

Strategi Keamanan Energi Tiongkok melalui Pembangunan Pipa Minyak Gwadar-Kashgar dalam Kerangka China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Tahun 2004-2013

Putu Gita Novelia Panin¹⁾, Idin Fasisaka²⁾, Putu Titah Kawitri Resen³⁾

^{1,2,3)} Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Udayana

Email: gitanovelia@unud.ac.id¹⁾, idinfasisaka@unud.ac.id²⁾, kawitriresen@unud.ac.id³⁾

ABSTRACT

This research aims to explain China's strategy on taking measures to build Gwadar-Kashgar oil pipeline by using qualitative method. The above-mentioned pipeline through Pakistan-China line is a response of Malacca Dilemma that vividly captures the nature of the Sea Lanes of Communication (SLoC) challenges to China's oil transportation from the Middle East. Given the proposed pipeline is far from cost effective compare to the usual routes, China still dependent on the sea routes considering the small proportion of oil that can be transported through the pipeline. The data in this research was analysed by using energy security, national strategy and rational choice theory frameworks. This research perceives that China's overland oil supply route plan is driven by a purpose to strengthening China's energy security by using a minimizing the maximum lost strategy and to avoid possibility of any damage lost.

Keywords: *Malacca Dilemma, Sea Lanes of Communication, Energy Security, National Strategy, Rational Choice Theory.*

1. PENDAHULUAN

Keamanan energi kini merupakan bagian tidak terpisahkan dari keamanan nasional suatu negara (Deese & Nye, 1981). Pasca krisis minyak bumi di tahun 1973, negara-negara importir minyak bumi mulai menyadari signifikansi isu keamanan energi sebagai bagian penting dari keamanan nasional negaranya (Jian, 2009). Tolak ukur keamanan energi kini berorientasi pada ketersediaan energi untuk memenuhi pasokan yang dibutuhkan sektor industri (Falola & Genova, 2005). Peningkatan

industrialisasi membuat negara-negara semakin bergantung pada pasokan minyak bumi.

Tiongkok sebagai salah satu negara industri sangat bergantung pada kebutuhan pasokan minyak bumi. Pasca Reformasi Ekonomi di tahun 1978, Tiongkok mulai mengalami proses industrialisasi (Jian, 2009) dan berdampak pada peningkatan kebutuhan pasokan minyak bumi Tiongkok. Peningkatan konsumsi minyak bumi Tiongkok yang tidak sebanding dengan produksi minyak bumi dalam negeri akhirnya membuat Tiongkok di tahun 1993 mulai mengimpor untuk memenuhi kebutuhan minyak bumi nasional (National

Development Reform Commission, 2007). Impor minyak bumi Tiongkok sebagian besar diperoleh dari negara-negara di Timur Tengah.

Impor minyak bumi Tiongkok dari Timur Tengah disalurkan menggunakan rute laut di sepanjang *Sea Lines of Communication* (SLoC) dengan menggunakan *Very Large Crude Carrier* (VLCC) (Len, 2015). Namun demikian, penggunaan rute laut ini juga tidak lepas dari adanya ancaman terhadap transportasi minyak bumi Tiongkok. Ancaman tersebut berupa penyerangan dari kelompok perompak maupun kerentanan adanya intervensi dari negara-negara yang berupaya untuk mengontrol rute SLoC.

Gambar 1. Rute Laut dan Rute Transportasi Darat China Pakistan Economic Corridor (CPEC)



Sumber: *Industry Sources, ICICI Securities* (2017)

Sebagai respon atas kondisi tersebut, Pemerintah Tiongkok di tahun 2013 kemudian mencetuskan pembangunan rute pipa minyak Gwadar-Kashgar sepanjang 3.000 km sebagai rute transportasi baru impor minyak bumi Tiongkok dari Timur Tengah (Khan, 2013; Ahmar, 2015). Tiongkok melalui proyek di bawah kerangka *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) nantinya akan menyalurkan

impor minyak bumi negaranya di sepanjang rute pipa minyak dari Gwadar, Pakistan hingga Kashgar, Tiongkok (Ahmar, 2015). Penggunaan pipa minyak akan memangkas jarak dan waktu tempuh penyaluran minyak bumi Tiongkok (Khan, 2013).

Namun, penggunaan pipa minyak dalam menyalurkan impor minyak bumi Tiongkok dapat membebankan biaya yang lebih besar dari penggunaan rute laut sehingga penggunaannya dinilai tidak efektif dari segi biaya (Erickson & Collins, 2010; Sharan & Thirer, 2011). Disamping itu, penggunaan pipa minyak hanya dapat menampung sebagian kecil dari pasokan minyak bumi Tiongkok yang harus ditransportasikan dari Timur Tengah (The Nations, 2016). Dengan demikian, penggunaan pipa minyak nantinya tidak akan mengubah kebutuhan Tiongkok untuk tetap menggunakan rute laut dalam menyalurkan impor minyak bumi.

Peneliti kemudian tertarik untuk melihat tujuan Tiongkok membangun rute transportasi darat ketika beban biaya penggunaan rute pipa minyak lebih besar dan tidak pula mengubah kebutuhan Tiongkok untuk menggunakan rute laut.

2. KAJIAN PUSTAKA

2.1. KAJIAN PUSTAKA

Peneliti menggunakan tiga tulisan sebagai kajian pustaka yang memiliki relevansi dengan fokus penelitian ini. Kajian pustaka pertama diambil dari tulisan Guy C. K. Leung (2010) yang berjudul *China's Energy Security Perception and Reality*. Tulisan Leung (2010)

mengelaborasi peranan signifikan minyak bumi bagi perekonomian Tiongkok. Pertumbuhan kebutuhan pasokan minyak bumi telah mendorong munculnya isu keamanan energi di tengah publik Tiongkok. Leung (2010) menyebut keamanan energi Tiongkok berorientasi pada isu ketersediaan pasokan minyak bumi untuk menjaga tren pertumbuhan ekonomi Tiongkok dan memenuhi agenda Tiongkok di abad ke-21. Argumen Leung (2010) membantu proses penelitian untuk menjelaskan minyak bumi sebagai kebutuhan negara dalam menjalankan perekonomian sehingga keamanan pasokan minyak bumi menjadi orientasi utama dalam keamanan energi untuk menjamin stabilitas nasional negara.

