

BAB II

ISU DI KAWASAN ARKTIK DAN RANGKAIAN AKTIVITAS TIONGKOK

Arktik berubah semakin cepat dengan meningkatnya suhu rata-rata tahunan serta aktivitas manusia di atasnya. Arctic Council sebagai organisasi terbesar yang diakui memiliki tata kelola kawasan Arktik berperan dalam menangani setiap isu perubahan iklim tersebut. Tiongkok yang tidak memiliki sejangkal teritori baik laut dan daratan di Arktik, tetap membuktikan bahwa eksistensinya dapat berkontribusi demi kelestarian dan stabilitas kawasan regional melalui organisasi Arctic Council. Pergerakan Tiongkok diawali dengan keikutsertaannya dalam bidang riset pengetahuan. Konsentrasi ini kemudian mulai melebar kepada aktivitas mengenai eksplorasi sumber daya energi dan pembukaan lalu lintas pelayaran akibat mencairnya es di Arktik.

2.1 Arktik Sebagai Sebuah Isu Perubahan Iklim dan Dinamika Geopolitik

Arktik merupakan wilayah yang terdiri atas Laut Arktik dan sedikit daratan yang teritorinya dimiliki oleh lima negara pantai. Negara tersebut di antara lain ialah Amerika Serikat, Kanada, Rusia, Norwegia, dan Denmark. Wilayah seluas 14 juta km² ini didominasi oleh laut yang membeku hampir sepanjang tahun. Bongkahan-bongkahan es ini cukup tebal sehingga biasa menjadi pijakan bagi habitat beruang kutub, walrus, dan beberapa spesies burung. Es yang membeku juga menjadi hambatan bagi kapal-kapal yang hendak berlayar. Maka dari itu, negara-negara

semakin gencar membuat kapal pemecah es guna memperlancar transportasi dan akomodasi antar wilayah. Sedangkan wilayah daratan Arktik dihuni oleh warga pribumi asli yang telah menetap sejak lama. Terdapat enam kesukuan yang tersebar di delapan negara dan memiliki organisasi independen serta telah resmi menjadi bagian dari anggota tetap *Arctic Council*.

Arktik mengalami peningkatan temperatur yang lebih tinggi dibandingkan dengan Antartika bahkan belahan bumi lainnya. Penelitian dari Natural Climate Change yang terdiri atas peneliti dari beberapa negara, memberikan gambaran bahwa peristiwa ini disebut amplifikasi kutub dan akan terus meningkat dalam beberapa tahun ke depan (Stuecker et al., 2018). Faktor penyebabnya beragam, namun penelitian ini memberikan konklusi bahwa *lapse-rate feedback* dan *surface-albedo feedback* sebagai dua faktor penting. *Lapse-rate feedback* ialah perubahan struktur suhu vertikal yang ditentukan oleh ketinggian dalam lingkup troposfer dan terjadi secara global. Sedangkan *surface-albedo feedback* ialah fenomena pemantulan cahaya matahari di kutub melalui adanya warna putih salju atau es yang semakin sedikit karena adanya penyusutan di laut dan di darat. Hasil dari keduanya ialah menyebabkan emisi CO² bertambah dan berakhir pada efek rumah kaca yang semakin membesar. Sehingga dapat disimpulkan jika kegiatan manusia di berbagai regional yang menimbulkan emisi punya andil besar selain dari penyusutan dan pemanasan wilayah Arktik itu sendiri.

Dalam kaitannya dengan aktivitas regional, kawasan Arktik ramai dalam hal pelayaran dan aktivitas penambangan. Salah satu daya tarik Arktik disebabkan oleh ditemukannya perkiraan kandungan sumber daya alam (SDA) minyak bumi sebesar

30% dan 13% gas alam dari total keseluruhan yang ada di bumi. Survei Geologi Amerika Serikat ini pada akhirnya menumbuhkan kesadaran bagi aktor negara maupun perusahaan migas besar untuk menggali lebih jauh kawasan tersebut (Fedorovsky et al., 2016). Di sisi lain semakin terkikisnya lapisan es menimbulkan ruang aksesibilitas bagi laut lepas di Arktik. Utamanya, dua jalur yang selama ini berkembang untuk digunakan sebagai jalur pelayaran, yakni *Northwest Passage* (NWP) dan *Northern Sea Route* (NSR).

