

PENERAPAN *GREEN TRADE STRATEGY* DALAM MENDUKUNG KEPABEANAN HIJAU DI INDONESIA

Indra Kurniawan ¹⁾; Amrie Firmansyah ²⁾

¹⁾ 4132210025_indra@pknstan.ac.id, Politeknik Keuangan Negara STAN

²⁾ amriefirmansyah@upnvj.ac.id, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta

Abstract

Global climate change and its impact on the movement of people and goods pose new challenges to Indonesia's national security and economy. Indonesia set a greenhouse gas emission reduction target, aiming to reduce emissions independently by 31.89% and with international support to reach 43.20%. The challenges Indonesia must face to achieve these reduction targets are closely related to international trade in environmentally sensitive goods. This is the background for the emergence of Green Customs for customs institutions worldwide. This research aims to develop a sustainable strategy to support the implementation of Green Customs, especially for customs institutions in Indonesia. The method used in this research is a systematic literature review, which identifies, evaluates, and interprets research from international or local journals, dissertations, and working papers relevant to the topic. The study results show that the World Customs Organization focuses on implementing green customs through cooperation between parties; United States Customs releases a green trade strategy; countries in Africa use AcFTA; and ASEAN member countries need to harmonize non-tariff measures. Policies that can be considered include providing green trade incentives, strengthening environmental law enforcement, accelerating green innovation, increasing climate resilience and resource efficiency, maximizing free trade agreements for green products, maximizing export financing institutions for green industries, and harmonizing non-tariff measures.

Keywords: Customs, Green Customs, Green Trade, Green Trade Strategy, Harmonized System

Abstrak

Perubahan iklim global dan dampaknya pada pergerakan orang dan barang menimbulkan tantangan baru bagi keamanan nasional dan ekonomi Indonesia. Indonesia menetapkan target penurunan emisi gas rumah kaca, dengan berupaya untuk mengurangi emisi secara mandiri sebesar 31,89% dan dengan dukungan internasional mencapai 43,20%. Untuk mencapai target penurunan tersebut, tantangan yang harus dihadapi Indonesia berkaitan erat dengan perdagangan internasional atas barang-barang yang sensitif terhadap lingkungan. Hal ini melatarbelakangi munculnya gagasan kepabeanan hijau bagi institusi kepabeanan di dunia. Penelitian ini bertujuan untuk mengembangkan strategi yang berkelanjutan dalam mendukung penerapan kepabeanan hijau, terutama bagi institusi kepabeanan di Indonesia. Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah *Systematic Literature Review* dengan mengidentifikasi, mengevaluasi, dan menginterpretasi penelitian seperti jurnal internasional atau lokal, disertasi, dan *working paper* yang relevan dengan topik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa World Customs Organization memfokuskan penerapan kepabeanan hijau melalui kerja sama antarpihak. Selain itu, Bea Cukai Amerika Serikat merilis *Green Trade Strategy*, negara-negara di Afrika memanfaatkan AcFTA, dan negara anggota ASEAN perlu melakukan harmonisasi *Non-Tariff Measures*. Kebijakan yang dapat dipertimbangkan antara lain memberikan insentif perdagangan hijau, menguatkan penegakan hukum lingkungan, mempercepat inovasi hijau, peningkatan ketahanan iklim dan efisiensi sumber daya, memaksimalkan penggunaan *Free Trade Agreement* untuk produk hijau, memaksimalkan Lembaga Pembiayaan Ekspor untuk industri hijau, dan harmonisasi *non-tariff measures*.

Kata Kunci: Bea Cukai, *Harmonized System*, Kepabeanan Hijau, Perdagangan Hijau, Strategi Perdagangan Hijau

PENDAHULUAN

Perubahan iklim global dan dampaknya pada pergerakan orang dan barang menimbulkan tantangan baru bagi keamanan nasional dan ekonomi Indonesia. Berdasarkan data dari 91 stasiun pengamatan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG), suhu udara normal periode 1991 hingga 2020 di Indonesia ialah 26.8 °C dengan suhu udara rata-rata tahun 2022 ialah 27.0 °C (BMKG, 2023). Untuk wilayah Indonesia secara keseluruhan, tahun 2016 merupakan tahun terpanas dengan anomali suhu mencapai 27.4 °C.

Sejalan dengan hal tersebut, informasi suhu rata-rata global yang dirilis World Meteorological Organization juga menempatkan tahun 2016 sebagai tahun terpanas (BMKG, 2023).

Indonesia menunjukkan komitmen yang kuat dalam mengatasi perubahan iklim, yang tercermin dalam prioritas pembangunan berkelanjutan yang diakui melalui komitmen mitigasi dan adaptasi yang diperkuat melalui *Enhanced Nationally Determined Contribution* di tahun 2022. Dalam dokumen tersebut, Indonesia menetapkan target penurunan emisi gas rumah kaca, dengan ambisi mengurangi emisi secara mandiri sebesar 31,89% dan dengan dukungan internasional mencapai 43,20% (BMKG, 2023). Saat ini, berdasarkan Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik yang dimiliki PT Perusahaan Listrik Negara, emisi gas rumah kaca yang dihasilkan Indonesia mencapai 259,1 juta ton CO₂ pada tahun 2021 (BMKG, 2023). Namun, jumlah ini diproyeksikan akan meningkat sebesar 29,13% menjadi 334,6 juta ton CO₂ pada tahun 2030 (BMKG, 2023).

Untuk mencapai target penurunan tersebut, tantangan yang harus dihadapi Indonesia berkaitan erat dengan perdagangan internasional atas barang-barang yang sensitif terhadap lingkungan seperti zat perusak ozon, bahan kimia beracun, limbah berbahaya, spesies yang terancam punah, dan organisme hidup yang juga merupakan masalah internasional dengan hukuman yang berat (Clark, 2016). Barang-barang tersebut dapat membahayakan kesehatan manusia dan lingkungan secara langsung, berkontribusi pada kepunahan spesies, menyebabkan hilangnya pendapatan pemerintah, dan merusak perjanjian internasional di bidang lingkungan.

Perubahan iklim, perdagangan barang-barang yang sensitif terhadap lingkungan, dan komitmen dunia untuk menurunkan emisi gas rumah kaca merupakan beberapa faktor yang melatarbelakangi munculnya gagasan *green customs* atau kepabeanan hijau. Kepabeanan hijau digagas oleh *Green Customs Initiative* (GCI) pada tahun 2004 (UN Environment Program, n.d.). GCI merupakan sebuah kemitraan dari organisasi internasional yang saling bekerja sama untuk mencegah perdagangan ilegal komoditas dan zat yang peka terhadap lingkungan dan untuk memfasilitasi perdagangan legal (UN Environment Program, n.d.). Beberapa tujuan adanya GCI adalah untuk meningkatkan kapasitas kepabeanan, memantau dan memfasilitasi perdagangan legal, dan mencegah perdagangan ilegal atas komoditas yang peka terhadap lingkungan dengan *Multilateral Environmental Agreements* (MEA) (UN Environment Program, n.d.).