Tulisan kedua yang Peneliti gunakan diambil dari tulisan Pak K. Lee (2006) yang berjudul *China's Quest for Oil Security: Oil Wars in the Pipeline?*. Tulisan Lee (2006) menjelaskan langkah yang ditempuh Pemerintah Tiongkok dalam untuk mengurangi kerentanan terhadap pasokan minyak bumi negaranya akibat ketergantungan pasokan minyak bumi dari Timur Tengah. Lee (2006) menyebutkan Pemerintah Tiongkok berupaya melakukan diversifikasi terhadap sumber minyak bumi negaranya ke Asia Tengah dan Rusia. Strategi ini mampu mengurangi ketergantungan Tiongkok akan pasokan minyak bumi yang berasal dari Timur Tengah. Argumen Lee (2006) membantu proses penelitian untuk menjelaskan bahwa negara akan menerapkan strategi nasional dalam upaya untuk mengamankan supali energi negaranya dalam

memperkuat serta mencapai keamanan energi dengan mengurangi kerentanan atau mencegah ancaman terhadap keamanan energi negaranya.

Kemudian, tulisan terakhir diambil dari tulisan D. Weimer & Vining (2005) yang berjudul *Cost-Benefit Analysis in a Bureaucratic Setting the Strategic Petroleum Reserve*. Weimer & Vining (2005) menjelaskan pertimbangan rasional Amerika Serikat dibalik keputusannya membangun cadangan olahan minyak bumi (*petroleum stockpiles*). Keputusan Amerika Serikat tersebut dilakukan sebagai respon atas embargo minyak bumi negara-negara anggota *Organization of Arab Petroleum Exporting Countries* (OAPEC) kepada Amerika Serikat di tahun 1973. Pada awalnya program Strategic Petroleum Reserve (SPR) menimbulkan banyak keraguan sebab tindakan *stockpiling* membutuhkan biaya yang cukup besar dan dapat berpotensi membahayakan kesinambungan pasokan minyak bumi global. Weimer & Vining (2005) kemudian menjelaskan bahwa tindakan Amerika Serikat tersebut dilandasi tiga pertimbangan rasional utama. Adapun pertimbangan rasional suatu negara dalam mengamankan energi menurut Weimer & Vining (2005) yang juga dapat membantu proses penelitian, meliputi: faktor eksternal, *minimizing the maximum lost strategy* dan strategi yang dapat menjamin negara tetap dapat memperoleh pasokan ketika terjadi gangguan pada pasokan minyak bumi.

2.2. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran pertama yang Peneliti gunakan adalah konsep Keamanan Energi. Yergin (dikutip dalam Leung, 2010:1.332) menjelaskan keamanan energi sebagai sebuah kepastian terpenuhinya suplai energi yang cukup dan diandalkan dapat diperoleh pada tingkat harga yang wajar dan tidak membahayakan nilai dan tujuan nasional yang utama. Winzer (2012) menawarkan dua indikator utama dalam keamanan energi yaitu ketersediaan energi (*availability*) dan kemudahan akses (*accessibility*). Indikator keamanan energi dari sudut pandang negara importir dapat dilihat dari dua aspek penting yaitu cara mendapatkan persediaan yang cukup (*sufficient supplies*) dan cara menjaga keamanan pengiriman energi tanpa halangan dari negara produsen ataupun gangguan lainnya.

Konsep kunci dari analisis energi dalam Studi Keamanan menurut Romm (1993) terletak pada kerentanan (*vulnerability*) munculnya gangguan dari suplai energi yang hanya dapat diatasi negara melalui beban biaya sosial dan ekonomi yang tinggi. Gault (2006) mengemukakan bahwa setiap negara yang memiliki ketergantungan energi dapat mengalami gangguan (*system interruption*) terhadap suplai energi. Gangguan dalam suplai energi, dalam bentuk *physical shortage*, dapat terjadi ketika suplai dihentikan atau terjadinya peningkatan harga energi secara tiba-tiba dan tak terprediksi (Winzer, 2012). Kondisi ini dapat berakibat pada terganggunya perekonomian negara yang memiliki ketergantungan terhadap suplai energi.

Kemudian, Peneliti juga menambahkan konsep Strategi Nasional. Strategi nasional menurut Klare (dikutip dalam Lee, 2006: 265) merupakan tindakan negara dalam mengamankan sumber daya utama yang tidak diperbaharui, salah satunya minyak bumi. Konsep strategi nasional yang disampaikan Klare (2001) secara umum dijelaskan Frankel (1990) sebagai tindakan negara untuk mengamankan Kepentingan Nasional dan mencapai kondisi *statecraft*. Buzan (dikutip dalam Lee, 2006: 266) menjelaskan bahwa negara akan berupaya untuk mengurangi ketidakamanan baik dengan mengurangi kerentanan atau dengan mencegah dan mengurangi ancaman.

Risiko dalam transportasi energi salah satunya dapat disebabkan oleh ancaman (*threat*) dalam penggunaan suatu jalur transportasi (Zhang *et al.*, 2013). Perdagangan energi yang terus meningkat menurut Gault (2006) telah menyebabkan sistem transportasi energi menjadi semakin kompleks. Gault (2006) mengemukakan bahwa kondisi ini berimplikasi pada kebutuhan negara untuk meningkatkan nilai investasi dalam transportasi energi demi memenuhi tingkat permintaan energi. Vivoda (2009) menyebutkan negara importir yang bergantung pada suplai energi akan bersedia merelakan beban biaya tambahan yang digunakan untuk memperoleh rute transportasi yang aman.

Teori Pilihan Rasional menjelaskan bahwa suatu pilihan yang diambil oleh aktor rasional didasarkan pada perhitungan atau kalkulasi untung rugi (*cost and benefit calculation*)

(Green, 2002). Adapun tiga pertimbangan yang melandasi pilihan rasional suatu negara menurut Horwich & Weimer (dikutip dalam Weimer & Vining, 2005: 6) dalam mengamankan kebutuhan suplai minyak bumi negaranya meliputi: (1) Tindakan negara dalam mengamankan suplai minyak bumi dipengaruhi oleh pengaruh eksternal negaranya; (2) Tindakan negara dalam mengamankan suplai minyak bumi merupakan jaminan yang dapat menghindarkan negara dari kemungkinan terkecil munculnya kerugian yang besar; dan (3) Tindakan negara berupaya mengamankan suplai minyak bumi dilakukan untuk memastikan bahwa negara setidaknya tetap memperoleh suplai minyak bumi bagi negaranya ketika terjadi gangguan.