Gambar 2. 1 Jalur Pelayaran Melalui Laut Arktik



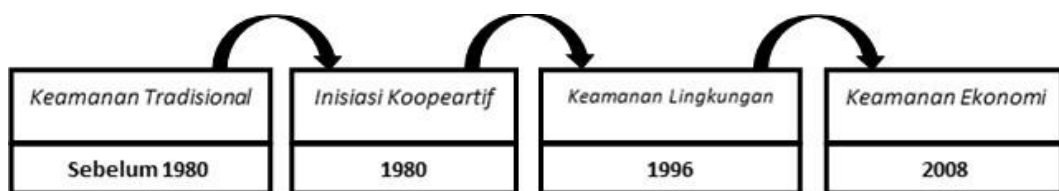
Sumber : Marine Insight, 2021

Dari ilustrasi 2.1 tersebut, jalur NSR menghubungkan ujung Asia menuju Eropa melalui sebagian besar wilayah laut Rusia yang sudah marak dibangun

pelabuhan yang berperan sebagai transit besar. Contohnya ialah Pelabuhan Murmansk, Pelabuhan Sabetta, dan Pelabuhan Varandey. Sedangkan melalui NWP, jalur yang digunakan melalui pantai utara Amerika Serikat, Kanada, dan Greenland (Denmark).

Disebut sebagai wilayah penting dalam ranah geopolitik, Arktik sendiri membawa dua konsekuensi yang harus dipahami. Negara-negara yang memiliki teritori di wilayah di lingkaran Arktik berkompetisi untuk mendapatkan sumber daya alam yang tersedia cukup melimpah. Namun di samping hal tersebut, di era kini Arktik merupakan bentuk kesuksesan yang diraih dengan perjuangan dalam menjaga kerja sama dan perdamaian (Lackenbauer & Dean, 2020 :3). Isu terkait kawasan Arktik memiliki periodisasi dimana aktor yang terlibat juga semakin beragam. Berikut adalah gambaran periodisasi isu di Arktik berdasarkan klasifikasi Ali & Adnan (2021 :9).

Gambar 2. 2 Transformasi Isu Keamanan di Arktik



Sumber : Telah diolah kembali dari Ali & Adnan, 2021

Sampai pada tahun 1980, Arktik menjadi kawasan yang penting dalam perebutan pengaruh di Perang Dingin. Isu yang terdapat di Arktik didominasi oleh klaim teritori dan penguatan postur alat-alat militer di sepanjang lingkaran Arktik.

Aktor yang terlibat disini ialah Amerika Serikat dan Kanada yang berhadapan dengan Rusia (O'Rourke et al., 2021 :22). Upaya-upaya peredaan atas ketegangan selama Perang Dingin yang berakhir pada tahun 1991 membawa arah politik di kawasan Eropa menjadi lebih stabil. Hingga pada akhirnya Deklarasi Ottawa ditetapkan sekaligus menjadi awal berdirinya Arctic Council pada tahun 1996. Momen ini merupakan kepedulian bagi negara-negara yang bersinggungan dengan Arktik beserta aktor-aktor lainnya dalam kesadaran perubahan iklim akan pencairan es di Arktik yang semakin cepat. Kerja sama yang baik dalam bidang ilmu pengetahuan menghasilkan stabilitas kawasan Arktik.

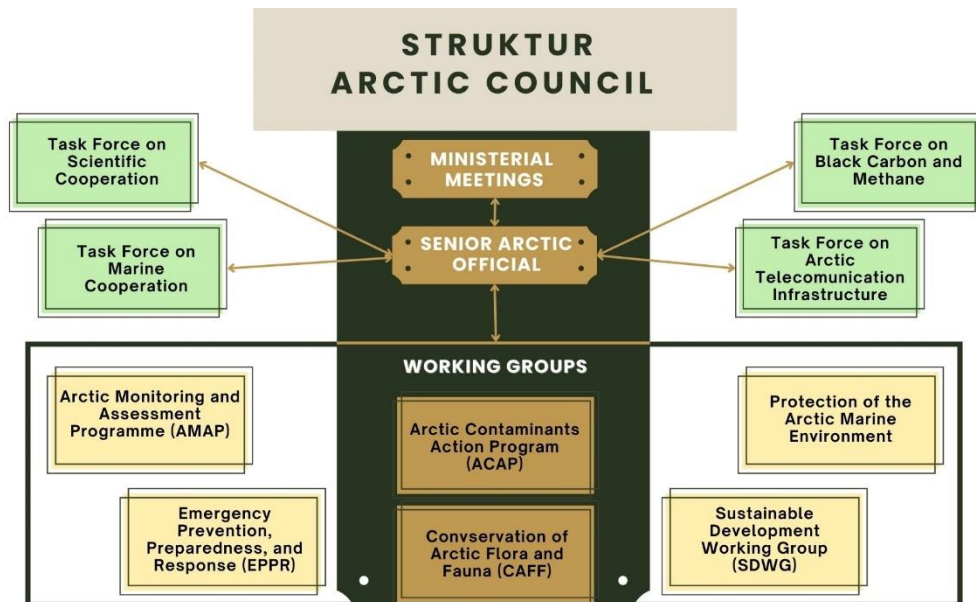
Namun seiring pencairan es ini pula, aktivitas navigasi kapal-kapal menjadi lebih mudah beraktivitas. Begitu juga dengan eksploitasi sumber daya alam yang terjadi di dalam teritori masing-masing negara di sekitar Arktik. Sehingga kini negara-negara berlomba untuk dapat memanfaatkan sumber daya yang terdapat di kawasan Arktik dan keuntungan lainnya atas mencairnya es. Meskipun tujuan ini merupakan hal-hal sering disebut sebagai alasan kedua setiap negara dibawah kepentingan kerja sama internasional dalam menanggulangi dampak perubahan iklim.