Beberapa negara telah merespon MEA dengan membuat strategi yang beragam untuk mendukung kepabeanan hijau. Sebagai contoh, perdagangan gelap dan pembuangan limbah kimia berbahaya pada tahun 2006 yang ditemukan pada sebuah kapal dalam perjalanannya dari Eropa ke Afrika melatarbelakangi pengawasan yang lebih ketat terhadap *waste* atau limbah. Kapal tersebut membawa bensin yang dicampur dengan bahan kimia berbahaya, yang dibongkar dan dibuang di beberapa lokasi di Pantai Gading (Omi, 2020). Hal ini menyebabkan lebih dari 34.000 kasus yang berisi laporan bahwa penduduk lokal terpapar bahan berbahaya melalui kontak kulit dan pernapasan, air permukaan atau air tanah, dan makanan yang diambil dari tanah (Omi, 2020). *Output* dari kasus ini ialah rekomendasi World Customs Organization pada tahun 2009 yang bertujuan untuk memerangi kejahatan lintas batas karena limbah tidak hanya berbahaya bagi manusia, tetapi juga kehidupan laut (Omi, 2020). Dengan adanya rekomendasi tersebut, pada periode 2012 s.d. 2019 beberapa institusi kepabeanan di dunia, seperti Bea Cukai Perancis, China, Argentina, Polandia, dan Swedia berhasil mengintervensi pemasukan/pengeluaran barang atas limbah berbahaya (Omi, 2020).

Selain itu, Bea Cukai Amerika Serikat merilis *Green Trade Strategy* (GTS). GTS merupakan sebuah kerangka kerja untuk mendorong perdagangan hijau, mempercepat *green innovation*, memperkuat penegakkan hukum lingkungan, dan meningkatkan ketahanan iklim, serta efisiensi sumber daya (US Customs and Border Protection, 2022). GTS menetapkan model proaktif untuk memerangi dampak negatif dari perubahan iklim bersamaan dengan

menegakkan hukum terhadap kejahatan lingkungan (US Customs and Border Protection, 2022). Strategi ini juga memungkinkan untuk menumbuhkan ekonomi hijau dan mendorong inovasi di Amerika (US Customs and Border Protection, 2022).

Selain GTS, OECD telah mengembangkan konsep yang relevan untuk mengatasi dampak perubahan iklim, yaitu pertumbuhan hijau. Menurut OECD (2011) dan World Bank (2012), pertumbuhan hijau bertujuan sebagai dorongan untuk pertumbuhan ekonomi dan pembangunan dengan pendekatan yang berkelanjutan, yaitu menggunakan sumber daya alam secara efisien, mengurangi dampak lingkungan, mengurangi polusi, dan menjadi tahan terhadap bencana alam (Harisman, 2020). Untuk mencapai pertumbuhan hijau, perlu dirumuskan kebijakan ekonomi, sosial, dan lingkungan yang mendukung, terutama bagi dunia perindustrian. Untuk menciptakan industri hijau, peran pemerintah sangat penting, terutama dalam memberikan ekosistem yang mendukung dan insentif sebagai rangsangan bagi industri untuk melakukan penelitian dan menerapkan teknologi industri hijau (Prayogo, 2021).

Indonesia telah menerapkan serangkaian kebijakan untuk mendukung kepabeanaan hijau. *World Customs Organization* (2023) menjelaskan bahwa Indonesia merupakan produsen kelapa sawit terbesar di dunia yang menyebabkan adanya isu lingkungan karena penanaman kelapa sawit yang semakin masif. Isu-isu seperti deforestasi, emisi gas rumah kaca akibat pembakaran lahan gambut, hingga pelanggaran hak asasi manusia seperti penggusuran, perampasan lahan, dan eksploitasi pekerja mewarnai dunia industri kelapa sawit. Hal ini melatarbelakangi munculnya kebijakan *Free Trade Agreement* antara asosiasi perdagangan bebas Eropa dengan Indonesia terkait kelapa sawit, yaitu mensyaratkan adanya sertifikat berkelanjutan yang dapat ditelusuri dan masih berlaku untuk menjamin ekonomi sirkular (World Customs Organization, 2023). Dengan adanya sertifikat ini, terdapat kemewahan berupa perlakuan berbeda yang dapat ditawarkan, seperti penurunan tarif dibandingkan komoditas nonsertifikat (World Customs Organization, 2023). Selain kelapa sawit, Indonesia juga termasuk ke dalam negara yang melakukan pengawasan ketat atas lalu lintas limbah.

Berdasarkan hal-hal tersebut, ulasan atas kebijakan pemerintah yang mendukung kepabeanaan hijau yang berdampak pada perdagangan internasional yang membuat barang-barang yang sensitif terhadap lingkungan dapat bergerak perlu diteliti lebih lanjut. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk membahas strategi perdagangan yang ramah lingkungan dalam mewujudkan kepabeanaan hijau di Indonesia. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat melengkapi literatur yang berkaitan dengan kebijakan kepabeanaan hijau di Indonesia. Selain itu, hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan oleh Kementerian Keuangan, khususnya Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sebagai pertimbangan dalam membuat kebijakan untuk mendukung terwujudnya kepabeanaan hijau di Indonesia.

KAJIAN LITERATUR

Tugas dan Fungsi Bea dan Cukai

Terdapat dua fungsi utama Bea dan Cukai di Indonesia dalam mendukung strategi keberlanjutan terhadap lingkungan. Dua fungsi tersebut ialah membatasi, mengawasi, dan/atau mengendalikan produksi, peredaran dan konsumsi barang tertentu yang mempunyai sifat dan karakteristik yang dapat membahayakan kesehatan, lingkungan, ketertiban, dan keamanan masyarakat (Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 2011). Selain itu, fungsi lainnya adalah melindungi masyarakat, industri dalam negeri, dan kepentingan nasional melalui pengawasan dan/atau pencegahan masuknya barang impor dan keluarnya barang ekspor yang berdampak negatif dan berbahaya (Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 2011).

Perdagangan Internasional

Tambunan (2001) menyatakan bahwa perdagangan internasional sebagai aktivitas tukar menukar atau jual beli antara negara-negara yang melibatkan ekspor dan impor. Christianto (2013) juga mendefinisikan perdagangan internasional sebagai aktivitas perdagangan yang terjadi antara dua negara atau lebih. Secara keseluruhan, perdagangan internasional dapat dijelaskan sebagai kegiatan pertukaran atau transaksi antara negara-negara dengan tujuan untuk mencapai manfaat atau keuntungan (Ki, 2023). Kegiatan jual beli antarnegara tersebut tidak lepas dari kenyataan bahwa keunggulan yang dimiliki oleh suatu negara terhadap negara lain ialah berbeda sehingga diperlukan adanya perdagangan internasional. Faktor-faktor seperti tenaga kerja, modal, dan tanah yang dimiliki oleh suatu negara berbeda sehingga menyebabkan perbedaan pada biaya produksi (Sofyan, 2019). Negara dengan biaya produksi yang lebih rendah akan melakukan ekspor dan negara dengan biaya produksi yang lebih tinggi akan melakukan impor. Dalam perspektif keberlanjutan, perdagangan internasional dapat berkontribusi pada pembangunan ekonomi yang berkelanjutan di seluruh dunia.

Untuk mencapai tujuan tersebut, perdagangan internasional harus menganut prinsip keadilan dan inklusif dengan cara membuka pasar, menghapus hambatan perdagangan yang tidak perlu, dan mengatur kebijakan. Negara-negara dapat memperkuat kerja sama melalui organisasi regional dan internasional, seperti ASEAN, Uni Eropa, Perserikatan Bangsa-Bangsa, dan G20. Melalui kerangka kerja ini, negara-negara dapat memperkuat kerja sama dan membangun kemitraan ekonomi yang berkelanjutan.

