan bahwa negara-negara Eropa Utara tersebut memiliki peran penting terhadap geopolitik Arktika. Selain anggota tetap, Dewan Arktika juga memiliki *observer* atau Dewan Pengawas yang terdiri atas 13 negara, yang mana salah satunya adalah Tiongkok. Walaupun secara geografis Tiongkok tidak memiliki keuntungan langsung terhadap kawasan Arktika, namun posisi strategis Tiongkok dalam geopolitik global—sebagai *observer* Dewan Arktika serta anggota Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-Bangsa—membuat Tiongkok dianggap sebagai salah satu aktor penting dalam dinamika geopolitik di kawasan Arktika (Bailes & Olafsson, 2017).

Tujuan strategis Tiongkok terhadap Arktika tertuang dalam *white paper* pertama mereka yang dikeluarkan pada tahun 2018 dan berisi tentang posisi dan kebijakan Tiongkok terhadap Arktika. Melalui *white paper* tersebut, Tiongkok berupaya untuk lebih memahami, melindungi, mengembangkan potensi kawasan Arktika, serta berpartisipasi dalam tata kelola segala hal yang berkaitan dengan Arktika, termasuk melindungi kepentingan bersama dari seluruh negara dan

komunitas internasional di Arktika. Keterlibatan Tiongkok dalam geopolitik Arktika telah dimulai sejak tahun 1925, yang mana ketika itu Tiongkok ikut menandatangani Perjanjian Spitsbergen dan mulai berperan aktif dalam urusan wilayah Arktika. Dalam beberapa tahun terakhir Tiongkok juga mulai menjajaki peluang komersial yang berkaitan dengan rute ekspedisi di perairan Arktika. Hal ini semakin gencar dilakukan oleh Tiongkok terutama ketika Tiongkok dan negara-negara Nordik mendirikan pusat riset bersama di tahun 2013 yang bernama China-Nordic Arctic Research Center (Beixi & Jian, 2014).

Melalui *platform* riset tersebut pada tahun 2017 Tiongkok dan negara-negara Nordik menyusun perencanaan terkait jalur *shipping* dan pembangunan kota pelabuhan di kawasan Arktika. Jalur *shipping* yang dimaksud dalam kerjasama antara Tiongkok dan negara-negara Nordik adalah rencana pembangunan Jalur Sutra lanjutan dari *One Belt One Road* (OBOR). Proyek OBOR atau yang juga dikenal dengan *Belt Road Initiative* (BRI) nantinya akan disambungkan dengan proyek Jalur Sutra Utara, sehingga jalur BRI di Eropa akan terhubung dengan kawasan Arktika. Proyek Jalur Sutra Utara yang digagas oleh Tiongkok tersebut bersambut dengan proyek Koridor Arktika yang diinisiasi oleh Finlandia dan Norwegia. Ide terkait proyek tersebut pertama kali tercetus pada 27 Maret 2017, yang mana ketika itu pemerintah Finlandia sedang menyusun *action plan* terkait strategi mereka terhadap kawasan Arktika (Forsby, 2019).

Proyek yang diperkirakan menghabiskan dana minimal sekitar € 3 miliar tersebut memiliki fokus utama untuk membangun jalur kereta yang nantinya akan menghubungkan kawasan Eropa Utara, seperti misalnya Rovaniemi—sebuah kota di Finlandia yang terletak di Lingkaran Utara Arktika—dengan Kota Sodankylä di Finlandia. Dari Kota Sodankylä jalur tersebut kemudian dihubungkan dengan Pelabuhan Kirkenes di Norwegia. Selanjutnya, jalur laut dari Pelabuhan Kirkenes di timur laut Norwegia dihubungkan dengan Tiongkok dan akan berujung di pelabuhan laut dalam Samudra Arktika. Melalui jalur tersebut nantinya barang-barang dari Tiongkok serta hasil minyak bumi dan gas alam dari perairan Arktika dapat dibawa oleh kapal pengangkut barang melalui jalur Laut Utara hingga ke Pelabuhan Kirkenes. Kemudian dari Kirkenes kargo tersebut akan diangkut oleh kereta api dan dikirim ke seluruh daratan Eropa melalui jalur rel kereta api yang menghubungkan antara kawasan Nordik, Baltik dan negara-negara di daratan Eropa (Devonshire-Ellis, 2017).

Lebih lanjut, pembiayaan proyek Koridor Arktika sangat bergantung pada Tiongkok karena pasca krisis ekonomi di tahun 2008 negara-negara anggota Uni Eropa tidak memiliki alokasi dana yang besar untuk proyek-proyek ambisius seperti Koridor Arktika. Untuk itulah kemudian Finlandia yang menginisiasi proyek tersebut mencoba melakukan pendekatan ke Tiongkok untuk mendapatkan investasi dan kerjasama pembangunan infrastruktur Koridor Arktika. Namun ternyata beberapa negara Eropa Utara lainnya justru menunjukkan sikap yang berbeda. Seperti misalnya Swedia yang mengalami dilema antara mendukung proyek tersebut namun juga berat hati atas kerjasama yang terjalin dengan Tiongkok terkait Koridor Arktika. Hal ini terlihat dari penolakan Swedia terhadap upaya pembangunan pelabuhan laut dalam di Kota Lysekil, Swedia oleh Tiongkok. Proyek tersebut akhirnya dihentikan karena sifatnya yang kontroversial serta alasan keamanan di wilayah tersebut (Brattberg, 2019).

Sementara itu, jika ditinjau dari sudut pandang Tiongkok terkait proyek Koridor Arktika, diketahui bahwa selain berada dalam rute yang diproyeksikan dalam Koridor Arktika, Tiongkok melihat bahwa negara-negara Nordik merupakan negara yang kokoh terutama dalam aspek ekonomi. Hal ini terbukti dari stabilitas ekonomi mereka pasca Eropa dilanda krisis ekonomi pada tahun 2008. Hal ini menunjukkan bahwa Nordik dapat dipandang sebagai suatu entitas bersama yang kokoh tidak hanya dari segi ekonomi, namun juga secara ketahanan sosial sebagai suatu bangsa. Faktor lainnya yang juga menjadi alasan Tiongkok untuk melakukan kerjasama terkait Koridor Arktika dengan negara-negara Nordik adalah karena mereka telah lama dikenal sebagai negara yang unggul di bidang pengembangan *smart cities*. Dalam hal ini Tiongkok menginginkan agar pihaknya dapat melakukan kerjasama *sharing technology* dengan negara-negara Nordik sehingga proyek yang digagasnya dapat

terlaksana dengan cepat, akurat dan berteknologi tinggi. Untuk itulah kemudian Tiongkok mempersepsikan negara-negara Eropa Utara sebagai mitra strategis khususnya dalam proyek pembangunan Koridor Arktika (Devonshire-Ellis, 2017).