Negara memiliki kecenderungan untuk memilih strategi yang dapat mengurangi risiko yang mengancam kepentingan nasional negaranya. Levy (1997) melihat adanya sebuah pola bahwa aktor rasional cenderung berperilaku memilih pilihan yang menghindari risiko di antara pilihan-pilihan yang memberikan keuntungan namun juga dapat berperilaku memilih untuk menerima risiko bila pilihan-pilihan lain benar-benar merugikan. Negara yang memilih pilihan yang menghindari risiko dalam keamanan energi menurut Owen (2004) dipengaruhi pertimbangan akan munculnya *damage cost*, yaitu biaya yang dibebankan kepada negara akibat dari adanya gangguan yang muncul dari pengaruh fenomena lingkungan yang tidak menguntungkan dan menyebabkan gangguan pada keamanan energi negaranya. Oleh karenanya upaya

negara untuk menghindari munculnya *damage cost* juga akan bergantung pada kesediaan negara untuk membayar dalam mengamankan suplai energi negaranya dari gangguan (Owen, 2004).

3. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif eksplanatif dengan studi kasus (*case study*). Penelitian dengan metode kualitatif pada umumnya bersifat subjektif dan hendak tafsiran dari suatu permasalahan dan fenomena sosial yang dijadikan objek penelitian (Bungin, 2007). Sugiyono (2010) menjelaskan metode eksplanasi sebagai metode yang digunakan untuk menjelaskan pola hubungan atau pengaruh sebab-akibat antara variable-variabel yang ada.

Sumber data pada penelitian ini menggunakan sumber data sekunder atau dikenal dengan istilah penelitian studi kepustakaan. Peneliti mengumpulkan data dan tulisan ilmiah yang berasal dari sumber cetak maupun online yang berkaitan dengan objek penelitian. Penelitian ini menggunakan tingkatan analisis negara. Tingkat analisis negara digunakan untuk menjelaskan tindakan yang diambil oleh suatu negara dipengaruhi oleh faktor internal negara yaitu kepentingan nasional.

Data-data yang diperoleh pada penelitian ini dikumpulkan dengan menggunakan studi kepustakaan dengan metode kombinasi manual dan online. Kemudian, data-data tersebut disajikan dalam bentuk teks narasi yang disesuaikan dengan topik bahasan di masing-

masing bab disertai dengan grafik, tabel maupun bagan.

4. PEMBAHASAN

4.1. TIONGKOK DAN KEBUTUHAN MINYAK BUMI

Minyak bumi merupakan salah satu kebutuhan utama bagi Tiongkok setelah merasakan dampak Reformasi Ekonomi di tahun 1978. Tahun 1978 disimbolkan sebagai titik balik sejarah Tiongkok melalui program “Reformasi dan Keterbukaan” (Feng *et al.*, 2013). Pemerintah Tiongkok dibawah kepemimpinan Deng Xioping mencetuskan Politik Pintu Terbuka dengan mengedepankan strategi ekonomi berbasis sosialis pasar (Yao & Chang, 2015) yang kemudian disesuaikan dengan ciri khas Tiongkok (Wang, 1994). Salah satu kebijakan yang difokuskan oleh Pemerintah Tiongkok adalah pembangunan industri secara masif di Tiongkok.

Sebagai dampak dari industrialisasi, Tiongkok mengalami pertumbuhan kebutuhan pasokan minyak bumi. Industri-industri yang dibangun oleh Pemerintah Tiongkok sangat mengandalkan pasokan minyak bumi sebagai sumber energi. Peningkatan kebutuhan pasokan minyak bumi Tiongkok ini di tahap awal masih dapat terpenuhi secara mandiri melalui produksi minyak bumi dalam negeri (*self-sufficiency energy*). Sebagai respon atas peningkatan kebutuhan pasokan minyak bumi, Pemerintah Tiongkok membangun sistem ketahanan energi nasional. Hal tersebut dilakukan Tiongkok dengan membangun industri minyak bumi dalam negeri untuk

memenuhi konsumsi minyak bumi nasional (Meidan, 2016).

Peningkatan konsumsi minyak bumi nasional yang tidak lagi dapat terkejar melalui produksi dalam negeri akhirnya mendorong Pemerintah Tiongkok mulai mengimpor kebutuhan minyak bumi negaranya. Tiongkok akhirnya menjadi *net oil importer* di tahun 1993 (National Development Reform Commission, 2007). Impor minyak bumi Tiongkok diperoleh dari berbagai kawasan, mayoritas diantaranya diperoleh dari negara-negara di Timur Tengah.

Pasokan minyak bumi dari Timur Tengah mulai masuk ke Tiongkok pada tahun 1990an (Alterman, 1990). Negara-negara dari Timur Tengah mendominasi sebagian besar ekspor minyak bumi ke Tiongkok. Adapun negara-negara tersebut, meliputi Arab Saudi, Oman, Iran, Irak, Kuwait dan Uni Emirat Arab serta Qatar (Dorraj & English, 2013). Nilai impor minyak bumi Tiongkok dari negara-negara di Timur Tengah terus tumbuh setiap tahunnya. Di tahun 2014, impor minyak bumi dari Timur Tengah menguasai 41% impor minyak bumi total Tiongkok. Jumlah tersebut terus mengalami kenaikan dari 49% di tahun 2009 hingga mencapai lebih dari setengah impor minyak bumi Tiongkok secara keseluruhan di tahun 2013 dengan nilai mencapai 51% (UN Comtrade, 2014).

4.2. RUTE TRANSPORTASI IMPOR MINYAK BUMI TIONGKOK

Impor minyak bumi Tiongkok dari Timur Tengah disalurkan melalui rute laut di sepanjang Sea Lines of Communication (SLoC)

menggunakan Very Large Crude Oil (VLCC) (Singh, 2013). Rute SLoC yang membentang dari Samudra Hindia hingga Laut Tiongkok Selatan merupakan rute arteri pengiriman impor minyak bumi Tiongkok dari Timur Tengah. Setiap kali pengiriman, tanker minyak bumi Tiongkok harus menempuh jarak sepanjang 10.000 km (Khan, 2013) dengan waktu tempuh hingga mencapai 30-45 hari (The Nations, 2016).

Samudra Hindia sebagai perlintasan utama di SLoC memiliki dua choke point utama. Choke point pertama yang harus dilalui tanker minyak bumi Tiongkok adalah Selat Hormuz yang merupakan perairan yang menghubungkan Teluk Persia dengan Teluk Oman dan Laut Arab (Komiss & Huntzinger, 2011). Selat ini memegang peranan sebagai perlintasan utama bagi impor minyak bumi yang berasal dari Timur Tengah (Khalid, 2012). Setelah melalui Selat Hormuz, tanker minyak bumi Tiongkok akan melalui Selat Malaka sebagai choke point kedua, Selat Malaka yang terletak diantara Indonesia, Malaysia dan Singapura (Zheng *et al.*, 2018) ini merupakan muara utama pengiriman minyak bumi yang melalui Selat Hormuz.