Teori Kepentingan Publik

DJBC merupakan regulator atau pembuat kebijakan terkait lalu lintas barang melalui skema impor dan ekspor dalam perdagangan internasional. Teori kepentingan publik mengatakan bahwa regulator lebih mengutamakan kepentingan publik ketika kegagalan pasar diidentifikasi (Marhfor et al., 2021). Hal ini menunjukkan bahwa regulator benar-benar peduli dengan kepentingan publik ketika membuat keputusan deregulasi, dan perhatian mereka terhadap beberapa isu penting (Li et al., 2019). Dalam perspektif keberlanjutan, teori kepentingan publik diterapkan untuk melindungi kepentingan masyarakat umum, termasuk kepentingan generasi mendatang untuk memastikan bahwa kegiatan ekonomi dilakukan secara berkelanjutan tanpa membahayakan kesejahteraan generasi mendatang.

Selain itu, teori kepentingan publik juga dapat diterapkan pada pengembangan kebijakan dan program yang mempromosikan pembangunan berkelanjutan. Sebagai contoh, regulator membuat langkah-langkah yang mendorong penggunaan sumber energi terbarukan atau mengurangi emisi gas rumah kaca. Secara keseluruhan, teori kepentingan publik memberikan kerangka kerja untuk memahami peran peraturan dan kebijakan dalam mempromosikan keberlanjutan dengan cara memastikan bahwa kegiatan ekonomi dilakukan dengan berorientasi pada kepentingan masyarakat, termasuk generasi mendatang, undang-undang, dan kebijakan.

Paris Agreement

Penggunaan sumber daya tak terbarukan memicu perubahan iklim. Perjanjian Paris diawali pada tahun 2014 oleh para pemimpin Uni Eropa dengan menyepakati kerangka kebijakan iklim dan energi yang ditargetkan dapat tercapai pada tahun 2030 (European Union, 2023). Salah satu target yang harus dicapai ialah mengurangi emisi gas rumah kaca sebesar 40% jika dibandingkan dengan tahun 1990 (European Union, 2023). Pada tahun yang sama, kesepakatan global mengenai perubahan iklim dicapai dengan membatasi pemanasan global di bawah 2 derajat celsius (European Union, 2023). Kesepakatan ini ditandatangani pada tahun 2016 oleh negara-negara yang berkomitmen untuk mengurangi dampak perubahan iklim yang

dituangkan dalam bentuk dokumen yang disebut *Nationally Determined Contribution* (NDC). Indonesia termasuk salah satu negara yang mendandatangani kesepakatan tersebut (Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, 2016).

Pertumbuhan Ekonomi Hijau

Perubahan iklim yang semakin ekstrem memunculkan gagasan-gagasan baru terkait konsep ‘hijau’. Keterbatasan sumber daya alam dan dampak dari pembangunan yang dilakukan telah mendorong munculnya konsep kebijakan pertumbuhan yang mengintegrasikan pertumbuhan ekonomi dengan upaya perlindungan lingkungan, yang dikenal sebagai pertumbuhan hijau. Pertumbuhan hijau menitikberatkan pada perkembangan ekonomi yang berkelanjutan secara lingkungan, dengan tujuan utama mengurangi emisi dan menciptakan pembangunan inklusif dari segi sosial (Harisman, 2020). Pertumbuhan hijau juga menjadi krusial dalam mengatasi dampak perubahan iklim, serta terkait erat dengan konsep ekonomi hijau yang bertujuan untuk mencapai pemerataan dan meningkatkan kesejahteraan sosial, sambil secara signifikan mengurangi risiko kerusakan lingkungan dan kelangkaan sumber daya alam (Harisman, 2020).

Untuk mewujudkan pertumbuhan hijau, diperlukan strategi yang berdaya guna untuk mencapai manfaat yang sejalan dengan aspek lingkungan dan ekonomi. Ahmed et al. (2022) menunjukkan bahwa produksi energi yang lebih bersih, inovasi hijau, dan perdagangan hijau menjadi faktor-faktor kunci dalam mencapai pertumbuhan ekonomi yang berbasis hijau.

Energi hijau adalah salah satu faktor terpenting yang secara signifikan berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi hijau. Energi hijau sebagai sumber energi ramah lingkungan yang mengurangi emisi karbon dan berpendapat bahwa produksi energi hijau adalah pilihan optimal untuk memastikan perlindungan lingkungan karena mengurangi ketergantungan pada sumber daya yang tidak memadai seperti gas, batu bara, dan bahan bakar (Ahmed et al., 2022). Inovasi hijau juga merupakan pendorong utama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi hijau. Inovasi hijau tidak hanya mempromosikan teknologi yang terjangkau dan ramah lingkungan tetapi juga mengurangi biaya kelestarian lingkungan (Ahmed et al., 2022). Perdagangan hijau adalah faktor penting lain dari pertumbuhan ekonomi hijau karena menyediakan akses ke barang dan jasa ekonomis yang mempercepat peralihan ke ekonomi hijau. Perdagangan hijau meningkatkan pertumbuhan ekonomi hijau dengan mengurangi emisi GRK, meningkatkan efisiensi energi, memajukan kegiatan industri, dan mendorong kemajuan ekonomi (Ahmed et al., 2022).

Kepabeanaan Hijau

Untuk mendukung perdagangan hijau yang erat kaitannya dengan perdagangan internasional, muncul gagasan kepabeanaan hijau. Kepabeanaan hijau digagas oleh *Green Customs Initiative* (GCI) dan dirilis pada tahun 2004 (UN Environment Program, n.d.). GCI merupakan sebuah kemitraan dari organisasi internasional yang saling bekerja sama untuk mencegah perdagangan ilegal atas komoditas dan zat yang peka terhadap lingkungan dan untuk memfasilitasi perdagangan legal (UN Environment Program, n.d.). Beberapa tujuan adanya GCI adalah untuk meningkatkan kapasitas kepabeanaan, memantau dan memfasilitasi perdagangan legal, dan mencegah perdagangan ilegal atas komoditas yang peka terhadap lingkungan dengan *Multilateral Environmental Agreements* (MEA) (UN Environment Program, n.d.).

Saat ini, petugas Bea Cukai menyadari bahwa peran tradisional sebagai pengawas sistem perdagangan berkembang menjadi lebih bernuansa yang mencakup berbagai dimensi pembangunan berkelanjutan yang terkait dengan kesejahteraan dan perlindungan masyarakat. Petugas Bea Cukai dituntut untuk berada di garis depan tidak hanya mengawasi perdagangan,

tetapi juga perlindungan lingkungan dan berkontribusi pada penghijauan perdagangan karena banyak masalah lingkungan yang bersifat lintas batas dan berdampak global. Masalah-masalah tersebut dapat ditangani secara efektif hanya melalui kerja sama internasional dan tanggung jawab bersama, yang salah satunya dimungkinkan melalui MEA. Beberapa MEA mengatur pergerakan barang, bahan, dan produk lintas batas, terutama dalam bentuk impor dan ekspor. Oleh karena itu, petugas Bea Cukai yang bertanggung jawab untuk mengendalikan perdagangan memainkan peran yang sangat penting dalam melindungi lingkungan nasional dan global.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan *literature review*. Pendekatan ini dilakukan dengan mengidentifikasi, mengevaluasi, dan menginterpretasi semua penelitian yang relevan terhadap rumusan masalah atau area topik yang sedang diteliti. Pendekatan ini bertujuan untuk mengidentifikasi strategi yang dapat membantu mengatasi masalah yang sedang dihadapi, serta menggali berbagai perspektif terkait masalah tersebut dari data yang diperoleh dari berbagai sumber literatur, baik dari dalam negeri maupun internasional.