Penelitian terkait dinamika reaksi negara-negara Eropa Utara dan Tiongkok terkait Koridor Arktika ini disusun dengan tujuan utama yakni untuk mengkarakteristikan ada dan tidaknya praktik sekuritisasi oleh negara-negara Eropa Utara terhadap Tiongkok terkait proyek Koridor Arktika. Hal ini akan ditinjau melalui dinamika reaksi, sikap serta kebijakan yang ditunjukkan oleh negara-negara Eropa Utara terhadap Tiongkok dalam kerangka kerjasama terkait Koridor Arktika. Selanjutnya, mengacu pada latar belakang dan tujuan penelitian yang telah disampaikan, penulis mengajukan pertanyaan penelitian yakni apakah ada praktik sekuritisasi yang terjadi dalam dinamika kerjasama terkait proyek Koridor Arktika antara negara-negara Eropa Utara dan Tiongkok? Pertanyaan lainnya yang sejalan dengan hal tersebut adalah bagaimana teori sekuritisasi meninjau hubungan yang terjalin antara negara-negara Eropa Utara dan Tiongkok dalam proyek tersebut?

Penelitian itu diangkat oleh penulis dengan merujuk pada beberapa penelitian sebelumnya dengan tema terkait. Diantaranya adalah penelitian oleh Vasily Erokhin (2018) yang meneliti tentang peran Tiongkok dalam pengembangan konektivitas terbukanya jalur maritim baru di kawasan Utara, yakni Arktika. Dalam tulisannya, Erokhin (2018) menjelaskan tentang upaya Tiongkok untuk memainkan perannya secara aktif dalam mekanisme *governance* di kawasan Arktika. Peluang terbukanya jalur maritim baru di kawasan Arktika tersebut sangat penting bagi Tiongkok yang merupakan negara yang berorientasi pada perdagangan global. Untuk itulah Tiongkok melakukan pendekatan terhadap negara-negara Eropa Utara untuk kelancaran ambisinya sebagai salah satu pemain inti di kawasan Eropa. Sementara itu, dalam penelitian ini penulis mengulas hal sebaliknya, yakni berfokus pada dinamika sikap dan reaksi negara-negara Eropa Utara dalam menjalankan kerjasamanya terkait Koridor Arktika dengan Tiongkok melalui perspektif sekuritisasi.

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan di dalam penyusunan penelitian ini adalah kualitatif. Dalam buku metode penelitian milik Beverly Hancock, Elizabeth Ockleford dan Kate Windridge yang berjudul *Introduction to Qualitative Research*, dijelaskan bahwa metode penelitian kualitatif ini berkaitan dengan obyek yang akan diteliti yakni berupa kumpulan jurnal dan penelitian yang berkaitan dengan topik yang dibahas. Dalam hal ini penulis secara spesifik merujuk pada jurnal dan penelitian yang membahas tentang kerjasama antara negara-negara Eropa Utara dan Tiongkok baik dalam proyek *Belt Road Initiative* maupun Koridor Arktika. Selain itu penulis juga mengacu pada penelitian sebelumnya terkait dominasi Tiongkok di kawasan Arktika terutama pada proyek pembangunan infrastruktur di kawasan Arktika dan sekitarnya. Secara spesifik tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah eksplanatif karena penulis berupaya untuk menjelaskan sebab terjadinya sebuah fenomena melalui keterkaitan hubungan antar-variabel di dalamnya. Lebih lanjut, penelitian dengan tipe metode eksplanatif dapat digunakan untuk mengelaborasi konsep dengan peristiwa empirik yang dikaji (Levy, 2002). Dalam hal ini, penulis berupaya untuk menjelaskan dinamika reaksi dan sikap negara-negara Eropa Utara terhadap Tiongkok terkait Koridor Arktika melalui variabel pendekatan *Regional Security Complex* dan kerjasama bilateral yang terjalin antara masing-masing negara Eropa dengan Tiongkok.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teori *Regional Security Complex* (RSC) oleh Barry Buzan dan Waever (2003) untuk mengkaji topik yang dibahas dalam penelitian ini. Menurut Buzan dan Waever (2003) pendekatan keamanan pasca Perang Dingin lebih mengarah pada aspek regional. Hal ini dipengaruhi oleh berakhirnya era unjuk kekuatan antar-negara *superpower* seperti Amerika Serikat dan Uni Soviet. Pasca era tersebut negara-negara *superpower* tidak lagi memiliki intensi untuk mengintervensi suatu regional. Hal ini tentu sangat berbeda dengan era Perang Dingin. Lebih lanjut, Buzan dan Waever (2003) mengemukakan sebuah teori yang dikenal sebagai RSC atau

Pendekatan Keamanan Regional. Teori ini muncul untuk meninjau sekuritisasi dan desekuritisasi sebagai dua aspek penting yang dibutuhkan untuk menganalisis masalah keamanan. Buzan (1991) dalam bukunya, yakni *People, States and Fears* mengemukakan bahwa aktor yang berperan dalam praktik sekuritisasi dan desekuritisasi dapat berasal dari aktor non-negara. Hal ini berbeda dari definisi *security complex* yang terfokus pada negara sebagai aktor utama.

Teori RSC melihat adanya dua variabel penting yang berpengaruh dalam keamanan suatu kawasan, yakni variabel internal dan eksternal. Dalam variabel internal dijelaskan letak geografis, interaksi antar-negara dan kesamaan sistem merupakan tiga indikator yang menjadi penentu berjalannya keamanan di suatu kawasan. Pada indikator pertama, yakni letak geografis, dipahami bahwa tidak semua negara yang letaknya berdekatan dapat menjalin suatu sistem kerjasama keamanan bersama. Indikator selanjutnya adalah interaksi antar negara, yang mana indikator ini meninjau frekuensi dan kedekatan hubungan antar-negara dalam suatu kawasan. Indikator ini juga meninjau intensitas interaksi antar-negara sehingga dapat diamati adakah interdependensi yang muncul diantara negara-negara yang menjalin hubungan. Indikator terakhir adalah kesamaan sistem, yakni meninjau kesamaan sistem budaya, ekonomi, sosial dan politik dalam negara-negara di suatu kawasan. Dalam hal ini apabila negara-negara yang saling menjalin hubungan memiliki kesamaan yang semakin kompleks, maka rasa solidaritas yang muncul diantara mereka akan semakin kuat pula (Buzan, 1991).

Teori RSC melihat adanya dua variabel penting yang berpengaruh dalam keamanan suatu kawasan, yakni variabel internal dan eksternal. Dalam variabel internal dijelaskan letak geografis, interaksi antar-negara dan kesamaan sistem merupakan tiga indikator yang menjadi penentu berjalannya keamanan di suatu kawasan. Tiga indikator tersebut terlihat jelas di kalangan negara-negara Eropa Utara yang mana secara geografis mereka berada di belahan bumi utara dan sama-sama dikelilingi oleh Samudra Atlantik. Selain itu, negara-negara Eropa Utara diketahui memiliki kedekatan hubungan dan interaksi yang kuat karena adanya berbagai kesamaan sistem. Salah satunya adalah sistem negara kesejahteraan. Hal inilah yang mengindikasikan bahwa negara-negara Eropa Utara memiliki interdependensi yang kuat antara satu sama lain khususnya di bidang keamanan kawasan. Kemudian dalam variabel eksternal terdapat dua indikator yang digunakan, yakni situasi internasional dan isu yang sedang berkembang (Buzan, 1991).