2.2 Peran Arctic Council di Kawasan Arktik

Arctic Council merupakan organisasi *inter-governmental* yang bertujuan untuk melakukan kerja sama dalam perlindungan kawasan Arktik yang meliputi bidang lingkungan, kesejahteraan kelompok suku, preservasi flora dan fauna, serta pemanfaatan sumber daya alam yang bertanggung jawab. Didirikan pada tahun

1996, negara anggota tetap sekaligus pendiri terdiri atas Amerika Serikat, Rusia, Kanada, Islandia, Finlandia, Swedia, Norwegia, dan Denmark. Kemudian, terdapat enam kelompok suku asli yang menjadi anggota tetap *Arctic Council* atau disebut sebagai *permanent participants*. Selanjutnya terdapat anggota tambahan bernama *observer* yang akan disetujui keberadaannya melalui mekanisme seleksi, terdiri atas aktor negara (*observer states*), *interparliamentary organizations*, dan *non-governmental organizations*. Berikut adalah bagan dari struktur *Arctic Council*.

Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Arctic Council



Sumber : Arctic Council

Dari bagan struktur 2.2, dapat diketahui bahwa Ministerial Meeting atau pertemuan tingkat menteri merupakan pemegang keputusan tertinggi. Pertemuan besar bertajuk *Arctic Council Ministerial Meeting* diadakan setiap dua tahun sekali yang dihadiri oleh menteri luar negeri masing-masing negara anggota dan disebut sebagai *chair*. Dalam Rules 25 1st *Arctic Council* 1998, dipilih periode

kepemimpinan negara yang disebut sebagai *House Country* di *Arctic Council* untuk jangka waktu dua tahun (*Arctic Council Rules of Procedure*, 1998 :5). Dalam penentuan keputusan, *Arctic Council* memegang prinsip *Principle of Consensus* yakni setiap perjanjian yang mengikat semua anggota diputuskan oleh kedelapan negara anggota dengan saran serta aspirasi dari observer (*Arctic Council Rules of Procedure*, 1998 :3).

Di bawahnya terdapat Secretariat Arctic Official yang berfungsi dalam menerima masukan dan saran dari Task Force, *Working groups*, dan Other Subsidiary Bodies. Observer baik negara maupun non-negara termasuk dalam bagian subsidiary bodies ini. Nantinya saran-saran tersebut akan diulas dan diolah kembali sebagai bahan rekomendasi yang akan disampaikan di *Ministerial Meeting* melalui *focal point* dan bentuk output lainnya (*Arctic Council Rules of Procedure*, 1998 :4).

Secara umum, kinerja *Arctic Council* untuk menyelesaikan setiap riset dan penanganan isu yang cukup beragam dibantu oleh *Task Force*, *working group* dan *other subsidiary bodies*. Kedudukan ketiga badan ini setara, dan ditugaskan untuk memberikan rekomendasi berdasarkan riset yang menjadi konsensus. Terkait dengan pembahasan dalam penelitian ini, *working groups* memiliki peranan yang lebih esensial, sebab keanggotannya dapat diisi oleh masing-masing observer. Setiap *working group* terdiri atas negara anggota dan partisipan observer. Berikut adalah keenam *working group*.