Data penelitian yang digunakan berupa literatur yang digunakan meliputi artikel dalam jurnal internasional dan lokal, disertasi, laman resmi institusi kepabeanan negara atau dunia, serta *working paper* yang membahas tentang kepabeanan hijau dan penerapannya di berbagai negara. Literatur-literatur tersebut dikumpulkan dan disajikan ke dalam penelitian berdasarkan benua atau negara tempat implementasi kepabeanan hijau. Hasil analisis dari literatur ini akan digunakan sebagai dasar untuk memberikan rekomendasi kebijakan terkait implementasi kepabeanan hijau di Indonesia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan metode *literature review* yang telah dilakukan, telah didapatkan data-data terkait pembahasan Kepabeanan Hijau dan penerapannya di negara lain yang dapat digunakan sebagai pertimbangan untuk menerapkan Kepabeanan Hijau di Indonesia. Data-data tersebut ialah sebagai berikut.

Konferensi Global Kepabeanan Hijau

Konferensi global terkait kepabeanan hijau diadakan pada tahun 2022 oleh World Customs Organization (WCO). Dalam konferensi tersebut, dijelaskan bahwa perhatian terhadap lingkungan adalah pusat dari beberapa kebijakan yang berdampak pada perdagangan dan harus diterapkan oleh Bea Cukai melalui kerja sama oleh para peserta, baik Bea Cukai, pedagang, produsen, aktivis dan/atau pembuat kebijakan (World Customs Organization, 2023). Terdapat beberapa hal yang dibahas selama konferensi yang dibagi menjadi empat panel, yaitu konsep ekonomi sirkular dan tantangan *supply chain* sirkular; pergerakan sampah lintas batas; pembuatan *HS Code* khusus; dan berbagai topik terkait kepabeanan hijau (World Customs Organization, 2023).

Panel pertama, konsep ekonomi sirkular dan tantangan yang dihadapi perusahaan dalam *supply chain* sirkular berkaitan dengan pemindahan barang dan material untuk memaksimalkan nilai penggunaan barang dan material tersebut secara berulang sehingga tidak ada sumber daya yang terbuang dengan cara penggunaan ulang (*reuse*), perbaikan (*refurbish*), produksi ulang (*remanufacture*), atau daur ulang (*recycle*) (World Customs Organization, 2023). Beberapa tantangan yang disebutkan ialah belum adanya harmonisasi dan penyelarasan aturan regulasi bagi konsumen, regulasi kepabeanan, dan regulasi pengelolaan limbah. Dalam hal ini, konferensi menyoroti bahwa kerangka hukum harus memungkinkan untuk membedakan antara

produk atau bahan yang dapat digunakan kembali, diperbaiki, digunakan kembali atau diperbarui, dan yang seharusnya benar-benar didaur ulang atau dibuang (World Customs Organization, 2023). Atas produk atau bahan tersebut perlu untuk difasilitasi dengan penghapusan aturan pembatasan. Hal lain yang disorot ialah perpajakan emisi karbon yang diinisiatif oleh industri otomotif untuk mengukur emisi gas CO₂ atas produk dan komponennya serta untuk melacak informasi dari rantai nilai (World Customs Organization, 2023). Selain itu, dalam panel pertama juga disoroti perlunya para pembuat kebijakan untuk memahami peran sampingan Bea Cukai yang dibuat dalam bentuk kerangka hukum terkait kebijakan lingkungan, seperti mengendalikan deforestasi atas perdagangan kayu.

Panel kedua membahas lebih dalam tentang pergerakan sampah lintas batas. Pergerakan sampah atau limbah lintas batas berkaitan dengan pasar perdagangan limbah yang kompleks sehingga perlu diperiksa dan diidentifikasi untuk mengetahui bagaimana peraturan dapat dilanggar (World Customs Organization, 2023). Sebagai contoh, perdagangan ilegal sampah plastik difasilitasi oleh kurangnya transparansi dan akuntabilitas oleh pelaku yang beroperasi di sektor tersebut. Rekomendasi yang diusulkan adalah hukuman tegas bagi pelaku yang salah mendeklarasikan *HS Code* dan kerja sama yang kuat antara instansi yang bergerak di bidang kepabeanan –di Indonesia adalah DJBC– dan instansi yang bergerak di bidang lingkungan –di Indonesia adalah Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan–. Kerja sama ini dapat berupa pelatihan bersama tentang profil risiko dan tindakan yang harus diambil setelah pelanggaran. Kerja sama dengan lembaga swadaya masyarakat juga diperlukan untuk menjalankan berbagai pelatihan dan berbagi informasi. Dengan adanya kerja sama ini, Bea Cukai juga dapat berbagi pengalaman dalam memerangi perdagangan gelap.

Panel ketiga membahas secara khusus terkait pembuatan *HS Code* untuk beberapa komoditas. Hal yang melatarbelakangi hal ini ialah munculnya pertanyaan berulang selama konferensi berlangsung, yaitu bagaimana memastikan bahwa klasifikasi barang dapat diidentifikasi, tidak hanya untuk barang yang berbahaya bagi lingkungan, tetapi juga barang yang disukai lingkungan. Rekomendasi yang diusulkan ialah membuat *HS Code* yang lebih rinci atas barang-barang tersebut. Rekomendasi ini dikenal dengan istilah “*Greening the HS*”.

Panel keempat membahas berbagai topik yang berhubungan dengan Kepabeanan saat ini dan Kepabeanan Hijau di masa depan. Topik-topik tersebut di antaranya ialah tantangan Bea Cukai dalam menerapkan MEA dan melakukan pekerjaan di bawah Kepabeanan Hijau; konsep paspor produk digital; tindakan praktis yang dapat dilakukan oleh Bea Cukai untuk berkontribusi pada mitigasi perubahan iklim; dan proyek penelitian yang bertujuan untuk meningkatkan kapasitas Bea Cukai dalam membedakan produk yang berkelanjutan dan tidak berkelanjutan. Dalam hal ini, konferensi menyoroti pentingnya peran Bea Cukai terhadap perlindungan dan pelestarian lingkungan, tindakan utama dan prioritas dalam menerapkan kebijakan lingkungan. Selain itu, hal lain yang disorot ialah pentingnya transformasi digital dan pengumpulan data di tingkat produk sebagai upaya untuk melacak, memantau, dan mengendalikan perdagangan barang-barang yang memiliki dampak terhadap lingkungan.

Berdasarkan hal-hal tersebut, beberapa strategi yang dapat dipertimbangkan oleh DJBC terkait konferensi global ini ialah memberikan fasilitas terhadap barang-barang yang dapat dimanfaatkan untuk *supply chain* sirkular sesuai panel pertama, mempertegas penegakan hukum di bidang kepabeanan sesuai panel kedua, ikut serta dalam menyusun *HS Code* atas barang-barang yang ramah lingkungan sesuai panel ketiga, dan bekerja sama dengan instansi terkait untuk transformasi digital atas perdagangan barang yang memiliki dampak lingkungan.