Indikator pertama adalah situasi internasional yang meninjau kondisi lingkungan internasional. Dalam hal ini akan dilihat apakah keadaan lingkungan internasional saat itu mendukung atau tidak untuk membentuk pengaturan keamanan atau *security arrangement* dalam RSC. Indikator selanjutnya yakni isu yang sedang berkembang, yakni meninjau tentang butuh atau tidaknya kerjasama antar-negara di kawasan yang sama terutama dalam hal pengaturan keamanan (Buzan, 1991). Dalam konteks Koridor Arktika, peneliti menggunakan teori ini untuk meninjau apakah negara-negara Eropa Utara memiliki persepsi yang sama terkait keamanan kawasan mereka. Terlebih ketika proyek yang awalnya digagas oleh mereka sendiri kemudian mulai didominasi oleh peran Tiongkok yang ikut berpartisipasi merealisasikan proyek tersebut. Tujuan utama Tiongkok adalah menyambungkan Koridor Arktika dengan BRI di Eropa, sehingga nantinya sumber daya mineral, minyak bumi dan gas alam yang dieksplorasi dari Arktika bisa tersalurkan secara efektif hingga ke Tiongkok. Hal inilah yang kemudian membuat posisi Tiongkok di Eropa Utara menjadi ancaman bagi negara-negara di sekitar Arktika, termasuk ancaman bagi keamanan regional mereka.

3. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Interpretasi Koridor Arktika sebagai Proyek Strategis Global

Isu mengenai Arktika mulai banyak diperbincangkan di kalangan global ketika konsentrasi pemanasan global dalam kurun waktu terakhir semakin meningkat, sehingga hal ini berdampak pada pencairan es di kawasan Arktika dan terciptanya jalur perairan baru yang memungkinkan untuk dibukanya rute perdagangan melalui jalur Laut Utara. Jalur tersebut nantinya akan memotong jalur laut

tradisional yang melewati belahan bumi selatan sebanyak 30%. Jalur Laut Utara juga tidak memiliki *choke points* seperti Selat Malaka dan Terusan Suez yang menjadi titik transit jalur perdagangan melalui rute Laut Selatan, yakni melewati Laut China Selatan, Selat Malaka, Laut Merah, Terusan Suez, Laut Mediterania, Selat Gibraltar dan berujung di pelabuhan-pelabuhan penting di Eropa. Selama beberapa ratus tahun terakhir, jalur ini merupakan jalur perdagangan terpenting yang terjadi dalam rute pertukaran barang global. Peluang terbukanya jalur maritim baru tersebut dimanfaatkan oleh negara-negara di dunia untuk mulai berlomba mengeksplorasi sumber daya alam yang terdapat di dalamnya. Lebih lanjut, United States Geological Survey (2008) memperkirakan bahwa 1/3 dari total minyak bumi dan gas alam global berada di kawasan Arktika. Berikut adalah data dari United States Geological Survey (2008) terkait estimasi sumber daya alam yang terdapat di Arktika:

Tabel 1. Estimasi Sumber Daya Alam (SDA) di Kawasan Arktika

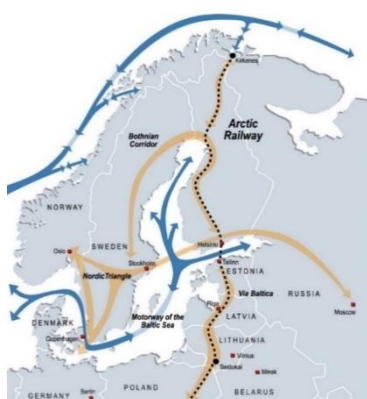
Wilayah	Minyak Bumi (juta ton)	Gas Alam (milyar kubik)	Gas Alam (juta ton)	Minyak Bumi & Gas Alam (juta ton)
Cekungan Laut Siberia Barat	499,2	18.456	16.610,4	17.109,6
Arktika Alaska (<i>Far North Alaska</i>)	4.087,3	5.644,7	5.644,7	9.732,0
Cekungan Laut Barents Timur	1.010,4	8.996	8.096,4	9.106,7
Total Keseluruhan SDA di Arktika	5.596,9	33.723,9	30.351,5	35.948,4

Sumber: United States Geological Survey (2008)

Melalui tabel di atas dapat dilihat bahwa minyak bumi dan gas merupakan dua elemen sumber daya alam terbesar yang tersimpan di kawasan Arktika. Melimpahnya kandungan sumber daya alam di Arktika tersebut menarik perhatian baik negara yang berada di kawasan Lingkaran Utara Arktika maupun negara non-Arktika, termasuk diantaranya adalah Tiongkok. Dalam hal ini diketahui bahwa Tiongkok memiliki kepentingan untuk menyambungkan Jalur Sutra BRI di Eropa dengan jalur maritim baru yang melewati perairan Arktika. Untuk mewujudkan hal tersebut, Tiongkok mencoba masuk dalam proyek Koridor Arktika yang digagas oleh Finlandia dan Norwegia. Proyek tersebut merupakan penghubung antara BRI di daratan Eropa dengan Jalur Laut Utara, sehingga penting bagi Tiongkok untuk melakukan pendekatan dengan negara-negara Eropa Utara demi terrealisasinya tujuan untuk menghubungkan Eropa, Arktika dan Asia melalui satu jalur transportasi yang terkoordinasi secara sistematis (Arctic Corridor, t.t.)

Proyek Koridor Arktika yang diinisiasi pada 9 Mei 2018 tersebut memiliki tujuan utama yakni untuk mengembangkan jalur transportasi alternatif yang hemat biaya dari Arktika ke Eropa dan Asia—melalui Jalur Sutra BRI—terutama untuk kegiatan *shipping*. Selain itu, jalur Koridor Arktika juga direncanakan dengan tujuan untuk meningkatkan daya saing di bidang eksplorasi, pertambangan atau dengan kata lain optimalisasi pemanfaatan sumber daya alam di kawasan Arktika dan sekitar lainnya. Dengan demikian diharapkan Arktika dapat menjadi suatu kawasan rujukan bagi aktor global yang mencari cadangan energi serta memfasilitasi jalur transportasi untuk perdagangan global (Arctic Corridor, t.t.) Proyek Koridor Arktika merupakan mega proyek yang direncanakan untuk terhubung dengan jalur BRI Tiongkok di Eropa serta jalur transportasi Rail Baltica—sebuah jalur kereta api yang merupakan salah satu proyek transportasi Uni Eropa—yang melintasi lima negara anggota Uni Eropa, yakni Polandia, Lithuania, Latvia, Estonia dan Finlandia. Selain Rail Baltica, kerjasama tersebut juga melibatkan Eurasian Land Bridge, China Rail, Finnish-Russian Rail serta beberapa pelabuhan di kawasan Baltik dan Rusia (Tsuruoka, 2017).