4.3. ANCAMAN TERHADAP PENGGUNAAN RUTE LAUT

Ketergantungan Tiongkok terhadap rute laut melalui rute SLoC akibat tingginya mobilitas tanker minyak bumi Tiongkok yang melintasi rute ini membuat isu keamanan suplai minyak bumi menjadi kekhawatiran bagi Pemerintah Tiongkok (Zhang, 2011). Hal tersebut

diutarakan oleh Hu Jintao melalui istilah *Malacca Dilemma* di tahun 2003 (Lanteige, 2008). Istilah *Malacca Dilemma* merefleksikan kekhawatiran Pemerintah Tiongkok akan tingginya ketergantungan Tiongkok terhadap penggunaan rute melalui SLoC khususnya Selat Malaka dalam menyalurkan impor minyak bumi negaranya (Ji, 2007; Lanteige, 2008; Brewster, 2014).

Tiongkok menghadapi situasi internasional yang kompleks dengan beragam ancaman keamanan tradisional maupun non-tradisional yang saling berkaitan satu dengan lainnya sehingga membuat keamanan di rute laut melibatkan relasi di antara banyak *power* di dunia (Wang, 2015). Kondisi tersebut disoroti oleh Purnawirawan Kolonel People's Liberation Army Air Force (PLAAF), Dai Xu, yang mengkhawatirkan keamanan suplai minyak bumi Tiongkok di sepanjang SLoC, seperti dikutip dari Yung *et al.*, (2014; 7):

"Looking at the example of the Middle East, which supplies over half of China's oil imports, Chinese oil transport vessels traveling from that region must pass through the Persian Gulf, the Indian Ocean, the Strait of Malacca, and the South China Sea. Danger is everywhere in the Persian Gulf, pirates run amok on the Indian Ocean, and the navies of India and the United States eye our vessels jealously. The power of various countries crisscrosses the Strait of Malacca and the South China Sea, and pirates also hunt these areas."

Ancaman yang dihadapi Tiongkok sebagaimana disampaikan Dai Xu (dikutip dari Yung *et al.*, 2014: 7) dapat diklasifikasikan ke dalam dua bentuk, yaitu: (1) konflik kepentingan dari negara-negara yang berupaya mengontrol

SLoC, dan (2) ancaman perompak di sepanjang SLoC.

Tanker minyak bumi Tiongkok yang melintasi SLoC rentan menjadi objek penyerangan dari kelompok perompak (Graham, 2015; Wang, 2015). Kapal tanker minyak bumi Tiongkok dalam kurun waktu sembilan tahun (2004-2013) telah mengalami 23 serangan dari kelompok perompak (ICC IMB, 2009; ICC IMB, 2015). Sterio (dikutip dari Wang, 2015:57) menyebutkan sebelum tahun 1996, serangan perompak menyebabkan kerugian sekitar US\$ 400.000.000 bagi Tiongkok dan jumlah tersebut mengalami peningkatan tajam memasuki tahun 2008 yang jumlahnya dapat mencapai hingga US\$ 30.000.000.000.

Penyaluran impor minyak bumi Tiongkok melalui SLoC juga tidak lepas dari ancaman adanya intervensi akibat konflik kepentingan dari negara-negara yang berupaya memperkuat power negaranya di SLoC. Lou (2012) dan Hornat (2014) menyebut Amerika Serikat dan India sebagai negara-negara yang mampu mengontrol SLoC dengan *power* yang dimiliki kedua negara tersebut. Kekhawatiran Tiongkok terhadap isu keamanan suplai minyak bumi negaranya akibat power yang dimiliki kedua negara tersebut semakin diperparah oleh hubungan bilateral Tiongkok dengan kedua negara yang tidak begitu harmonis.

Relasi Tiongkok dengan Amerika Serikat diwarnai catatan sejarah ketegangan kedua negara akibat beragam peristiwa, salah satunya yaitu Perang Dingin. Berakhirnya era Perang Dingin menandai persaingan di antara kedua

negara (Zhang, 1995). Hubungan Tiongkok dengan Amerika Serikat oleh Kaplan (2009) disebut sebagai rivalitas di antara kompetitor. Tiongkok masih membangun hubungan dagang dengan Amerika Serikat, namun kedua negara juga kerap memiliki sikap dan pandangan berbeda dalam kebijakan luar negeri negaranya (Council on Foreign Policy, 2018).

Rivalitas di antara kedua negara membuat Tiongkok mewaspadaikan kontrol yang dimiliki Amerika Serikat di SLoC. Kaplan (2009) menyebut Amerika Serikat sebagai power besar luar yang memiliki kehadiran dan posisi stabil di Samudra Hindia. Selain memiliki Pangkalan Diego Garcia (Erickson *et al.*, 2010), Amerika Serikat juga kerap melakukan latihan militer dengan negara-negara mitra aliansi di Samudra Hindia (Hornat, 2014). Kondisi ini membuat Pemerintah Tiongkok mencurigai dominasi Angkatan Laut Amerika Serikat di Samudra Hindia (Holmes & Yoshibara, 2008) dapat dijadikan sebagai bentuk tekanan bagi Pemerintah Tiongkok bila tidak sependapat dengan Amerika Serikat (Blumenthal, 2008).

Selain Amerika Serikat, India menjadi salah satu power yang memperoleh perhatian dari Tiongkok. Relasi hubungan Tiongkok dengan India juga diwarnai beragam isu sengketa wilayah seperti yang terjadi di Perbatasan Kashmir, Anurachal Pradesh dan sejumlah ketegangan militer (Sridharan, E. *et al.*, 2017). Sengketa yang terjadi di antara kedua negara menyebabkan hubungan Tiongkok dan India semakin meruncing. Kaplan (2009) menyebut kepentingan komersial dan politik antara Tiongkok dengan India yang kerap tumpang

tindih mengakibatkan munculnya kompetisi di antara kedua negara.

Ketegangan hubungan politik dengan India membuat Tiongkok khawatir akan kemungkinan India melakukan blokade terhadap rute suplai minyak bumi negaranya. Tiongkok menghadapi ketidakuntungan geostrategis jangka panjang di Samudra Hindia (Brewster, 2015a) bila dibandingkan dengan India akibat posisi geografis Tiongkok yang tidak strategis. Posisi Tiongkok yang tidak strategis ini membuat Tiongkok tidak memiliki kemampuan untuk mengontrol *choke point* yang ada di Samudra Hindia maupun kehadiran Angkatan Laut di pelabuhan-pelabuhan strategis yang ada (Wenmu, 2006; Brewster, 2015b).