Kepabeanan Hijau Di Amerika Serikat

Bea Cukai Amerika Serikat (U.S. CBP) merespon perubahan iklim global dan dampaknya pada pergerakan orang dan barang dengan meluncurkan *green trade strategy* (GTS)

pada tahun 2022 (US Customs and Border Protection, 2022). GTS menetapkan model proaktif untuk memerangi dampak negatif perubahan iklim terhadap misi perdagangan yang diusung oleh badan tersebut sambil memperkuat kegiatan penegakan hukum yang ada terhadap kejahatan perdagangan lingkungan termasuk penangkapan liar, perdagangan satwa liar, penangkapan ikan ilegal, dan penambangan ilegal. Strategi tersebut juga menentukan tujuan untuk kebijakan, program, dan infrastruktur perdagangan yang ramah lingkungan dengan disajikan dalam empat tujuan strategis, yaitu pemberian insentif perdagangan hijau; penguatan penegakan hukum lingkungan; percepatan inovasi hijau; dan peningkatan ketahanan iklim dan efisiensi sumber daya (US Customs and Border Protection, 2022).

Pertama, pemberian insentif perdagangan hijau adalah memberikan fasilitas dan insentif untuk mempromosikan praktik perdagangan dan *value chain* yang ramah lingkungan. Penyebaran program fasilitas dan insentif tersebut dieksplorasi dengan melibatkan industri untuk mendapatkan masukan tentang insentif yang dapat mendorong perdagangan hijau. Program ini dapat mencakup penyederhanaan izin kargo melalui proses *advanced qualified unloading approval* (AQUA) Lanes dan *Unified Cargo Processing* untuk mendorong penggunaan moda transportasi ramah lingkungan, seperti kendaraan listrik dan kapal beremisi rendah. AQUA Lanes memungkinkan kapal untuk membuka muatan pada saat kedatangan sebelum Bea Cukai hadir dengan tujuan untuk menghemat waktu dan sumber daya. Untuk dapat menggunakan AQUA Lanes, beberapa syarat yang harus dipenuhi ialah pengangkut laut harus merupakan anggota *Customs Trade Partnership Against Terrorism* (CTPAT) dan muatan kargo berisiko rendah (US Customs and Border Protection, 2024). Hasil yang diharapkan terkait dengan strategi ini antara lain percepatan transisi ke praktik perdagangan hijau, manfaat finansial dan lingkungan yang nyata bagi industri perdagangan, dan peningkatan standar hijau di seluruh dunia.

Kedua, penguatan penegakan hukum lingkungan dengan memprioritaskan tindakan penegakan hukum terhadap pelaku kejahatan lingkungan untuk mendorong perubahan yang berarti dalam praktik perdagangan. Penegakan hukum tersebut dapat mencakup bekerja sama dengan instansi pemerintah lainnya untuk menerapkan hukuman secara lebih agresif dan juga memperluas pengumpulan data intelijen atas *supply chain* untuk menargetkan pencemar lingkungan dan pihak yang terlibat dalam perdagangan barang ilegal merusak lingkungan, seperti bahan merusak ozon, kayu ilegal, dan mineral. Data intelijen atas *supply chain* tersebut akan dibagikan dengan Bea Cukai seluruh dunia untuk mengkoordinasikan upaya penegakan hukum dan membangun kemampuan penegakan hukum yang lebih kuat (Hong Kong Trade and Development Council, 2022). Hasil yang diharapkan terkait dengan strategi ini antara lain penegakan hukum yang tepat waktu terhadap kejahatan lingkungan, upaya penegakan hukum yang terkoordinasi dengan mitra internasional, dan ketentuan lingkungan yang kuat dalam perjanjian perdagangan yang dilengkapi dengan mekanisme akuntabilitas yang efektif.

Ketiga, percepatan inovasi hijau dengan mempromosikan dan berinvestasi dalam penerapan praktik perdagangan yang inovatif dan berkelanjutan oleh pemerintah dan swasta. Penerapan praktik perdagangan yang inovatif dan berkelanjutan dilakukan oleh U.S. CBP dengan menganalisis *supply chain* dan kegiatan perdagangan untuk mengidentifikasi cara membatasi emisi gas rumah kaca dan dampak lingkungan lainnya dengan menjalin kerja sama antara U.S. CBP dan instansi pemerintah terkait, Bea Cukai di negara lain, dan komunitas perdagangan untuk berbagi pandangan, strategi, pengetahuan, dan *best practice* tentang perdagangan hijau. U.S. CBP juga melibatkan para akademisi untuk melakukan penelitian tentang perdagangan hijau terbaru dan temuan berbasis bukti untuk memastikan perubahan iklim dan risiko dipertimbangkan secara tepat untuk mendorong pengambilan keputusan, pembaruan kebijakan, dan investasi. Selain itu, dilakukan penyesuaian atas proses kepabeanan yang diselaraskan dengan masa depan yang hijau dan efisien sumber daya (Hong Kong Trade

and Development Council, 2022). Hasil yang diharapkan terkait dengan strategi ini antara lain operasi sadar lingkungan yang diinformasikan dalam penelitian mutakhir dan mampu mengakomodasi inovasi yang sedang berlangsung dalam perdagangan hijau, membawa teknologi hijau ke industri, dan pendekatan terkoordinasi oleh pemangku kepentingan perdagangan untuk mengatasi risiko yang ditimbulkan oleh perubahan iklim.

Keempat, meningkatkan ketahanan iklim dan efisiensi sumber daya berkaitan dengan pengurangan emisi gas rumah kaca yang berkaitan dengan kegiatan U.S. CBP dan memperkuat ketahanan dan keberlanjutan infrastruktur serta aset perdagangan. Pengurangan emisi gas rumah kaca dapat dilakukan di antaranya dengan meningkatkan efisiensi energi gedung perkantoran, ukuran ruang kantor yang tepat, peningkatan peralatan yang lebih efisien untuk mengurangi konsumsi energi, dan pembaruan ke arah hemat energi seperti transisi ke kendaraan listrik. U.S. CBP juga mengeksplorasi teknik pemusnahan hijau, seperti membakar sampah menjadi energi dan upaya untuk mendaur ulang barang yang tidak digunakan, serta memanfaatkan utilitas secara fleksibel dan non-tradisional untuk menurunkan dampak lingkungan dan pegawainya. Sebagai contoh, infrastruktur di pelabuhan ditingkatkan untuk menahan kenaikan permukaan air laut dan cuaca buruk sehingga para pegawai di garis depan lebih siap untuk melakukan kegiatan di lingkungan yang lebih ekstrem (Hong Kong Trade and Development Council, 2022). Hasil yang diharapkan terkait dengan strategi ini antara lain pengurangan *carbon footprint* dan konsumsi energi yang didorong oleh fasilitas dan aset hemat energi, tingkat kesiapan misi yang tinggi, dan tenaga kerja yang siap untuk berkegiatan di lingkungan operasional yang terus berubah.