Proyek Koridor Arktika yang rencananya akan selesai pada tahun 2030 tersebut diketahui memberikan keuntungan di tiga hal utama, yakni: pertama, mempercepat waktu *shipping* barang dari Eropa ke Tiongkok dan sebaliknya; kedua, mengurangi emisi karbon—Jalur Laut Utara yang mencakup Laut Baltik dan Laut Utara diberlakukan pembatasan emisi kendaraan yang ketat untuk melindungi ekosistem laut—; dan terakhir menciptakan jalur transportasi alternatif untuk Jalur Laut Selatan yang dinilai kurang strategis karena memiliki rute yang terlalu panjang (Koivurova, *et. al.*, 2019). Berikut adalah ilustrasi konektivitas jalur transportasi di kawasan Eropa Utara—secara khusus adalah negara-negara Nordik—dalam koridor Jalur Sutra BRI yang nantinya akan terhubung dengan jalur Koridor Arktika:



Gambar 1. Ilustrasi Konektivitas Jalur Transportasi Jalur Sutra BRI dan Koridor Arktika
Sumber: Asia Times (2017)

Lebih lanjut, dampak positif dari dibangunnya jalur kereta api Koridor Arktika adalah meningkatkan skala industri pariwisata, tenaga kerja serta jumlah wisatawan secara signifikan. Selain itu pengiriman gas akan dapat dipotimalkan, yang mana dalam sekali pengiriman dapat dikirimkan gas setara dengan 350.000 kWh energi. Selama ini pengiriman gas dari Rusia ke daratan Eropa masih menggunakan pipa yang ditanamkan di bawah laut, yang mana memiliki peluang kebocoran yang cukup tinggi. Dengan adanya jalur kereta api Koridor Arktika maka penyaluran gas melalui pipa tersebut dapat digantikan dengan menggunakan kontainer, sehingga akan lebih fleksibel dan aman. Dalam skala lebih luas, optimalisasi eksplorasi gas dari Arktika yang diangkut melalui kereta api dalam Koridor Arktika perlahan-lahan akan mengalihkan kecenderungan global dari penggunaan minyak bumi ke gas alam. Diprediksikan pengurangan tersebut dapat menekan emisi karbondioksida hingga 20% (Arctic Corridor, t.t.).

Agenda Sekuritisasi di Kawasan Arktika pada Era Kontemporer

Menurut Thierry Braspennig-Balzacq (2005) sekuritisasi terjadi melalui tiga proses utama, yakni: pertama, para pemimpin politik membingkai isu tertentu sebagai ancaman eksistensial; Kedua, proses pemingkaihan isu tersebut harus diterima oleh publik secara terbuka; Dan ketiga penerimaan tersebut menanggukkan kondisi politik normal dengan melegitimasi kondisi darurat yang ditimbulkan oleh isu yang disekuritisasi tersebut. Lebih lanjut, kondisi darurat yang dimaksud dalam poin ketiga biasanya diikuti dengan tindakan khusus yang dilakukan oleh pemerintah untuk meminimalisir ancaman dan resiko yang mungkin ditimbulkan oleh suatu isu yang disekuritisasi. Ketika suatu kebijakan diimplementasikan dengan menggunakan pendekatan sekuritisasi, maka pemerintah akan memperlakukan suatu isu yang seharusnya merupakan permasalahan yang tergolong biasa—dan semestinya tidak perlu dihadapi dengan tindakan represif—dengan menjadikan isu tersebut sebagai suatu ancaman bagi keselamatan publik dan keberlangsungan negara. Dengan anggapan tersebut maka suatu tindakan militer, represif, diskriminatif atau pengamanan adalah yang paling sesuai dan mendesak untuk mengatasi ancaman keamanan yang timbul. (Balzacq, 2005).

Selanjutnya, isu terkait sekuritisasi di Arktika di era kontemporer ini mulai mengarah pada pembahasan terkait aspek yurisdiksi nasional, yakni tentang siapa yang memiliki kedaulatan atas batas terluar dari landas kontinen di Arktika. Dalam hal ini isu sekuritisasi di kawasan tersebut tidak terlepas dari peran media yang memberikan pengaruh besar dalam pembentukan opini publik. Sekitar tahun 2007, tema-tema yang diberitakan oleh media terkait Arktika kebanyakan adalah terkait isu lingkungan yang dihubungkan dengan aspek ekonomi, politik serta keamanan. Media internasional juga lebih fokus untuk mengulas Arktika sebagai zona yang memungkinkan terciptanya kerjasama multilateral atau justru menjadi kawasan yang rawan konflik—karena adanya persaingan eksplorasi minyak bumi, gas alam dan sumber daya di Arktika—. Saat ini Arktika menjadi kawasan yang rawan dijadikan kontes persaingan kekuatan terutama ketika isu terkait terbukanya jalur maritim baru yang melintasi perairan Arktika mulai diperbincangkan oleh negara-negara Arktika. Meskipun Arktika bukan merupakan wilayah yang penuh dengan aksi militer—seperti halnya kawasan Timur Tengah dan sebagian Afrika—namun hal tersebut bukan tidak mungkin terjadi apabila persaingan antar-negara di Arktika untuk menguasai sumber daya alam serta mendominasi geopolitik Arktika terus berlanjut (Gricius, 2021).

Hipotesis tersebut merujuk pada fenomena terkait bagaimana beberapa wilayah di dunia yang semula tidak menjadi kawasan persaingan dan konflik namun selanjutnya dapat berubah menjadi kawasan yang konfliktual ketika terjadi kepentingan politik yang tidak kunjung diredam dan disikapi secara serius dalam lingkup global. Contohnya adalah Krimea, kawasan yang semula milik Ukraina selanjutnya dianeksasi oleh Rusia melalui agenda politik dan militer yang agresif (Gricius, 2021). Banyaknya pembahasan terkait persaingan antar-negara di kawasan tersebut membawa Arktika menjadi wilayah yang kerap disekuritisasi. Salah satu bentuk sekuritisasi tersebut dapat ditinjau melalui *speech act* yang disampaikan dalam kebijakan resmi negara-negara Arktika maupun organisasi internasional seperti Dewan Arktika. Hal ini terjadi ketika Arktika yang semula dipandang sebagai wilayah periferal secara global, namun seiring berkembangnya zaman kawasan tersebut mulai dianggap penting. Indikator atas hal tersebut dapat ditinjau melalui adanya kekhawatiran negara-negara Arktika—terutama negara-negara Eropa Utara—atas agresifitas Rusia dan Tiongkok di Arktika. Dalam praktiknya, sekuritisasi terkait Arktika bisa saja dihindari dengan beberapa cara, seperti misalnya mengalihkan isu persaingan militer di Arktika dengan lebih menekankan kerjasama antar-aktor penting di kawasan Arktika. Contohnya adalah transparansi terkait proyek pembangunan di sepanjang Jalur Laut Utara, kerjasama pencarian dan penyelamatan korban kecelakaan transportasi di Arktika, serta kerjasama penanggulangan polusi di lingkungan Arktika yang tidak memerlukan banyak aspek politik. Selain itu, pembahasan mengenai aspek keamanan di lingkungan Arktika juga dapat digeser dari yang semula terpaku pada hal-hal militeristik menjadi keamanan lingkungan (Gricius, 2021).