Tabel 2. 1 Working Groups di Arctic Council

Working Group	Tugas Umum
Arctic Contaminants Action Program (ACAP)	Mengurangi polusi di Arktik sekaligus meningkatkan kesadaran tiap negara untuk melakukan mitigasi lingkungan, kesehatan manusia dan perlindungan sosio-ekonomi.
Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP)	Monitoring dan mengumpulkan dokumentasi tren perubahan iklim beserta polutannya.
Conservation of Arctic Flora and Fauna (CAFF)	Melakukan perlindungan habitat biodiversitas spesies flora dan fauna.
Emergency Prevention, Preparedness, and Response (EPPR)	Merespon atas keadaan lingkungan yang semakin darurat ataupun kemunculan ancaman alam maupun polutan baru.
Protection of the Arctic Marine Environment	Koordinasi untuk keberlanjutan kehidupan laut dan bertanggungjawab atas urusan kelautan beserta legalitas hukumnya
Sustainable Development Working Group (SDWG)	Memberdayakan kelompok suku di Arktik untuk turut serta dalam pembangunan berkelanjutan

Sumber : Arctic Council

Dari keenam *working groups* tersebut, tiap negara anggota tetap, permanent participant, dan observer dapat memberikan sebanyak-banyaknya rekomendasi pakar. Nantinya, penentuan pilihan akan diputuskan oleh Senior Arctic Official. Sedangkan di dalam Task Forces

2.3 Rangkaian Aktivitas Tiongkok di Arktik

2.3.1. Langkah Diplomati Tiongkok di Arktik

Eksistensi Tiongkok dalam menempatkan dirinya sebagai negara aktif di Arktik telah dimulai sejak peresmian staisun penelitian di Svalbard pada tahun 2004. Dengan ini, maka Tiongkok mendapatkan kepercayaan dan keleluasaan dalam kegiatan saintifik demi menunjang penemuan-penemuan terbaru yang berguna bagi Tiongkok sendiri dan *Arctic Council* sebagai komunitas internasional. Tiongkok juga bergabung dalam *International Arctic Science Committee* pada tahun 1996. Inisiasi negara Asia, yakni Jepang dan Korea Selatan, agar memiliki forum kajian tersendiri, menarik perhatian Tiongkok yang pada akhirnya turut serta dalam Asian Forum on Polar Science di tahun 2004.

Di tahun berikutnya, secara bersamaan langkah progresif peneliti Tiongkok berlanjut dengan menjadi anggota dari *Ny-Alesund Science Managers Committee* sekaligus berperan menjadi tuan rumah forum *Arctic Science Summit Week*. Kontribusi lainnya dibuktikan oleh peneliti asal Tiongkok yang terdaftar di IMO dalam penyusunan draf kode etik kapal (*Sub Committee on Ship Design and Equipment*) yang melalui penyebrangan laut di kutub, meskipun sebelumnya Tiongkok belum memiliki pengalaman tentang riset pelayaran kapal di kawasan kutub.

Ye Jiang (2014) menambahkan catatan bahwa keseriusan Tiongkok dalam peran proteksi lingkungan secara global tergambar dari diresmikannya *National Action Plan on Climate Change 2014-2020*. Pencapaian ini menurut Ye Jiang patut diapresiasi lantas menjadi negara berkembang pertama yang membentuk rancangan

besar terkait perubahan iklim. Fokus pada perubahan iklim inilah yang membawa Tiongkok terus menekankan melakukan penelitian dan tunduk kepada hukum yang berlaku di kawasan regional tersebut (Jiang, 2014:4).

Pemerintah Tiongkok, berupaya mendekatkan diri dengan forum regional Arktik tidak lain ialah menggunakan jalur diplomasi (Singh, 2016:1). Dengan cara ini, Tiongkok dapat berbagi nilai dan tujuan yang ingin dicapai dengan negara-negara Arktik. Sehingga, forum-forum tingkat menteri yang diadakan oleh *Arctic Council* menjadi buah kesempatan untuk menunjukkan ketertarikan Tiongkok terhadap isu-isu terbaru di wilayah tersebut.

Percobaan Tiongkok untuk menjadi bagian dari negara *observer* Arctic Council dilakukan pada tahun 2006, 2008, dan 2009. Uniknya, dalam kurun waktu pengajuan tersebut, Tiongkok sudah resmi diangkat untuk menjadi *ad-hoc observer states* pada tahun 2007. Fungsi dari pemberian status ini ialah guna menyebarkan pemahaman tentang rangka kerja *Arctic Council* pada forum-forum tingkat kementerian atau yang lebih kecil lingkupnya (Hong, 2018, p. 3). Perjuangan demi status ini melewati berbagai usaha keras dalam strategi diplomatik serta konsistensi sikap *low-profile* (Joelsen, 2016, p. 36). Hal inilah yang membuat Tiongkok pada akhirnya mampu meraih status sebagai *observer states* pada tahun 2013 bersama dengan Italia, India, Jepang, Korea Selatan, dan Singapura.