Kepabeanaan Hijau Di Afrika

Gagasan perdagangan hijau yang sedang berlangsung di seluruh benua membuat negara-negara di Afrika berfokus pada pemanfaatan *The African Continental Free Trade Area* (AfCFTA) –di Indonesia disebut dengan tarif preferensi–. AfCFTA adalah kawasan perdagangan bebas terbesar di dunia yang menyatukan 55 negara Uni Afrika dan 8 Komunitas Ekonomi Regional. Negara-negara tersebut dapat memanfaatkan AfCFTA untuk menangani perubahan iklim dan inovasi hijau dan juga mencapai tujuan pembangunan lainnya. Beberapa langkah yang ditempuh negara-negara di Afrika untuk memanfaatkan AfCFTA dalam mendukung perdagangan hijau antara lain perencanaan implementasi AfCFTA; penggunaan *trade finance* untuk industri hijau; fasilitasi perdagangan dan pengadaan pemerintah; penerapan kebijakan inovasi hijau; dan partisipasi dalam pengaturan standar (Hale, 2022).

Pertama, implementasi AfCFTA perlu direncanakan kembali karena tidak memasukkan komitmen perjanjian tentang perubahan iklim dan bahkan tidak menyebutkannya. Rencana penyelarasan AfCFTA dengan kebijakan iklim memiliki banyak ruang untuk dilakukan sinergi karena negara-negara anggota AfCFTA telah meratifikasi AfCFTA dan telah mengadopsi target iklim di bawah *Paris Agreement*. Secara khusus, rencana implementasi AfCFTA dalam mendukung kebijakan iklim dapat dilakukan dengan mengklasifikasikan barang dan jasa, membuat skema pelabelan dan sertifikasi, dan mengurangi hambatan non-tarif terhadap barang-barang yang berhubungan iklim.

Kedua, *trade finance* dipandang sangat penting untuk mendukung ekspor dan impor, seperti melalui skema asuransi dan kredit. Institusi seperti *Export Credit Agencies* (ECA) –di Indonesia disebut Lembaga Pembiayaan Ekspor– memainkan peran sentral dalam pembiayaan perdagangan. Sebagai contoh, pembiayaan dapat digunakan untuk mendukung kebijakan industri hijau, seperti mendukung ekspor energi terbarukan dan teknologi iklim lainnya. Untuk mewujudkannya, diperlukan integrasi antara ECA dengan bank ekspor dan impor dalam kebijakan iklim karena keselarasan antar lembaga ini sebagian besar hilang, padahal kebutuhan semakin meningkat.

Ketiga, fasilitasi perdagangan bertujuan untuk menghilangkan hambatan administratif agar pergerakan barang dan jasa lebih bebas melintasi batas negara. Dalam hal ini, pemerintah memainkan peran penting sebagai regulator. Misalnya, pemerintah mendukung promosi pasar ekspor atas teknologi iklim untuk perdagangan di lingkup negara Afrika dan eksternal. Selain itu, pemerintah juga dapat memasukkan kebijakan iklim sebagai bagian dari fasilitas perdagangan dan merampingkan prosedur Bea Cukai. Di lain sisi, pemerintah juga merupakan importir, terutama komoditas dalam proyek infrastruktur. Pemerintah dapat memprioritaskan dan memfasilitasi perdagangan barang dan jasa yang berhubungan dengan iklim. Sebagai contoh, pengadaan pemerintah dapat memprioritaskan pembelian teknologi iklim seperti energi terbarukan, teknologi pertanian yang cerdas atas iklim, dan lain-lain.

Keempat, penerapan kebijakan inovasi hijau perlu dipercepat. Sebagai contoh, terdapat Aliansi Hidrogen Hijau Afrika yang menyuarakan penggunaan hidrogen hijau untuk produksi industri. Kebijakan inovasi hijau lainnya adalah menjadikan teknologi bersih dan solusi berkelanjutan sebagai opsi yang paling terjangkau, mudah diakses, dan menarik di setiap sektor penghasil emisi secara global sebelum tahun 2030 (Bellone et al., 2022).

Kelima, partisipasi dalam pengaturan standar adalah hal yang penting. Saat ini, badan penyusun standar utama seperti International Organization for Standardization (ISO) dan badan lainnya sedang dalam proses mengarahkan dan menyelaraskan standar dengan target iklim. Peraturan pasar terkait transaksi karbon juga sedang dikembangkan. Partisipasi dalam pengaturan standar ini memungkinkan negara-negara di Afrika memasukkan prioritas mereka ke dalam standar yang sedang disusun.

Urgensi Harmonisasi Non-Tarif Produk Hijau

Indonesia menunjukkan tekad yang kuat untuk menangani isu perubahan iklim. Bukti komitmen tersebut tercermin dalam upaya prioritas pembangunan berkelanjutan serta komitmen kuat untuk mitigasi dan adaptasi, yang diperkuat oleh rencana *Enhanced Nationally Determined Contribution* (ENDC) pada tahun 2022. Dalam ENDC tersebut, Indonesia menetapkan target untuk mengurangi emisi gas rumah kaca secara mandiri sebesar 31,89% dan dengan bantuan dukungan internasional mencapai 43,20% (Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, 2022).

Salah satu upaya untuk mencapai target penurunan emisi gas rumah kaca tersebut, baik secara individual maupun kolektif, ialah dengan mendorong perdagangan internasional produk hijau (*green trade*). Melalui perdagangan internasional, negara-negara berkembang dapat memperkuat usaha mereka dalam mengurangi emisi gas rumah kaca dengan memperluas akses dan ketersediaan barang, jasa, dan teknologi yang mendukung ekosistem ekonomi hijau. Secara keseluruhan, peralihan menuju ekonomi rendah karbon dapat menghasilkan pergeseran dari sumber energi fosil ke sumber energi terbarukan, serta mengubah intensitas karbon dalam berbagai aktivitas menjadi lebih rendah. Proses menuju ekonomi hijau ini kemungkinan akan mempengaruhi struktur dan intensitas perdagangan internasional karena potensial mengubah keunggulan komparatif dari suatu produk, terutama yang termasuk dalam kategori produk hijau.

Saat ini, belum ada kesepakatan yang mengikat mengenai pengklasifikasian produk hijau. *Environmental Goods List* (EGs List) yang disusun oleh World Trade Organization, OECD, dan Asia Pacific Economic Cooperation adalah daftar produk hijau yang paling banyak dirujuk (Amaliah & Irawan, 2023). Bagian ini mengadopsi pendekatan yang digunakan oleh Amaliah & Irawan (2023) untuk membatasi cakupan produk hijau dalam studi World Bank, yang mengidentifikasi persimpangan antara produk-produk dalam EGs List. Hasil analisis menunjukkan ada 69 komoditas dalam 6 digit *HS Code* yang kemudian dikelompokkan menjadi kategori produk hijau berdasarkan penggunaannya, seperti *air pollution control*, *cleaner alternatives*, *renewable energy*, dan *waste management*. Kelompok produk hijau ini mencakup

penggunaan energi terbarukan, produk hemat energi, penyimpanan energi terbarukan seperti baterai, serta produk yang berfungsi untuk mengendalikan polusi udara dan menyaring gas rumah kaca berbahaya, seperti konverter katalitik, insinerator, dan teknologi tangkap karbon.