Analisis Agenda Sekuritisasi Negara-negara Eropa Utara terhadap Tiongkok terkait Antartika

Meningkatnya aktivitas Tiongkok di kawasan Arktika dapat dilihat dalam beberapa konteks, salah satunya adalah aktivitas Tiongkok di Greenland. Hingga saat ini Tiongkok setidaknya telah terlibat dalam lima proyek infrastruktur prestisius di Greenland, diantaranya adalah perluasan bandara yang diprakarsai oleh pemerintah Greenland, proyek pertambangan zink potensial di Citronen Fjord yang bekerja sama dengan perusahaan Australia, Ironbark, proyek penambangan tembaga di Wegener Halv, bisnis pembuatan besi di Isua serta penambangan bahan mineral langka yang diawasi oleh Greenland Minerals Australia—bekerja sama dengan Shenghe Resources—. Aktivitas Tiongkok di Greenland yang terkesan ambisius tersebut terjadi karena pemerintahan Greenland yang dijalankan oleh Perdana Menteri (PM) Kim Kielsen dan PM sebelumnya, Aleqa Hammond membuka kesempatan bagi pihak asing untuk masuk ke wilayah mereka dengan bekerja sama di bidang eksplorasi bahan mentah (Menesez, 2021).

Seiring berjalannya waktu, kehadiran Tiongkok di Greenland tersebut menimbulkan sensitifitas politik Denmark terhadap Greenland karena dikhawatirkan Tiongkok akan mendukung ambisi Greenland untuk memisahkan diri dari Denmark. Selain itu, Denmark juga mengkhawatirkan kedekatan Tiongkok dan Greenland akan membuat Greenland lebih condong terhadap Tiongkok dan akan dengan sukarela memasok mineral dan hasil bumi langka bukan kepada Denmark melainkan kepada Tiongkok (European Parliament, 2018). Namun demikian, Greenland juga dihadapkan pada dilema untuk tetap menjaga hubungannya dengan Denmark dan tidak berpikir untuk memisahkan diri dari Denmark ketika melihat bahwa Tiongkok menunjukkan minat khusus terhadap sumber daya alam mereka. Greenland merasa khawatir bahwa Tiongkok akan memonopoli proses ekstraksi sumber daya alam di wilayah mereka jika pihaknya tidak berhati-hati dalam menanggapi kerjasamanya dengan Tiongkok. Dalam jangka panjang, kehadiran Tiongkok dapat dianggap sebagai ancaman bagi keamanan masyarakat Greenland dan hal ini akhirnya dapat berkembang menjadi tindakan sekuritisasi (Dingman, 2014).

Selanjutnya, jika membahas tentang kebijakan keamanan Swedia terhadap Arktika, diketahui bahwa Swedia sangat berfokus pada keamanan iklim Arktika. Peningkatan suhu rata-rata Arktika dalam beberapa waktu terakhir menimbulkan permasalahan global pada umumnya, dan secara khusus meningkatkan resiko keamanan teritorial dan kedaulatan Swedia. Untuk itulah Swedia memberikan perhatian lebih terkait aspek tersebut menyangkut kawasan Arktika. Selain keamanan lingkungan, Swedia juga menyoroti keamanan Arktika dari aspek militer. Dalam hal ini Swedia melihat bahwa stabilitas di Arktika mulai terganggu ketika Rusia dan Tiongkok menunjukkan agresifitasnya di kawasan tersebut melalui aktivitas militer dan proyek pembangunan ambisius untuk menyambut terbukanya Jalur Laut Utara. Berbeda dengan Denmark, Norwegia dan Islandia yang merupakan anggota NATO, Swedia memiliki persepsi ancaman yang berbeda khususnya jika membahas tentang Tiongkok. Hubungan antara Swedia dan Tiongkok telah berlangsung sejak abad ke-18, yakni melalui aktivitas *Swedish East India Company* (Ministry of Defense Sweden, 2017).

Swedia yang mengakui kedaulatan Tiongkok pada tahun 1950 tersebut menjadi negara pertama yang menjalin hubungan diplomatik dengan Tiongkok, yang mana hal ini menunjukkan kedekatan hubungan bilateral diantara kedua negara. Namun demikian, tidak dapat dipungkiri bahwa seperti negara-negara Eropa Utara lainnya, Swedia mengambil jarak terkait kedekatannya dengan Tiongkok terutama jika berhubungan dengan Arktika. Hal ini dikarenakan adanya kekhawatiran Swedia terhadap proyek ambisius BRI Tiongkok di Eropa, terlebih ketika Tiongkok berupaya untuk memberikan FDI dalam jumlah besar ke Swedia dan menawarkan kerjasama dalam pembangunan pelabuhan dan bandara secara masif di Swedia. Upaya pendekatan Tiongkok tersebut dipandang Swedia sebagai langkah strategis Tiongkok untuk masuk dan mendominasi geopolitik di kawasan Eropa Utara dan Arktika yakni dengan memanfaatkan Swedia sebagai pintu masuk utama—dalam ranah diplomatik—untuk menjalin kedekatan dengan negara-negara Eropa Utara lainnya (Stephen, 2019).

Beralih pada Norwegia, diketahui bahwa perkembangan isu keamanan dan sekuritisasi terkait Norwegia dan kawasan Arktika dapat dianalisis melalui beberapa aspek, salah satunya adalah melalui hubungan bilateral. Sebagai contoh adalah analisis masalah keamanan di Arktika melalui sudut pandang hubungan bilateral antara Norwegia dan Rusia. Dalam perjalanannya, hubungan antara kedua negara tersebut cukup fluktuatif mengingat Norwegia dan Rusia beberapa dalam situasi konfliktual khususnya dalam pembahasan mengenai keamanan laut. Menurut catatan media Norwegia, *Aftenposten*, Norwegia mengidentifikasi Rusia sebagai salah satu ancaman utama mereka, khususnya ketika membahas tentang kawasan Arktika. Dalam hal ini Norwegia memandang Rusia sebagai negara yang tidak terduga dan memiliki minat serta kepentingan yang kuat terhadap Arktika sehingga hal tersebut dapat mengancam stabilitas dan kepentingan Norwegia di Arktika. Selain Rusia, Norwegia juga memiliki sentimen tersendiri terhadap Tiongkok terkait peluang

terbukanya aksesibilitas jalur maritim baru, yakni Jalur Laut Utara yang melintasi perairan Arktika (Jensen, 2013).