Pada pertemuan *Arctic Council* Kiruna 2013 dinilai sebagai awal diakuinya negara-negara Asia sebagai aktor signifikan dalam keterlibatan isu di Arktik setelah sebelumnya pengangkatan *observer states* cenderung kepada negara-negara Eropa (Fedorovsky et al., 2016). Situasi tersebut jelas memberikan ruang bagi Asia untuk

memperkenalkan nilai dan pandangannya selama ini tentang perubahan iklim, rute pelayaran, dan kerjasama internasional tentang penggunaan sumberdaya Arktik secara bertanggungjawab. Artinya *Arctic Council* secara kolektif membuka kesempatan bagi negara Asia agar turut menjaga kerentanan iklim Arktik. Namun pernyataan dari Menteri Luar Negeri Norwegia Espen Barth menegaskan bila kepercayaan amanah setimpal dengan implikasi, sehingga observer states utamanya negara Asia harus dalam koridor kepatuhan terhadap segala konsekuensi legal yang ditetapkan (Financial Times, 2013).

Terkait dengan hukum internasional tentang geografi Arktik, Tiongkok memang tidak dapat berbuat lebih banyak. Berdasarkan Artikel 137 ayat 1 UNCLOS yang berbunyi

“No State shall claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part of the Area or its resources, nor shall any State or natural or juridical person appropriate any part thereof. No such claim or exercise of sovereignty or sovereign rights nor such appropriation shall be recognized.” (UNCLOS, 1970 :70)

Sehingga setiap negara tidak dapat sewenangnyanya untuk mengklaim yurisdiksi Arktik karena termasuk wilayah CHM yang merupakan wilayah umum bagi seluruh negara, dan kepentingan kolektif hanya untuk penelitian.

Dengan perspektif ini, selain karena Tiongkok merupakan partisipan yang menandatangani UNCLOS 1994, intensi untuk mengklaim wilayah secara legal dari setiap jengkal laut Arktik bukan merupakan prioritas. Perihal ini yang menurut Taisaku (2013) tidak dapat dibandingkan dengan keterlibatan di Laut China Selatan (LCS). Secara penyikapan terhadap isu, Tiongkok telah mengklaim LCS atas dasar

ketetapan tradisional yang pernah berlaku. Sedangkan di Arktik, Tiongkok tidak memiliki landasan atas klaim apapun, terlebih jika dikaitkan dengan alasan historis. Yun Sun (2018) pun memihak opini jika keberadaan Tiongkok bukan dalam rangka menyusun bangunan militer di Arktik, seperti yang Tiongkok perlakukan terhadap LCS.

Konsep internasionalisasi wilayah Arktik merupakan buah kerja kerja dari ilmuwan asal universitas-universitas terbaik di Tiongkok. Pada prosesnya, penelitian yang teruji mampu dipublikasikan dengan baik di media berita dan penunjang keputusan pemerintah. Argumen utama yang diangkat ialah ajakan dunia internasional agar peduli dan mafhum tentang Arktik *common heritage of mandkind*. Dengan ini, pemanfaatan jalur dan eksplorasi, baik penelitian maupun sumber daya alam, bisa dilakukan oleh siapa saja Jalur tersebut bernama *Northern Sea Route* dan *Northwest Passage* yang sudah sejak lama dioperasikan untuk arus komoditas menggunakan kapal oleh negara pantai di Arktik (Solli et al., 2013)

Narasi near arctic state juga menjadi cara yang dirumuskan para ilmuwan untuk menggambarkan posisi Tiongkok. Penggunaan ini memiliki alasan bahwa Tiongkok sebenarnya lebih dekat dengan kondisi geografis dibandingkan beberapa negara non-Arktik, ini termasuk negara-negara yang belum mendapatkan status sebagai observer di *Arctic Council*. Pesan yang ingin disampaikan para politisi bersama think tank adalah jika Tiongkok memang layak untuk mendapatkan posisi di Arktik, dengan segala aspek yang harus ditaati. Ini merupakan bagian dari strategi Tiongkok untuk mengembangkan keterlibatan lebih intensif dalam rute

NSR yang menguntungkan bagi setiap kapal perjalanan komoditas (Whitney et al., 2018)