Selama fase pemulihan ekonomi nasional, perdagangan produk hijau Indonesia mengalami pertumbuhan yang signifikan. Rata-rata pertumbuhan ekspor mencapai 36.58%, sedangkan impor mencapai 107.84% dalam periode 2020 hingga 2022. Meskipun secara keseluruhan dan dalam kelompok perdagangan hijau, Indonesia masih berada dalam posisi *net importir* produk hijau dengan defisit perdagangan sebesar \$3.07 miliar pada tahun 2022. Namun, impor tersebut dianggap sebagai pendorong dalam penyebaran pengetahuan, inovasi, dan teknologi yang mendukung pertumbuhan ekonomi hijau. Produk *renewable energy* merupakan kelompok produk dengan nilai impor terbesar, mencapai \$3.61 triliun, diikuti oleh kelompok produk *air pollution control* sebesar \$1.72 triliun. Dalam lingkup ASEAN, negara-negara di kawasan tersebut merupakan pasar utama untuk produk hijau dari Indonesia, di mana nilai ekspor mencapai 31.32% hingga 38.84% dari total nilai ekspor global produk hijau pada tahun 2022. Nilai ini mengalami pertumbuhan rata-rata sebesar 22.63% (Amaliah & Irawan, 2023).

Dalam upaya kerja sama perdagangan internasional di ASEAN, strategi perluasan perdagangan produk hijau menjadi hal penting untuk dipertimbangkan. Salah satu aspek penting yang dapat diperhatikan adalah pengurangan restriksi *non-tarif measures* (NTMs) di kawasan tersebut. Prevalensi penggunaan NTMs pada produk hijau ternyata cukup tinggi, meskipun rata-rata nilai tarif *Most Favoured Nation* (MFN) (tarif yang disepakati oleh dua negara atau lebih untuk perdagangan) yang diterapkan terus menurun. NTMs, sebagaimana didefinisikan oleh *United Nations Conference on Trade and Development* (2010), merujuk pada kebijakan selain tarif yang dapat mempengaruhi perdagangan internasional, baik dalam hal kuantitas yang diperdagangkan maupun harga, atau keduanya. Sementara itu, MFN dalam *International Tax Glossary* (2015, dikutip dalam Amaliah & Irawan, 2023) mengacu pada perjanjian perdagangan antara dua negara yang mencakup klausul '*most-favoured nation*', yang berarti semua konsesi perdagangan yang diberikan ke mitra dagang akan berlaku juga bagi pihak lain dalam perjanjian tersebut.

Dengan demikian, ada potensi adanya NTMs seperti alternatif tarif yang dapat memengaruhi perdagangan produk hijau di kawasan ASEAN. Meskipun tarif preferensi untuk produk hijau telah menurun menjadi kurang dari 1% pada tahun 2022, jumlah NTMs yang diterapkan tetap relatif tinggi. NTMs ini mencakup aspek teknis seperti persyaratan lisensi importir, persyaratan ketertelusuran, persyaratan pelabelan, dan persyaratan inspeksi, serta aspek prosedural seperti pemeriksaan sebelum pengiriman (*pre-shipment inspection*).

Jumlah NTMs yang tinggi dapat menimbulkan ketidakpastian dalam perdagangan produk hijau. Berbeda dengan tarif yang mudah diukur dalam perdagangan, dampak langsung atau tidak langsung dari NTMs dianggap kurang transparan. Hal ini membuat sulit untuk memverifikasi adanya NTMs yang mungkin bersifat diskriminatif dan berpotensi menjadi hambatan perdagangan. Salah satu pendekatan yang digunakan untuk menilai sejauh mana distorsi perdagangan yang diakibatkan oleh NTMs adalah dengan mengubah NTMs menjadi bentuk *Ad Valorem Equivalents* (AVEs). Nilai AVEs dan NTMs untuk produk hijau di negara-negara ASEAN cenderung rendah (Amaliah & Irawan, 2023). Namun, tetap terdapat perbedaan signifikan dalam nilai AVEs di beberapa negara ASEAN, terutama untuk produk *renewable energy* dan *cleaner alternatives*.

Tabel 1. Ad Valorem Equivalents NTMs Produk Hijau Di Pasar ASEAN (Dalam Persen)

AVEs NTMs Produk Hijau	Filipina	Indonesia	Malaysia	Singapura	Thailand	Vietnam
Air Pollution Control						
<i>Rata-rata</i>	1.71	0.09	0.44	0.09	0.00	0.15
<i>Minimun</i>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<i>Maksimum</i>	8.58	0.87	0.91	0.94	0.00	0.83
Cleaner Alternatives						
<i>Rata-rata</i>	6.17	0.05	0.88	0.89	0.00	2.36
<i>Minimun</i>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<i>Maksimum</i>	25.12	0.46	4.24	8.05	0.00	7.98
Renewable Energy						
<i>Rata-rata</i>	3.75	1.12	0.57	0.30	0.07	1.49
<i>Minimun</i>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<i>Maksimum</i>	53.22	24.27	7.88	5.56	1.97	24.02
Waste Managament						
<i>Rata-rata</i>	0.43	0.00	0.08	0.00	0.03	0.20
<i>Minimun</i>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<i>Maksimum</i>	2.00	0.00	0.47	0.00	0.33	1.44

Sumber: World Bank (2023) yang dikutip dalam Amaliah & Irawan (2023).

Berdasarkan Tabel 1 tersebut, tarif yang diterapkan untuk produk hijau di Indonesia masih cukup tinggi jika dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya. Sebagai contoh, untuk *renewable energy*, tarif tertinggi yang diterapkan di Indonesia mencapai 24,27%, sedangkan Thailand hanya 1,97%. Dengan tarif tersebut, apabila pengguna jasa kepabeanan akan mengimpor produk *renewable energy* ke Indonesia, maka pengguna jasa kepabeanan harus membayar bea masuk 22,3% lebih tinggi jika dibandingkan dengan pengguna jasa yang akan impor di Thailand. Bea masuk yang lebih tinggi ini tentunya dapat menghambat terwujudnya Kepabeanaan Hijau di Indonesia. Tarif yang cukup tinggi ini dapat diatasi salah satunya dengan memberikan fasilitas kepabeanan, utamanya terkait impor produk hijau.

Berdasarkan hal-hal tersebut, Pemerintah sebagai regulator perlu untuk memastikan konvergensi regulasi untuk mengharmonisasikan NTMs yang memiliki perbedaan nilai besar. Terlebih, Indonesia menjabat sebagai Keketuaan ASEAN 2023 dan telah menentukan satu prioritas yaitu *Roadmap of ASEAN Harmonized Standards to Support Sustainable Development Goals* (SDGs). Dengan adanya pembahasan tersebut, diharapkan harmonisasi NTMs, khususnya mengenai perdagangan hijau antar negara ASEAN dapat tercapai secara optimal. Namun, tantangan yang harus dihadapi dalam harmonisasi NTMs ialah adanya potensi peningkatan biaya transaksi perdagangan. Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) mungkin menghadapi tantangan yang paling kompleks karena keterbatasan sumber daya, kapasitas teknologi, serta administratif lainnya. Diperlukan ekosistem perdagangan hijau yang inklusif sehingga dapat membantu UMKM dalam pasar ASEAN. Selain itu, skema kerja sama tarif preferensi atau *Free Trade Agreement (FTA)* maupun non-FTA yang secara spesifik memuat substansi *environmental provision*, perdagangan hijau, maupun SDGs sangat diperlukan.