Potensi pemblokiran dari negara-negara yang menguasai Samudra Hindia, seperti Amerika Serikat dan India dapat mempengaruhi kestabilan minyak bumi dan menimbulkan krisis minyak bumi bagi Tiongkok (Len, 2015). Shi Hongtao (2004) menyoroti kontrol yang dimiliki negara lain berpotensi mengancam dan dapat membahayakan keamanan suplai minyak bumi sebagai penopang keamanan energi bagi Tiongkok. Sebagai faktor penting dalam memastikan keamanan suplai minyak bumi Tiongkok, transportasi telah menjadi titik kelemahan (Wenmu, 2006; Wang, 2015) dan menjadi bentuk kerentanan terhadap keamanan suplai minyak bumi Tiongkok.

4.4. STRATEGI NASIONAL KEAMANAN ENERGI TIONGKOK

Tahun 2013, Pemerintah Tiongkok mencetuskan proyek CPEC bersama dengan

Pakistan. Proposal proyek CPEC mencanangkan pembangunan rute transportasi darat sebagai rute alternatif pengiriman impor minyak bumi dari Timur Tengah (China Ministry of Foreign Affairs, 2015). Rute alternatif ini meliputi pipa minyak yang menghubungkan Kashgar di Provinsi Xinjiang, Tiongkok, dengan Pelabuhan Gwadar yang berlokasi di Baluchistan, Pakistan. Penggunaan pipa minyak ini nantinya akan memotong rute impor minyak Tiongkok tanpa harus melalui SLoC, termasuk Samudra Hindia.

Tiongkok dan Pakistan menandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU) proyek CPEC pada saat kunjungan Perdana Menteri Tiongkok, Li Keqiang, ke Pakistan pada Mei 2013 (China Ministry of Foreign Affairs, 2013). Proyek CPEC secara keseluruhan membutuhkan biaya hingga US\$46 milyar (Ritzinger, 2015). Sebesar US\$ 33,8 milyar dialokasikan untuk proyek energi dan US\$ 11,8 milyar sisanya digunakan untuk pembiayaan proyek infrastruktur (Zahra-Malik, 2014). Sebagian besar nilai investasi proyek CPEC disokong oleh Perusahaan Nasional dan Perusahaan Swasta Tiongkok.

Impor minyak bumi Tiongkok melalui proyek CPEC yang ditransportasikan menggunakan pipa minyak akan transit di Pelabuhan Gwadar sebelum ditransportasikan kembali menuju Xinjiang, Tiongkok, melalui Baluchistan. Pelabuhan Gwadar diproyeksikan menjadi *transit corridor* bagi suplai minyak bumi Tiongkok (Zhang, 2011). Sebagai terminal transit, Pelabuhan Gwadar menjadi pusat pemindahan muatan untuk perdagangan

minyak bumi dari negara-negara di Timur Tengah (Brewster, 2014) sebelum disalurkan menuju Tiongkok. Demi mendukung rencana tersebut, Tiongkok membangun pipa minyak sepanjang 3.000 km untuk mentransportasikan impor minyak bumi dari Timur Tengah (Khan, 2013; Ahmar, 2015). Penggunaan pipa minyak Gwadar-Kashgar nantinya dapat menampung hingga satu juta bpd suplai minyak bumi (The Nations, 2016).

Ada dua faktor yang mendorong dibukanya rute pipa minyak melalui Pakistan oleh Tiongkok yaitu letak strategis Pelabuhan Gwadar serta adanya faktor kedekatan Tiongkok dengan Pakistan sebagai mitra aliansi. Pelabuhan Gwadar di Pakistan yang diposisikan sebagai pelabuhan pintu masuk proyek CPEC terletak di Laut Arab sekitar 600 km di Timur Selat Hormuz (Brewster, 2016). Kedekatan Pelabuhan Gwadar dengan pasar minyak bumi Tiongkok di Timur Tengah membuat Pelabuhan Gwadar di Pakistan memiliki nilai geo-strategis yang menawarkan koneksi jangka panjang bagi Tiongkok dengan Pakistan dan negara-negara di Teluk Persia dan Timur Tengah. Pakistan juga telah menjadi mitra utama dan secara *de facto* telah menjadi sekutu Tiongkok sejak lama. hingga Tiongkok menyebut Pakistan sebagai *all-weather friendship* (Sareen, 2016).

Penggunaan pipa minyak Gwadar-Kashgar dapat memotong rute laut di sepanjang SLoC yang dapat mencapai hingga 10.000 km. Impor minyak bumi Tiongkok dari Timur Tengah hanya perlu menempuh 3.000 km dari Pelabuhan Gwadar untuk sampai di Kashgar.

Secara keseluruhan impor minyak bumi yang hendak ditransportasikan menggunakan pipa minyak Gwadar-Kashgar harus menempuh sejauh 7.000 km hingga sampai di bagian Pesisir Timur Tiongkok. Impor minyak bumi Tiongkok yang sudah ditransportasikan menggunakan pipa minyak *trans-Pakistan* perlu ditransportasikan lagi menggunakan kereta api menuju wilayah-wilayah Tiongkok yang membutuhkan suplai minyak bumi seperti di wilayah Pesisir Timur Tiongkok sejauh 4.000 km (Ramesh, 2017).

Berkurangnya jarak yang harus ditempuh Tiongkok dalam menyalurkan impor minyak buminya juga berpengaruh terhadap waktu tempuh yang dibutuhkan. Pemotongan rute transportasi minyak bumi tanpa melalui SLoC dapat memberikan efisiensi waktu tempuh bagi pengiriman impor minyak bumi Tiongkok. Waktu tempuh penyaluran impor minyak bumi dapat dipersingkat hingga menjadi 10 hari dari waktu tempuh melalui rute laut yang dapat mencapai 30 hingga 45 hari (Ramesh, 2017).