2.3.2. Eksplorasi Sumber Energi dan Jalur Pelayaran Baru

Jalur Sutra Kutub (*Polar Silk Road*) merupakan sebuah pijakan lanjutan sekaligus hasil berbagai akumulasi upaya Tiongkok dalam memaksimalkan peran sektor industri. Selain dari sektor instansi pemerintah yang banyak berwenang dalam menetapkan kajian strategis dan penelitian berbasis lingkungan, di sisi lain aktor-aktor swasta mampu berintegrasi dengan preferensi nasional yang dituju Tiongkok. Perusahaan-perusahaan besar turut menaungi setidaknya dalam dua sub bidang industri, yakni eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam serta industri logistik pelayaran. Dua sektor ini memang sejalan dengan potensi Arktik yang dinilai sangat berharga karena menyimpan cadangan sumber daya sebesar 13% dari total cadangan migas dunia (Pelaudeix, 2018). Di sisi lain, pelayaran melalui jalur utara dianggap mampu meningkatkan efisiensi biaya, terutama untuk pengiriman komoditi ke Eropa.

Perinciannya, sektor eksplorasi sumber daya alam minyak bumi diakuisisi oleh *China National Petroleum Corporation* (CNPC). Dibawah CNPC, sektor swasta dengan bebas bertanggungjawab, dipersilakan untuk melaksanakan proyek eksplorasi di Arktik. Selama kurun waktu 2011-2018, sektor swasta telah beberapa kali menjalin kerjasama dengan negara lain dalam misi tersebut. Pada tahun 2010, CNPC mengawali kesepakatan kerjasama besar dengan Sovcomflot Group yang

berfokus pada transportasi hidrokarbon (Hsiung & Røseth, 2018 :7). Selang setahun kemudian, giliran Xinye Mining menyetujui kooperasi agenda dengan Londong mining untuk mengeksplorasi biji besi di wilayah Greenland (Reuters, 2016). *China Oilfield Services Limited* (COSL) pada tahun 2015, menyepakati kerjasama dengan Statoil di wilayah Laut Okhotsk untuk ditindaklanjuti sebagai kerja sama dalam menggali sumber-sumber minyak.

Kehadiran Tiongkok sebagai mitra bisnis telah banyak diterima oleh negara-negara Arktik. Investasi paling disorot tertuju pada kesepakatan Tiongkok dengan Yamal LNG, perusahaan eksplorasi migas asal Russia dengan angka 20%. Lebih spesifik lagi, aktor penanam saham tersebut ialah CNPC demi membuka lokus eksplorasi baru dengan perusahaan yang terfokus di Siberia tersebut. Kisaran migas yang diperoleh Yamal LNG per tahunnya juga menjadi daya tarik tersendiri, dengan produksi 15% dari penjualan total dunia pada tahun 2017. Kooperasi ini tidak terhenti pada kesepakatan itu saja, CNPC menekan kontrak dengan perusahaan lain asal Rusia, yakni Novatek yang berlokasi di Sungai Ob (tidak jauh dari wilayah Yamal) dan Rosneft di Laut Barents dengan produksi mencapai 19 mt (metrik ton) per tahun (Pelaudeix, 2018).

Dari segi transportasi, jalur pelayaran bagi kapal-kapal yang mengangkut komoditas ke wilayah Eropa dan Aftika, jalur Arktik membuka pandangan baru. Seiring dengan mencairnya es di kutub utara, hal ini tidak hanya berdampak pada ancaman iklim yang berakhir pada perubahan ekstrem. Lebih dari itu, mencairnya es di kutub berarti bahwa membuka ruang bagi kapal-kapal untuk mengarungi wilayah Arktik dengan lebih sedikit halangan. Rusia sebagai negara yang memiliki

wilayah daratan di sekitar Arktik yang paling luas, sudah terlebih dahulu meregulasi tentang jalur pelayaran di wilayah Arktik. Sebelum adanya deklarasi *white paper* Tiongkok pada tahun 2018, Rusia telah mengesahkan *Northern Sea Route Administration (NSRA)* pada tahun 2013. Pemberlakuan aturan ini vital bagi negara-negara yang hendak melakukan pelayaran melalui jalur utara. Pasalnya, Russia hanya memberikan izin ketat kepada kapal-kapal yang memenuhi kriteria dan atas persetujuan bilateral dengan negara lain.