PENUTUP

Simpulan

Konferensi global terkait kepabeanaan hijau yang digagas oleh World Customs Organization memfokuskan perhatian terhadap lingkungan sebagai pusat dari beberapa kebijakan yang berdampak pada perdagangan dan harus diterapkan melalui kerja sama oleh para pihak, baik Bea Cukai, pedagang, produsen, aktivis dan/ atau pembuat kebijakan. Beberapa institusi kepabeanaan merespon kepabeanaan hijau dengan merilis *green trade strategy* yang dikemas dalam empat tujuan strategis, yaitu pemberian insentif perdagangan hijau, penguatan penegakan hukum lingkungan, percepatan inovasi hijau, dan peningkatan ketahanan iklim dan efisiensi sumber daya. *The African Continental Free Trade Agreement* melalui perencanaan implementasi, penggunaan *trade finance* untuk industri hijau, fasilitasi perdagangan dan pengadaan pemerintah, penerapan kebijakan inovasi hijau, dan partisipasi dalam pengaturan standar. Selain itu, harmonisasi *non-tariff measures* diperlukan untuk mengurangi ketidakpastian perdagangan produk hijau.

Keterbatasan Penelitian

Sumber literatur yang berkaitan dengan topik ini masih terbatas baik di level internasional maupun di level Indonesia, sehingga masih terdapat tingkat subjektivitas yang cukup tinggi dalam penelitian ini. Selain itu, metode penelitian dalam penelitian ini masih sederhana.

Saran

Penelitian selanjutnya dapat dilakukan dengan melakukan wawancara atau *focus group discussion* dengan beberapa informan terkait untuk mendapatkan hasil penelitian yang lebih elaboratif. Penelitian ini menyarankan kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk memperbaiki beberapa kebijakan seperti pemberian insentif perdagangan hijau, penguatan dalam penegakan hukum lingkungan, percepatan inovasi hijau, peningkatan ketahanan iklim dan efisiensi sumber daya. Selain itu, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai perlu memaksimalkan penggunaan *Free Trade Agreement* untuk produk hijau, memaksimalkan Lembaga Pembiayaan Ekspor untuk industri hijau, pengadaan barang yang ramah lingkungan, partisipasi dalam pembuatan standar, dan harmonisasi *non-tariff measures* dengan negara anggota ASEAN.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmed, F., Kousar, S., Pervaiz, A., Trinidad-Segovia, J. E., del Pilar Casado-Belmonte, M., & Ahmed, W. (2022). Role of green innovation, trade and energy to promote green economic growth: a case of South Asian Nations. *Environmental Science and Pollution Research*, 29(5), 6871–6885. <https://doi.org/10.1007/s11356-021-15881-4>
- Amaliah, S., & Irawan, T. (2023). Urgensi harmonisasi non tariff measures produk hijau di ASEAN. <https://www.republika.id/posts/43013/urgensi-harmonisasi-non-tariff-measures-produk-hijau-di-asean>
- Bellone, F., Menendez, J. B., Blanco, H., Boehm, S., Cassidy, E., Carlin, K., Coent, N., Davey, E., Escamilla, G., Fakhry, R., Farrag-Thibault, A., Feng, J., Araceli, Pales, F., Gielen, D., Gül, T., Hall, W., Ivanova, A., Janeiro, L., ... Wanner, B. (2022). Breakthrough agenda report 2022: Accelerating sector transitions through stronger international collaboration. <https://www.iea.org/reports/breakthrough-agenda-report-2022>
- BMKG. (2023). Informasi parameter iklim. <https://www.bmkg.go.id/iklim/?p=ekstrem-perubahan-iklim>
- Christianto, E. (2013). Faktor yang memengaruhi volume impor beras di Indonesia. *Jurnal JIBEKA*, 7(2), 38–43. <https://www.scribd.com/document/416364182/Edward->

- Christianto-Faktor-yang-mempengaruhi-volume-impor-beras-di-Indonesia-pdf
- Clark, E. (2016). The green customs initiative: capacity building for environmental security. https://assets.ippc.int/static/media/files/publication/en/2016/11/The_Green_Customs_Initiative_for_IPPC.pdf
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. (2011). Visi, misi, dan fungsi utama DJBC. <https://www.beacukai.go.id/arsip/abt/visi-misi-dan-fungsi-utama.html>
- European Union. (2023). Timeline - Paris Agreement on climate change. <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/climate-change/paris-agreement/timeline-paris-agreement/>
- Hale, T. (2022). Towards a green trade strategy for Africa. <https://www.bsg.ox.ac.uk/blog/towards-green-trade-strategy-africa>
- Harisman, R. (2020). Pertumbuhan hijau di G20 dan strategi Indonesia. [https://fiskal.kemenkeu.go.id/files/berita-kajian/file/Pertumbuhan hijau di G20 dan strategi Indonesia.pdf](https://fiskal.kemenkeu.go.id/files/berita-kajian/file/Pertumbuhan%20hijau%20di%20G20%20dan%20strategi%20Indonesia.pdf)
- Hong Kong Trade and Development Council. (2022). CBP issues green trade strategy. <https://research.hktdc.com/en/article/MTEwNzg4OTU4MA>
- Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. (2016). Indonesia menandatangani perjanjian Paris tentang perubahan iklim. https://ppid.menlhk.go.id/siaran_pers/browse/298
- Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. (2022). Enhanced NDC: Komitmen Indonesia untuk makin berkontribusi dalam menjaga suhu global. <https://ppid.menlhk.go.id/berita/siaran-pers/6836/enhanced-ndc-komitmen-indonesia-untuk-makin-berkontribusi-dalam-menjaga-suhu-global>
- Ki, M. (2023). Perdagangan internasional: pengertian, faktor pendorong, dan manfaatnya. <https://umsu.ac.id/berita/perdagangan-internasional-pengertian-faktor-pendorong-dan-manfaatnya/>
- Li, K., Long, C., & Wan, W. (2019). Public interest or regulatory capture: Theory and evidence from China's airfare deregulation. *Journal of Economic Behavior and Organization*, 161(May), 343–365. <https://doi.org/10.1016/j.jebo.2019.03.019>
- Marhfor, A., Bouslah, K., M'Zali, B., & Ghilal, R. (2021). Corporate social responsibility and stock price informativeness: the public interest perspective. *Canadian Journal of Administrative Sciences*, 38(1), 1–13. <https://doi.org/10.1002/cjas.1576>
- Omi, K. (2020). Current situation, analysis and observations on waste control at borders by Customs. <https://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2020/december/wco-releases-research-paper-on-waste-control-at-borders-by-customs.aspx>
- Prayogo, M. S. (2021). Industri hijau bagian yang tidak terpisahkan dari budget tagging for climate change. <https://ilmate.kemenperin.go.id/berita-industri/informasi-industri/berita/pengembangan-industri-hijau-sebagai-dukungan-kebijakan-terhadap-isu-perubahan-iklim-dan-lingkungan-hidup>
- Sofyan, M. I. (2019). Teori perdagangan internasional. Binus University. <https://bbs.binus.ac.id/ibm/2017/06/teori-perdagangan-internasional-ii/>
- Tambunan, T. T. H. (2001). *Perekonomian Indonesia: teori dan temuan empiris*. Ghalia Indonesia. <https://opac.perpusnas.go.id/DetailOpac.aspx?id=534161>
- UN Environment Program. (n.d.). The green customs initiative. <https://www.unep.org/explore-topics/environmental-governance/what-we-do/strengthening-institutions/green-customs>
- US Customs and Border Protection. (2022). Green trade strategy. <https://www.cbp.gov/trade/green-trade-strategy>
- US Customs and Border Protection. (2024). CTPAT: customs trade partnership against terrorism. <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/CTPAT>

World Customs Organization. (2023). Transition to a circular economy and implications for customs administrations. <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/research/report/circular-economy-report-en.pdf>