Tidak dapat dipungkiri bahwa terbukanya jalur perairan baru tersebut memunculkan peluang ekonomi yang besar dan menguntungkan khususnya bagi negara-negara yang berada di Lingkar Utara Arktika. Namun demikian, hal tersebut juga berpotensi menimbulkan konflik kepentingan antar-negara yang terlibat didalamnya. Salah satu tantangan yang dihadapi oleh Norwegia berkenaan dengan hal tersebut adalah peran Tiongkok yang mendominasi pembangunan infrastruktur laut seperti pelabuhan dan pusat penelitian di beberapa lokasi strategis di negara-negara di sekitar Arktika. Dalam menanggapi hal tersebut, Menteri Luar Negeri Nowegia, Ine Eriksen Søreide, menyatakan bahwa peningkatan aktivitas Tiongkok di kawasan Arktika membuat Norwegia bersikap waspada terhadap adanya kemungkinan hal tersebut dapat mempengaruhi kepentingan Norwegia di Arktika khususnya di masa yang akan datang (Atlantic Council, 2021).

Bergeser pada Finlandia, salah satu pemain inti dalam proyek Koridor Arktika, diketahui bahwa sebagai negara yang memiliki kedekatan geografis dan kepentingan untuk menjaga Arktika, Finlandia menekankan pentingnya untuk menjaga keamanan di kawasan tersebut. Sekalipun negara-negara Arktika berkompetisi antara satu sama lain untuk mendapatkan pengaruh lebih besar dan mendapatkan posisi lebih kuat dibandingkan negara lainnya, namun jika berbicara tentang keamanan Arktika mereka sebenarnya menolak adanya *outsiders* seperti Tiongkok. Namun kemudian masuknya Tiongkok sebagai salah satu *observer* dalam Dewan Arktika membuat Finlandia mempertimbangkan untuk membuka diri terhadap Tiongkok, terlebih ketika Finlandia beranggapan bahwa Tiongkok merupakan mitra strategis untuk realisasi proyek Koridor Arktika yang akan menghubungkan daratan Eropa, wilayah Eropa Utara dan perairan Arktika. Diantara negara-negara Eropa Utara lainnya, dapat dikatakan bahwa Finlandia paling bersikap kooperatif terhadap Tiongkok terutama jika menyangkut kawasan Arktika. Hal ini dapat ditinjau melalui beberapa hal:

Pertama, jika ditinjau dari aspek geografis diketahui bahwa Tiongkok merupakan negara yang termasuk dalam kawasan Asia Timur, sementara Finlandia menempati kawasan paling utara di Eropa. Dalam hal ini keduanya adalah negara yang terletak di kedua ujung Eurasia. Kedua, baik Finlandia maupun Tiongkok merupakan negara pantai, yang mana Finlandia berbatasan dengan Laut Baltik sementara Tiongkok berbatasan langsung dengan Samudra Pasifik (Akimo, 2017). Selanjutnya, jika membahas tentang Arktika, baik Finlandia maupun Tiongkok mendefinisikan dirinya sebagai *stakeholders* Arktika, yang mana Finlandia menyatakan dirinya sebagai *Arctic nation* pada tahun 2010 sementara Tiongkok mendefinisikan diri sebagai *near Arctic state*. Hal ini tertuang dalam dokumen *The Finnish Arctic Strategy* (2010), yakni disebutkan bahwa sebagai *Arctic nation* Finlandia secara aktif akan ikut mendukung aktivitas Uni Eropa di kawasan Arktika. Selain itu, Finlandia juga mendefinisikan dirinya sebagai *Arctic expert that complies with the principles of sustainable development*. Hal ini dibuktikan dengan diinisiasinya *Arctic Environmental Protection Strategy* pada tahun 1989, yakni sebuah perjanjian multilateral yang tidak mengikat antara negara-negara di sekitar Arktika yang membahas tentang perlindungan lingkungan di Kutub Utara (Koivurova, et al., 2017).

Beralih pada Islandia, Menteri Luar Negeri Islandia, Gudlaugur Thór Thórdarson (2019) menyatakan bahwa pihaknya masih mempertimbangkan untuk berpartisipasi atau tidak dalam proyek BRI Tiongkok di Eropa dan Arktika. Pertimbangan tersebut didasarkan pada tiga hal penting, yakni adanya keuntungan yang bisa mereka optimalkan dengan terealisasinya proyek BRI—yang membuka proyek-proyek sejenis lainnya seperti Koridor Arktika—, kemungkinan bahwa Tiongkok akan mendominasi Arktika dan melemahkan posisi geopolitik Islandia di kawasan tersebut, serta pergerakan dan kebijakan luar negeri mereka terhadap Tiongkok yang dipantau oleh NATO—yang mana dalam hal ini NATO memandang Tiongkok sebagai suatu ancaman di Arktika—(Hauksdóttir, 2019).

Prospek Strategis Koridor Arktika dalam Perspektif Tiongkok

Keterlibatan Tiongkok dalam proyek Koridor Arktika tidak terlepas dari pendekatan yang dilakukan oleh Finlandia terhadap Tiongkok setelah Finlandia dan Norwegia menyadari bahwa realisasi Koridor Arktika tidak dapat digantungkan kepada Uni Eropa. Dalam hal ini mereka menilai bahwa Tiongkok dapat mendukung pembiayaan mega proyek tersebut mengingat adanya kepentingan Tiongkok di kawasan Eropa Utara dan Arktika. Selain itu, Tiongkok diketahui telah berhasil merealisasikan proyek ambisius seperti Jalur Sutra BRI serta proyek sejenis lainnya. Seperti misalnya pembangunan terowongan Qamchiq—terowongan kereta api sepanjang 19,2 km yang menghubungkan Ferghana dan Tashkent di Uzbekistan—. Terowongan yang dibangun atas kerjasama antara China Railway Tunnel Group dan Uzbek Railways tersebut merupakan realisasi atas BRI di kawasan Asia Tengah (Breum, 2018).