Tidak sampai disitu saja, kerja sama untuk menyepakati perizinan pelabuhan-pelabuhan milik Russia kepada kapal-kapal Tiongkok terus berlanjut demi membuka ketersediaan jalur transportasi lain. Pada tahun 2018, COSCO memberi mandat kepada *Guangzhou Shipyard International* untuk menyediakan kapal-kapal untuk berlayar menuju Yamal LNG Project milik Russia. Proyek besar milik Russia ini berfokus pada bidang eksploitasi migas di sekitar semenanjung atau sekitar daratan Russia. Karena letaknya di *South Tambey Field* yang berada tepat di kawasan pelabuhan vital di Yamal, kapal-kapal negara lain kerap kali singgah, menaruh barang, dan melakukan persiapan eksplorasi tambang. Hal yang menarik adalah ketika di Yamal tersebut telah selesai membuka bandar udara Sabetta Airport demi memberikan akses kemudahan bagi para pihak tertentu yang membutuhkan transportasi udara.

2.4 Kritik Terhadap Keterlibatan Tiongkok di Arctic Council

Kritik terhadap keterlibatan Tiongkok di *Arctic Council* maupun Arktik secara lebih luas, dilontarkan oleh Menteri Luar Negeri Amerika Serikat, Mike Pompeo dalam kesempatan forum *Arctic Council* di Rovaniemi, Finlandia pada tahun 2019. Pompeo menaruh perhatian terhadap identitas yang Tiongkok buat sebagai *near-arctic state* bukanlah sebuah hal yang bisa diterima oleh semua negara, terutama bagi *Arctic Council* (CBC News, 2019). *Arctic Council* hanya terdiri atas negara tetap dan negara non-Arktik, tidak ada kategori ketiga dan seterusnya. Kesempatan menjadi observer sudah cukup untuk mengakomodasi kepentingan tiap negara yang ingin turut serta dalam kontribusi pengetahuan dan rencana pengembangan bidang lainnya di Arktik. (New York Times, 2019).

Di dalam forum pertemuan *Arctic Council*, kepentingan militer dan sektor keamanan tidak diperkenankan didiskusikan (Ottawa Declaration, 1996). Urusan tersebut merupakan perihal lain yang harus diselesaikan secara bilateral ataupun bentuk hubungan antar negara lainnya. Namun tindakan-tindakan luar negeri Tiongkok yang semakin meningkat di Arktik justru ditanggapi berbeda oleh negara lain, seolah terdapat maksud lain atas kehadiran Tiongkok. Salah satunya ialah Departemen Pertahanan Amerika Serikat. Dalam rilisan *Department of Arctic Strategy 2019*, aktivitas tiap aktor, terutama negara, di Arktik memiliki dinamika penyebab tersendiri. Poin keempat dari lima penyebab itu ialah meningkatnya intensitas aktivitas militer di Arktik. Setelah mengungkapkan penguatan pertahanan udara dan sensor radar di pantai perbatasan utara di Arktik oleh Rusia, narasi pada teks menyebut pula nama Tiongkok sebagai potensi ancaman.

“It includes China’s icebreaking vessels, the Xuelong and newly-constructed Xuelong 2, and civilian research efforts, which could support a strengthened, future Chinese military presence in the Arctic Ocean, potentially including deployment of submarines to the region”(US Department of Defense, 2019)

Klaim tertuju pada kapal Xuelong 2 yang selama ini menjadi tumpuan riset oleh ilmuwan, justru menjadi keran pembuka untuk pengiriman unit kapal selam militer. Hal ini disebabkan karena kapal pemecah es tersebut menyimpan informasi tentang pengenalan area maritim Arktik.

Dokumen ini juga mengomentari tentang China’s Arctic Policy yang erat kaitannya dengan tujuan implementasi Belt and Road Initiatives. Integrasi ini jelas tertera ketika *white paper* milik Tiongkok mengungkapkan tujuan dalam bidang eksplorasi sumber daya alam berada di urutan ketiga tingkat kepentingannya. Meskipun di dalam naskah *white paper* Tiongkok menggunakan frasa *in a “Lawful and Rational Manner”*, DoD mengartikannya sebagai sebuah upaya untuk restrukturisasi tata pemerintahan Arktik melalui adanya intergasi ekonomi dengan rencana BRI.

Pada akhirnya, naskah rilis DoD ini memberikan gambaran resiko yang akan dihadapi oleh Amerika Serikat dengan adanya intensi kerja sama Russia-Tiongkok dalam upaya perluasan pengaruh di Indo Pasifik, maka Arktik menjadi bagian di dalamnya. Lalu lintas pelayaran di *Northern Sea Route* yang kini banyak dibangun pelabuhan oleh Rusia menjadikan akses perlengkapan militer juga turut diperketat. Dalam kerja samanya dengan Tiongkok, maka Tiongkok dapat

mengambil keuntungan dalam hal perolehan sumber energi dan kemungkinan untuk abai terhadap aturan maritim internasional. Penyebabnya karena Tiongkok terbiasa dalam sikap tidak menghormati norma dan aturan internasional, utamanya dalam bidang maritim. Kapabilitas militer Rusia guna mengamankan wilayahnya di utara dapat merugikan stabilitas perdamaian yang diangkat oleh *Arctic Council*.