4.5. PEMBANGUNAN PIPA MINYAK GWADAR-KASHGAR SEBAGAI PILIHAN RASIONAL TIONGKOK

Penggunaan pipa minyak Gwadar-Kashgar meskipun disatu sisi dapat memberikan efisiensi dari segi jarak dan waktu, namun penggunaan pipa minyak ini pada nyatanya membutuhkan biaya yang lebih besar bila dibandingkan dengan penggunaan rute laut. Hal inilah yang menjadi sorotan Hongtu (2007) dengan menyebutkan:

“...pipelines are far more expensive than tankers in terms of what must be spent to move a given volume of oil a given distance”

Selaras dengan pernyataan Hongtu (2007), efisiensi biaya yang diharapkan dari penggunaan pipa minyak *trans-Pakistan* secara kalkulasi juga tidak dapat diperoleh, seperti dikutip dari pernyataan Sharan & Thirer (2011):

“China is indeed over-dependent on its oil supply routes through the seas. The diversification strategies carried out so far have been far from cost effective, compared to the usual routes.”

Biaya yang diperlukan untuk menyalurkan satu barel minyak bumi dari Teluk Persia menuju Tiongkok bagian Pesisir Timur menggunakan rute laut berada pada kisaran US\$ 2/barrel. Akan tetapi, pengiriman impor minyak bumi dari Timur Tengah menggunakan pipa minyak Gwadar-Kashgar dapat mencapai hingga lebih dari tujuh kali lipat lebih mahal dibandingkan dengan rute laut. Pengiriman menggunakan pipa minyak Gwadar-Kashgar ditambah dengan penggunaan transportasi kereta api menuju wilayah Pesisir Timur Tiongkok membebankan biaya hingga US\$ 15/barrel.

Mei Xinyu, Peneliti *Chinese Academy of International Trade and Economic Cooperation* di bawah Kementerian Perdagangan Tiongkok dalam wawancaranya dengan *Global Times* (2016) secara khusus memberikan estimasi biaya yang dibutuhkan untuk menyalurkan impor minyak bumi menggunakan pipa minyak Gwadar-Kashgar dari Arab Saudi menuju Tiongkok. Mei Xinyu mengestimasi biaya pengiriman suplai minyak bumi menggunakan pipa minyak Gwadar-Kashgar dapat mencapai 16,6 kali jauh lebih mahal dibandingkan dengan

pengiriman dari Arab Saudi menggunakan rute laut menuju pelabuhan di Ningbo, Provinsi Zhejiang di bagian timur Tiongkok (*Global Times*, 2016). Oleh karenanya penggunaan pipa minyak Gwadar-Kashgar secara ekonomi, relatif tidak kompetitif nilainya bila dibandingkan dengan penggunaan rute laut.

Besarnya selisih beban biaya yang dibutuhkan dengan antara penggunaan pipa minyak Gwadar-Kashgar dan rute laut dinilai dapat merugikan Tiongkok dari segi ekonomi. Erickson & Collin (2010) menyebut penggunaan pipa minyak sebagai bentuk inefisiensi yang dilakukan oleh Pemerintah Tiongkok. Erickson & Collins (2010) juga berargumen bahwa besarnya biaya yang dibutuhkan untuk menggunakan pipa minyak Gwadar-Kashgar menjadi tidak sebanding nilainya dengan biaya investasi yang dikeluarkan oleh Pemerintah Tiongkok.

Selain itu, penggunaan pipa minyak Gwadar-Kashgar disisi yang lain juga tidak mengubah kebutuhan Tiongkok untuk menggunakan rute laut melalui SLoC. Tiongkok masih harus menggunakan rute laut sebab kuantitas minyak bumi yang dapat disalurkan menggunakan pipa minyak Gwadar-Kashgar hanya dapat mencakup sebagian kecil dari suplai minyak bumi yang dibutuhkan Tiongkok, selaras dengan pernyataan Sharan & Thirer (2011) yang mengungkapkan:

“While the above mentioned pipelines do allow ships to access Persian Gulf oil at alternative ports, they do not reduce Chinese dependency on the sea routes whatsoever. The pipelines never operate at maximum capacity in any case—since shipping is a cheaper alternative.”

Data *The Nations* (2016) juga mengemukakan bahwa penggunaan pipa minyak Gwadar-Kashgar hanya dapat menampung 17% dari keseluruhan impor minyak bumi Tiongkok dari Timur Tengah. Suplai minyak bumi yang dapat dikirimkan melalui pipa minyak Gwadar-Kashgar hanya menyentuh kisaran satu juta bpd. Oleh karenanya, dengan mempertimbangkan kapasitas pipa minyak Gwadar-Kashgar maka pembangunan rute transportasi baru tidak mampu mengubah kebutuhan Tiongkok untuk tetap menggunakan rute laut dalam mengirimkan impor minyak bumi dari Timur Tengah.

Keputusan Tiongkok untuk membangun pipa minyak Gwadar-Kashgar didasarkan pada pertimbangan rasional Tiongkok dengan mengedepankan kalkulasi untung-rugi. Adapun keputusan tersebut mencerminkan strategi *minimizing the maximum lost*. Kondisi ketika Pemerintah Tiongkok harus menggantungkan seluruh suplai minyak bumi negaranya pada satu model rute transportasi, melalui rute laut, dapat berpotensi membuat Tiongkok terancam kehilangan seluruh suplai minyak bumi ketika terjadi gangguan di rute laut. Strategi melalui penambahan rute pipa minyak Gwadar-Kashgar dapat menjadi jaminan yang menghindarkan Tiongkok dari kemungkinan adanya kerugian besar akibat mempertaruhkan seluruh impor minyak bumi negaranya melalui rute laut. Pertimbangan ini berkorelasi terhadap pertimbangan lainnya bahwa dengan menyebar ketergantungan rute impor minyak bumi negaranya dan tidak bergantung sepenuhnya pada rute laut, Tiongkok dapat mengamankan

setidaknya mengamankan sejumlah suplai minyak bumi ketika terjadi gangguan pada rute utama transportasi impor minyak buminya, yakni rute laut.

Ketergantungan Tiongkok yang tinggi terhadap rute laut melalui rute SLoC mengakibatkan Pemerintah Tiongkok tidak dapat menjamin keamanan terhadap suplai minyak bumi negaranya. Hal ini dibuktikan melalui studi yang dilakukan Universitas Dongbei. Studi tersebut (dikutip dari Yang & Wang, 2014:8) mencatat ketergantungan suatu negara terhadap minyak bumi dari luar negeri menjadi salah satu indeks penting dalam mengukur keamanan suplai minyak bumi negara tersebut, semakin tinggi tingkat ketergantungan suatu negara menjadi indikator semakin tinggi pula kerentanan terhadap suplai minyak bumi negaranya. Oleh karenanya dalam upaya mengurangi ketergantungan akan rute laut, Pemerintah Tiongkok menempuh langkah melalui pembangunan rute transportasi alternatif.