Dalam menanggapi tawaran kerjasama terkait Koridor Arktika, Tiongkok menyambut baik hal tersebut karena hal ini sejalan dengan tujuan Komisi Pembangunan Nasional dan Reformasi Tiongkok. Tujuan yang dimaksud adalah memasukkan laut di kawasan Arktika ke dalam *blue economic corridors* Tiongkok dan menjadikannya bagian dari proyek BRI Tiongkok di Eropa—yang mana dengan adanya Koridor Arktika jalur BRI tersebut akan segera tersambung hingga ke Arktika—. Selain itu, melalui proyek Koridor Arktika Tiongkok juga dapat merealisasikan beberapa hal, yakni; pertama adalah mempersingkat jarak tempuh maritim dari Tiongkok menuju Eropa sebesar 28% dari jarak tempuh aslinya, demikian pula sebaliknya. Lebih lanjut, diketahui bahwa jalur maritim memiliki arti penting bagi pertumbuhan ekonomi Tiongkok, yang mana sejak tahun 2001 nilai ekspor dan impor Tiongkok mengalami pertumbuhan yang pesat, yakni 26% dan 28% dengan mengoptimalkan *shipping* melalui jalur laut (Edmonds, *et al.*, 2006). Jika dihitung dari pelabuhan Kirnekes, Norwegia dengan adanya Koridor Arktika maka waktu dan jarak tempuh pengiriman barang dari Eropa Utara ke negara-negara Asia Timur seperti Tiongkok, Jepang dan Korea Selatan bisa direduksi secara signifikan. Berikut adalah tabel komparasi waktu dan jarak tempuh pengiriman barang dari Eropa Utara ke negara-negara Asia Timur antara jalur biasa yang melewati Terusan Suez dengan jalur Koridor Arktika dan Jalur Laut Utara:

Tabel 2. Komparasi Waktu dan Jarak Tempuh *Shipping* Barang dari Eropa Utara ke Asia Timur

	Melalui Terusan Suez	Lama Pengiriman	Melalui Koridor Arktika & Jalur Laut Utara	Lama Pengiriman	Reduksi Waktu Pengiriman (— ... hari)
Menuju Tiongkok	499,2	18.456	16.610,4	17.109,6	— 16 hari
Menuju Korea Selatan	4.087,3	5.644,7	5.644,7	9.732,0	— 18,5 hari
Menuju Jepang	1.010,4	8.996	8.096,4	9.106,7	— 20,5 hari

Sumber: Arctic Corridor (t.t.)

Selanjutnya, Tiongkok memandang Koridor Arktika sebagai suatu proyek yang bersifat positif karena dapat koridor tersebut dapat terhubung dengan Jalur Laut Utara perairan Arktika. Jalur Laut Utara tersebut menjadi jalur alternatif dari jalur perairan utama yang selama ini digunakan oleh Tiongkok, yakni Selat Malaka dan Terusan Suez. Tiongkok mulai mencari alternatif rute maritim baru setelah mereka dihadapkan pada *Malacca Dilemma*, yakni kekhawatiran Tiongkok akan dependensi mereka yang cukup tinggi terhadap Selat Malaka. Kekhawatiran tersebut muncul karena adanya kemungkinan jika suatu saat negara-negara yang berada di sekitar Selat Malaka seperti Indonesia, Malaysia dan Singapura memutuskan untuk memblokir jalur perairan tersebut, maka kegiatan ekspor dan impor barang dari atau keluar Tiongkok akan terhambat dan ini mengancam perekonomian mereka. Demikian halnya dengan Terusan Suez yang merupakan jalur yang cukup berisiko bagi kapal-kapal milik Tiongkok. Hal ini dikarenakan untuk melalui Terusan Suez, kapal Tiongkok harus melewati Laut Merah serta Samudra Hindia dengan risiko adanya perompak dan bajak laut. Untuk itulah mereka mulai mencari jalur alternatif maritim lain yang lebih bebas seperti misalnya jalur perairan Arktika (Shinn, 2021).

4. KESIMPULAN

Melalui pemaparan diatas, penulis menyimpulkan hal penting terkait masuknya dominasi Tiongkok di kawasan Arktika, yang mana hal ini tidak dapat dilepaskan dari fenomena mencairnya es di kawasan Arktika akibat *global warming* yang menyebabkan peluang terbukanya jalur maritim baru yakni Jalur Laut Utara. Dengan mengacu pada *white paper* tahun 2018 terkait gagasan dan tujuan Tiongkok terhadap kawasan Arktika, mereka berupaya untuk menghubungkan wilayah Asia, Eropa dan Arktika melalui proyek Jalur Sutra BRI. Peluang untuk merealisasikan hal tersebut terwujud ketika Finlandia dan Norwegia menawarkan kepada Tiongkok untuk bekerjasama dalam proyek jalur kereta api yang dikenal dengan Koridor Arktika. Proyek tersebut merupakan jembatan atau penghubung antara Jalur Sutra BRI Tiongkok di daratan Eropa dengan Jalur Laut Utara perairan Arktika. Namun demikian, tidak semua negara di kawasan Eropa Utara mendukung kehadiran Tiongkok di Arktika. Untuk itulah Tiongkok berupaya melakukan berbagai pendekatan terhadap beberapa negara Eropa Utara seperti Denmark, Swedia dan Islandia agar negara-negara tersebut dapat mendukung proyek Jalur Sutra BRI di kawasan Eropa. Selanjutnya, jika ditinjau melalui pendekatan *regional security complex*, negara-negara Eropa Utara diketahui memiliki kedekatan hubungan dan interaksi yang kuat karena adanya berbagai kesamaan sistem. Salah satunya adalah sistem negara kesejahteraan yang mereka implementasikan dalam negara masing-masing dengan merujuk pada sistem *Scandinavian model of welfare state*. Hal inilah yang mengindikasikan bahwa negara-negara Eropa Utara memiliki interdependensi yang kuat antara satu sama lain khususnya di bidang keamanan kawasan.

Untuk itulah isu yang berhubungan dengan keamanan kawasan mereka, seperti misalnya Koridor Arktika dan kehadiran Tiongkok di kawasan Eropa Utara dan Arktika menjadi perhatian bersama karena menyangkut tentang keamanan regional mereka. Dalam hal ini penulis meninjau bahwa terdapat persepsi yang berbeda diantara negara-negara Eropa dalam melihat kehadiran Tiongkok khususnya di kawasan Arktika. Finlandia dan Norwegia sebagai penggagas proyek tersebut diketahui memiliki kedekatan dan hubungan yang lebih erat dengan Tiongkok dibandingkan dengan hubungan antara Denmark, Swedia, dan Islandia dengan Tiongkok. Hal ini dipengaruhi oleh beberapa hal, salah satunya adalah persepsi Denmark dan Islandia terhadap Tiongkok yang mengacu kepada sikap dan kebijakan NATO terhadap Tiongkok. Ketika NATO berpandangan bahwa Tiongkok merupakan ancaman di kawasan Arktika, maka Denmark dan Islandia yang merupakan anggota dari NATO tentu memiliki persepsi serupa. Untuk itulah dapat ditarik suatu garis kesimpulan yakni bahwa dinamika hubungan antara negara-negara Eropa Utara dan Tiongkok di kawasan Arktika secara umum dan dalam proyek Koridor Arktika secara khusus digambarkan sebagai suatu hubungan pasang-surut. Dalam hal ini negara-negara Eropa Utara tersebut dihadapkan pada suatu dilema dikarenakan adanya perasaan yang mana di satu sisi mereka tidak ingin Tiongkok mendominasi kawasan Arktika yang secara geografis lebih dekat dengan mereka. Namun di sisi lain mereka juga tidak dapat memungkiri bahwa proyek Koridor Arktika tidak dapat terlaksana jika negara-negara Eropa Utara tidak secara kompak menyetujui realisasi proyek tersebut karena Koridor Arktika melintasi beberapa negara Eropa Utara seperti Norwegia, Finlandia dan Islandia