Di pihak Kanada, tanggapan terhadap masuknya Tiongkok di Arktik di awal pada tahun 2013 ialah tidak terlalu setuju, terlebih keterlibatan lebih jauh tentang pengambilan keputusan di *Arctic Council*. Lackenbauer (2014 :5) dalam tulisannya yang berjudul "*Canada and the Asian Observer to the Arctic Council: Anxiety and Opportunity*" memberikan hasil polling terhadap beberapa politisi Kanada yang menolak eksistensi negara-negara Asia sebagai negara observer, dan Tiongkok berada di urutan keempat dengan polling 56%. Alasan penolakan ini diantaranya ialah kemungkinan minimnya kontribusi negara-negara Asia sebagai pembaharu Arktik yang disebut sebagai *global government mechanism*. Maka, alasan ini berkaitan dengan kurangnya perhatian mendatang tentang perlindungan lingkungan akibat perubahan iklim, dan di satu sisi negara-negara observer akan terus berinvestasi dalam hal ekonomi perdagangan sehingga terjadi ketidakseimbangan peran yang dijalankan.

Pada aspek lain, Kanada mengingatkan kepada negara observer agar merefleksikan kesadaran dan kepedulian terhadap kelompok suku pribumi di negara mereka masing-masing. Pada pertemuan *Arctic Council* 2013 di Kiruna, Swedia, perwakilan Kanada menjunjung sub tema mengenai "*development for the people of the North*" untuk mendorong negara lainnya turut serta dalam melibatkan

unsur kesejahteraan dan humanisme suku pribumi di Arktik sebagai salah satu tujuan signifikan (Nunatsiaq News, 2013). Maka dari itu, tiap-tiap negara sudah sepatutnya mengakui keberadaan kelompok ini di lingkaran Arktik dan kelompok yang ada di negara sendiri, tentunya pesan ini juga tertuju kepada Tiongkok. Keanehan akan muncul apabila respek di tingkat internasional dilakukan namun sikap di ranah domestik justru terjadi praktek diskriminasi

Jauh sebelum momen dikeluarkannya China Arctic Policy pada tahun 2018, dalam sebuah wawancara kepada media pada Januari 2014, Perdana Menteri Kanada Stephen Harper memberikan tanggapannya terhadap konsep internasionalisasi Arktik. Baginya, keterlibatan negara observer harus benar-benar dipahami sebagai bentuk *Arctic Council* membuka kesempatan untuk adanya kerja sama dan saling menghormati. Garis besar pernyataannya adalah bahwa negara-negara observer tidak setara kedudukannya dengan Kanada dan negara anggota lainnya dalam kedaulatan serta kekuatan aspirasinya di Arktik. Ini menjadi indikasi bahwa sebenarnya di era Perdana Menteri Harper kurang menyetujui konsep internasionalisasi Arktik. Konsep ini menurutnya, sudah terlalu jauh untuk melibatkan banyak aktor negara observer untuk mengambil keputusan pada sebuah regionalisme wilayah yang negara-negara ini tidak memiliki sejangkal teritori di dalamnya. Maka dari itu, Kanada akan terus melakukan update kebijakan guna mempersiapkan hal-hal yang akan terjadi ke depan, salah satunya ialah dengan semakin banyaknya aktor dengan status negara observer (The Globe and Mail, 2017)

Aktivitas Tiongkok terkait investasi ekonomi di Arktik juga menjadi sorotan. *Canadian Security Intelligence Services* memberikan komentar terkait

hubungan kerjasama bilateral dengan setiap negara anggota di *Arctic Council* ke depannya merupakan percobaan untuk meraih kepentingan dengan cara koersif. Dalam rilisan ini, Tiongkok memiliki metode efektif dalam menuntut keuangan negara partnernya dalam investasi (Canadian Security Intelligence Service, 2018 :78). Tuntutan lain yang dituju Tiongkok ialah mengenai perairan di *Northwest Passage* yang sudah sepenuhnya digunakan sebagai jalur internasional. Padahal dalam Kanada juga memiliki kepentingan dalam menjadikan *Northwest Passage* sebagai wilayah penting untuk menumbuhkan perekonomian via pelabuhan-pelabuhannya, selain karena sebagian wilayah perairan tersebut masih menjadi teritori dari Kanada (Allard, 2020 :77).