Strategi melalui pembangunan pipa minyak ini secara efektif mampu mengurangi ketergantungan maksimum Tiongkok terhadap penggunaan rute SLoC. Studi oleh Shaikh *et al.* (2016) mencatat pembangunan pipa minyak Gwadar-Kashgar dapat membantu mendiversifikasikan rute transportasi minyak bumi Tiongkok dan juga mampu membantu Tiongkok mengurangi ketergantungan maksimum terhadap Selat Malaka. Berkat penggunaan pipa minyak Gwadar-Kashgar, ketergantungan Tiongkok terhadap penggunaan rute laut melalui Selat Malaka secara

keseluruhan menurun hingga menjadi 66% dari awalnya yang berada pada kisaran 77% (Shaikh *et al.*, 2016). Oleh karenanya, penggunaan pipa minyak Gwadar-Kashgar menjadi strategi yang ditempuh Tiongkok dalam mengatasi kerentanan akibat ketergantungan terhadap penggunaan rute laut yang melintasi rute SLoC.

Tindakan Tiongkok yang merelakan beban biaya tambahan untuk penggunaan rute transportasi pipa minyak merupakan tindakan rasional sebagaimana disampaikan Owen (2004) bahwa tindakan negara untuk menghindari risiko dapat dipengaruhi oleh pertimbangan akan munculnya *damage cost*. Biaya yang dikeluarkan Tiongkok dalam mengamankan suplai minyak bumi diharapkan dapat menghindarkan Tiongkok dari kemungkinan munculnya risiko sosial akibat gangguan yang dapat terjadi terhadap suplai minyak bumi Tiongkok di rute laut.

Pada akhirnya, pembangunan pipa minyak Gwadar-Kashgar mencerminkan strategi Tiongkok dalam memperkuat keamanan energi negaranya yang didasarkan pada pertimbangan rasional Tiongkok. Bagi Tiongkok, berkaitan dengan upaya mempertahankan dan pembangunan ekonomi yang stabil, isu transportasi suplai minyak bumi menjadi titik lemah dalam mendukung keberlangsungan Kebangkitan Tiongkok. Pemerintah Tiongkok percaya bahwa untuk dapat mempertahankan pertumbuhan ekonomi yang baik, Tiongkok di abad ke-21 harus secara aktif mempromosikan keamanan suplai minyak bumi.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Ahmar, M., 2015, 'Strategic meaning of the China-Pakistan Economic Corridor', *Strategic Studies*, 35-49.
- Alterman, J. B., 2009, *Chinese Soft Power and Its Implications for the United States: Competition and Cooperation in the Developing World*, Center for Strategic & International Studies, United States.
- Blumenthal, D., 2008. 'Concerns with Respect to China's Energy Policy'. in: Collins, G.B., Goldstein, L., Erickson, A.S., Murray, W.S. (eds.), *China's Energy Strategy: The Impact of Beijing's Maritim Policies*, Naval Institute Press, Anapolis.
- Brewster, D., 2014, 'Beyond the 'String of Pearls': is there really a Sino-Indian security dilemma in the Indian Ocean?', *Journal of the Indian Ocean Region*, Routledge, 10, 2, 133-149.
- Brewster, D., 2015a, *China's Strategic Dilemma in the Indian Ocean*, viewed 4 May 2018, from <http://piracy-studies.org/chinas-strategic-dilemma-in-the-indian-ocean/>.
- Brewster, D., 2015b, 'An Indian Ocean dilemma: Sino-Indian rivalry and China's strategic vulnerability in the Indian Ocean', *Journal of Indian Ocean Region*, Routledge, 11, 1, 48-59.
- Brewster, D., 2016, 'Silk roads and Strings of Pearls: The Strategic geography of China's new pathways in the Indian Ocean', *Geopolitics*, Routledge Taylor & Francis Group.
- Bungin, 2007, *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial Lainnya*, Prenanda Media Group, Jakarta.
- China Ministry of Foreign Affairs, 2013, *Primier Li Keqiang Arrives in Islamabad for Official Visit to Pakistan*, China.
- China Ministry of Foreign Affairs, 2015, *Ministry Spokesperson Hong Lei's Regular Press Conference*, China.
- Council on Foreign Policy, 2018, *U.S. Relations with India 1949-2018*, viewed 4 May 2018, from <http://www/cfr.org/timeline/us-relations-china/>.
- Deese, D. A. & J. S. Nye, 1981, *Energy and Security*, Ballinger Publishing Co, Cambridge
- Dorraj, M & J. English, 2013, 'The dragon nest: China's energy engagement of the Middle