5. DAFTAR PUSTAKA

- Akimo, M, 2017. "The Arctic rail project receives Soini's support". *Lapin Kansa*, A8-A9.
- Arctic Corridor, n.d. *Arctic Railway: Rovaniemi-Kirnekes*. European Regional Development Fund.
- Atlantic Council, (2021). "Looking North: Conference on security in the Arctic ". Speech by Minister of Foreign Affairs of Norway, Ine Eriksen Søreide in the Conference on security in the Arctic on March 19, 2021. [daring]. Retrieved from [\[https://www.youtube.com/watch?v=IJzOKvD7WgA\]](https://www.youtube.com/watch?v=IJzOKvD7WgA) (accessed on September 1, 2021).
- Bailes, Alyson Judith Kirtley & Olafsson K. P., 2017. "The EU Crossing Arctic Frontiers: The Barents Euro-Atlantic Council". *The European Union and the Arctic*. University of Gdańsk.

- Balzacq, T. B, 2005. "The Three Faces of Securitization: Political Agency, Audience and Context". *European Journal of International Relations*, 11 (2).
- Beixi, Deng & Jian, Yang, 2014. "Asian-Arctic Cooperation: A Briefing on the China-Nordic Arctic Research Center (CNARC)". *Arctic Yearbook*. [daring]. Retrieved from [<https://arcticyearbook.com/arctic-yearbook/2014/2014-commentaries/95-asian-arctic-cooperation-a-briefing-on-the-china-nordic-arctic-research-center-cnarc>] (accessed on September 1, 2021).
- Brattberg, Erik, 2019. "Chinese Investment in Baltic Sea Region". *Baltic Rim Economies*, February 28, 2020. [daring]. Retrieved from [<https://carnegieendowment.org/2019/02/28/chinese-investments-in-baltic-sea-region-pub-78474>] (accessed on September 1, 2021).
- Breum, Martin, 2018. "Finland plans 'Arctic Corridor' linking China to Europe". *EU Observer*, February 28, 2018. [daring]. Retrieved from [<https://euobserver.com/nordic/141142>] (accessed on June 27, 2021).
- Buzan, Barry & Waever, Ole, 2003. *Regions and Powers: The Structure of International Security*. New York: Cambridge University Press.
- Buzan, Barry, 1991. *People, States and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Colorado: Lynne Rienner Publishers.
- Devonshire-Ellis, Chris, 2017. "Finland and Baltics Gear Up Rail and Arctic Infrastructure Projects to Connect With China, Russia, and EU OBOR Trade". *Silk Road Briefing*, August 20, 2017. [daring]. Retrieved from [<https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/08/17/finland-baltics-gear-up-rail-arctic-infrastructure-projects-connect-with-china-russia-eu-obor-trade/>] (accessed on October 20, 2021).
- Dingman, Erica M, 2014. *Greenlandic Independence: The Dilemma of Natural Resource Extraction*. Arctic Yearbook, 1-17.
- Edmonds, Christopher, Croix, Sumner J. La, Li, Yao, 2006. "China's Rise as an International Trading Power". *East-West Center Working Papers Economic Series*, 5 (4).
- Erokhin, Vasily. 2018. "Arctic Blue Economic Corridor: China's Role in the Development of a New Connective Paradigm in the North". *Arctic Yearbook*. Rovaniemi: Northern Research Forum.
- European Parliament, 2018. *China's Arctic policy: How China aligns rights and interests*. Briefing paper. European Parliamentary Research Service.
- Forsby, Andreas Bøje, (2019). *Nordic-China Cooperation: Challenges and Opportunities*. Copenhagen: Nordic Institute of Asian Studies Press.
- Gricius, Gabriella, 2021. "The Arctic's Securitization". *Inkstick Media*, June 17, 2021. [daring]. Retrieved from [<https://inkstickmedia.com/the-arctics-securitization/>] (accessed on September 20, 2021).
- Hancock, Beverly, Windridge Kate, Ockleford, Elizabeth, 2009. *Introduction to Qualitative Research*. Birmingham: NIHR Research Design Service.
- Hauksdóttir, Rikey Th, 2019. "Pressure in the Arctic: China-Iceland Relations in the U.S-China Rivalry", *Institute for Security & Development Studies*, December 4, 2019. [daring]. Retrieved from [<https://www.isdp.eu/pressure-in-the-arctic-china-iceland-relations/>] (accessed on September 23, 2021).
- Jensen, Leif Christian, 2013. "Seduced and surrounded by security: A post-structuralist take on Norwegian High North securitizing discourses", *Cooperation & Conflict*, 48 (1).
- Koivurova, T., Kauppila, L., Kopra, S., Lanteigne, M., Shi, M., Smieszek, M., Stepien, A. (2019). *China in the Arctic and the Opportunities and Challenges for Chinese-Finnish Arctic Cooperation*. The Government's analysis, assessment and research. August, 2019.
- Levy, Jack S, (2002). *Evaluating Methodology in International Studies*. Michigan: The University of Michigan Press.

- Menesez, D. R. (2021). *The Case for a Five Eyes Critical Minerals Alliance: Focus on Greenland*. London: Polar Research & Policy Initiative.
- Ministry of Defense Sweden, 2017. "Speech by the Swedish Minister for Defense Peter Hultqvist at the Munich Security Conference 2017 on "Arctic Security"". [daring]. Retrieved from [<https://www.government.se/speeches/2017/02/speech-by-the-swedish-minister-for-defence-peter-hultqvist-----at-the-munich-security-conference-2017-on-arctic-security/>] (accessed on August 12, 2021).
- Stephen, Kathrin, 2019. "New Report: China is in the Arctic to stay". *High North News*, March 5, 2019. [daring]. Retrieved from [<https://www.highnorthnews.com/en/new-report-china-arctic-stay>] (accessed on September 24, 2021).
- Tsuruoka, Doug, 2017. "Finland could serve as China's gateway for Obor", *Asia Times*, July 2, 2020 [daring]. Retrieved from [<https://asiatimes.com/2017/07/finland-serve-chinas-arctic-gateway-obor/>] (accessed on September 25, 2020).
- United States Geological Survey, 2008. *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle*.
- Van der Putten, Frans-Paul & Meijnders, Minke, 2021. *China, Europe and the Maritime Silk Road*. Clingendael report. March 2015. The Hague: Clingendael Institute.