- East, *China Report*, Sage Publications, 2013, 49, 43-67.
- Erickson, A. S. & G. B. Collins, 2010, 'China's oil security pipe dream: The reality and strategic consequences of seaborne imports', *Naval War College Review*, 63, 2, 89-111.
- Erickson, A. S., L. C. Walter III & J. D. Mikolay, 2010, 'Diego Garcia and the United States's emerging Indian Ocean Strategy', *Asian Security*, 6, 3, 214-237.
- Falola, T. & A. Genova, 2005, *The Politics of the Global Oil Industry: An Introduction*, Praeger Publishers, United States.
- Feng, L., Y. Hu, C. A. S. Hall & J. Wang., 2013, *The Chinese Oil Industry: History and Future*, Springer, London.
- Gault, J. C., 2006, 'Energy Security, globalization, and global security', *Geneva Centre for Security Policy*, 8, 1-17.
- Global Times, 2016, *Gwadar Port Benefits to China Limited*, viewed 19 March 2018, from <http://www.globaltimes.cn/content/1019840.shtml>.
- Graham, E., 2015, 'Maritime security and threats to energy transportation in Southeast Asia', *The RUSI Journal*, 160, 2, 20-31.
- Green, S. L., 2002, *Rational Choice Theory: An Overview*, Baylor University, United States.
- Holmes, J. R. & T. Yoshibara, 2008, 'China naval ambitions in the Indian Ocean', *Journal Strategic Studies*, 31, 3, 367-394.
- Hongtao, S., 2004, 'Zhongguo Nengyuan Anquan de Qianzai Weixie: Guodu Yilai Maliujia Haixia' (Potential threat to China's energy security: over-relying upon the Strait of Malacca), *Zhongguo Qingnian Bao* (China Youth Daily).
- Hongtu, Z., 2007, 'The Malacca Dilemma and rethinking China's energy security', *Contemporary International Relations*, 6, 36-42.
- Hornat, J., 2014, 'The power triangle in the Indian Ocean: China, India and the United States', *Cambridge Review of International Affairs*, 1-19.
- Ji, Y., 2007, 'Dealing with the Malacca Dilemma: China's effort to protect its energy supply', *Strategic Analysis*, 31, 3, 467-489.
- Jian, Z., 2009, 'China's energy security: prospects, challenges and opportunities', *The Brookings Institution Center for Northeast Asian Policy Studies*.
- Kaplan, R. D., 2009, *Center Stage for 21st Century: Power Plays in the Indian Ocean*, viewed, 4 May 2018, from <http://www.foreignaffairs.com/articles/east-asia/2009-03-01/center-stage-21st-century%3famp>.
- Khalid, N., 2012, 'Sea lines under strain', *IUP Journal of International Relations*, 6, 2, 57-66.
- Khan, S. A., 2013, 'Geo-economic imperatives of Gwadar Sea Port and Kashgar Economic Zone for Pakistan and China', *IPRI Journal*, 8, 2, 87-100.
- Komiss, W. & Huntzinger, 2011, 'The economic implications of disruptions to maritime oil chokepoints', *CAN Analysis & Solutions*, 1-88.
- Lanteige, M., 2008, 'China's maritime security and the "Malacca Dilemma"', *Asian Security*, 4, 2, 143-161.
- Lee, P. K., 2005, 'China's quest for oil security: oil (wars) in the pipeline?', *The Pacific Review*, 18, 2, 265-301.
- Len, C., 2015, 'China's 21st century maritime silk road initiatives, energy security and SLOC access', *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 11, 1, 1-18.
- Leung, 2011, 'China's energy security: Perceptions and reality', *Energy Policy*, 39, 1330-1337.
- Levy, J. S., 1997, 'Prospect theory, rational choice and international relations', *International Studies Quarterly*, 41, 87-112.
- Lou, C., 2012, 'US-India-China relations in the Indian Ocean: A Chinese perspective', *Strategic Analysis*, 36, 4, 624-639.
- Meidan, M., 2016, 'The structure of China's oil industry: Past trends and future prospects', *The Oxford Institute For Energy Studies*.
- National Development Reform Commission, 2007, *China's Energy Conditions and Policies*, Information Office of the State Council of the People's Republic of China, Beijing.
- Owen, A. D., 2004, 'Oil supply insecurity: control versus damage costs', *School of Economics*.
- Ramesh, S., 2017, *China's Lessons for India (Volume I): The Political Economy of Development*, University of Oxford, United Kingdom.

- Ritzinger, L., 2015, 'The China-Pakistan Economic Corridor: Regional dynamics and China's geopolitical ambitions', *The National Bureau of Asian Research*.
- Romm, J.J., 1993, *Defining National Security: The Nonmilitary Aspects*, The Council of Foreign Relations, United States.
- Sareen, S., 2016, 'Corridor calculus: China Pakistan Economic Corridor & China's comprador investment model in Pakistan', *Vivekananda International Foundation*.
- Shaofeng, C., 2010, 'China's self extraction from the Malacca Dilemma and implications', in Emile Kok-Kheng Yeoh (eds.), *International Journal of China Studies*, Institute of China Studies, Kuala Lumpur, 1, 10.
- Sharan, V. & N. Thirer, 2011, 'Oil supply routes in the Asia Pacific: China's strategic calculations', *Observer Research Foundation*, 1-25.
- Singh, M., 2013, 'Malacca: no more a dilemma for China?', *Scholar Warrior*, Spring 2013, 45-56.
- Sridharan, E., S. Chopra, S. Purohit, N. Shamsuddin & R. Lahoti, 2017, 'Sino-India relations since 1949', *Ashoka University*.
- Sugiyono, 2010, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- The Nations, 2016, *China to build mega oil pipeline from Gwadar to Kashgar*, viewed 13 September 2017, from <http://nation.com.pk/national/13-Jun-2016/china-to-build-mega-oil-pipeline-from-gwadar-to-kashgar/amp>.
- The Nations, 2016. *CPEC: The Game Changer*, viewed, 25 September 2017, from <http://nation.com.pk/columns/12-Jul-2016/cpec-the-game-changer>
- United Nations Comtrade Database (UN Comtrade Database), 2014, *China's Report*, Genewa.
- Vivoda, V., 2009, 'Diversification of oil import sources and energy security: A key strategy or and elusive objective', *Energy Policy*, 37, 4615-4623.
- Wang, J. C. F., 1994, *China Rising: Peace, Power and Order in East Asia*, Columbia University Press, New York.
- Wang, L., 2015, 'Sea lanes and Chinese national energy security. In Mi, W.; Lee, L.H.; Hirasawa, K., and Li, W. (eds.), *Recent Development on Port and Ocean Engineering*, Journal of Coastal Research, Special Issue, 73, Coconut Creek (Florida).
- Weimer, D. & Vining, A., 2005, 'Chapter 7: Cost-benefit analysis in bureaucratic setting: The strategic petroleum reserve', *Policy Analysis: Concepts and Practice*. 426-451.
- Wenmu, Z., 2006, 'Sea power and China's strategic choices', *China Security Summer*, 17-31.
- Winzer, C., 2012, 'Conceptualizing energy security', *Energy Policy*, 46, 36-48.
- Yao, L. & Y. Chang, 2015, 'Shaping China's energy security: The impact of domestic reforms', *Energy Policy*, 77, 131-139.
- Yung, C. D., R. Rustici, S. Devary, J. Lin, 2014, 'Not an idea We have to shun: Chinese overseas basing requirements in the 21st century', *Center for the Study of Chinese Military Affairs Institute for National Strategic Studies*, China Strategic Perspective, 7.
- Zahra-Malik, M., 2014, *China Commits US\$45,6 Billion for Economic Corridor with Pakistan*, viewed 30 January 2018, from <http://www.reuters.com/article/2014/11/21/us-pakistan-china-idUSKCN0J51C120141121#kB3Hp2xXs4sSWGAR.97>.
- Zhang, H-Y., Q. Ji, Y. Fan, 2013, 'An evaluation framework for oil import security based on the supply chain with a case study focused on China', *Energy Economics*, 38, 87-95.
- Zhang, J., 1995, 'U.S.-China relations in the post-cold war period: A Chinese perspective', *Journal of Northeast Asian Studies*, 14, 2, 47-61.
- Zhang, Z, 2011, 'China's energy security, the Malacca dilemma and responses', *Energy Policy*, 39, 7612-7615.
- Zheng, C., Z. Xiao, W. Zhou, X. Chen, X. Chen, 2018, *21st Century Maritime Silk Road: A Peraceful Way Forward*, Springer Nature, Singapore.