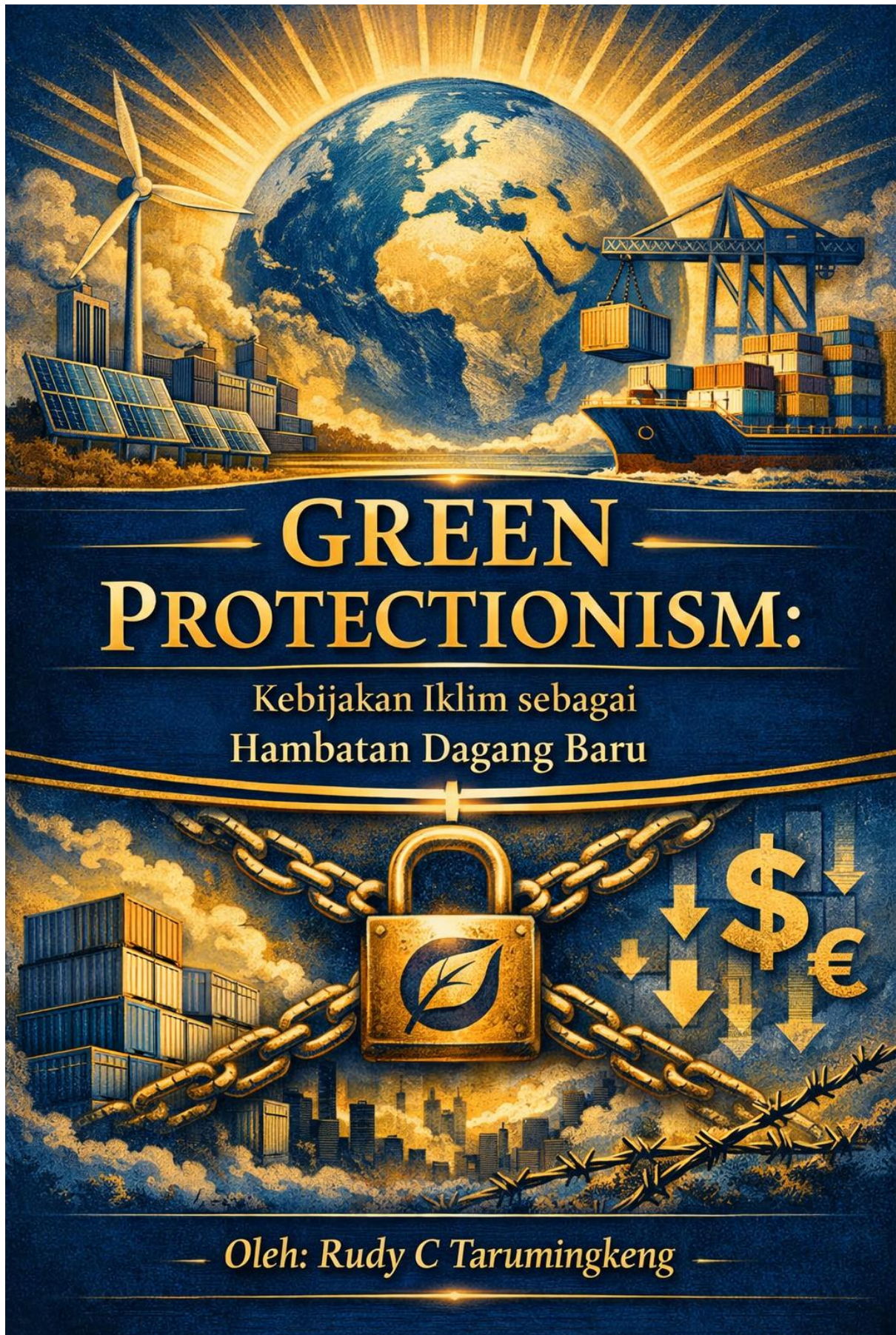




Oleh:

[Prof Ir Rudy C Tarumingkeng, PhD](#)

Professor of Management NUP: 9903252922

Professor Emeritus, IPB-University

Rektor, Universitas Cenderawasih, Papua (1978-1988, dan

Rektor, Kampus AGRO Manokwari sekarang Universitas Papua Manokwari

Coordinator, CIDA/DIKTI SFU Burnaby BC Canada 1988-1991

Rektor, Universitas Kristen Krida Wacana, Jakarta (1991-2000)

Chairman. Board of Professors, IPB-University, Bogor (2005-2006)

AI - Data Analyst, dan Chairman, Academic Senate, IBM-ASMI, Jakarta 2024-

© RudyCT Academic Series

rudyclt75@gmail.com

28 March 2026

KEBIJAKAN IKLIM SEBAGAI HAMBATAN DAGANG BARU

Abstrak

Perubahan iklim telah menggeser arsitektur perdagangan internasional dari rezim yang semula berfokus pada tarif, kuota, dan subsidi konvensional menuju rezim yang semakin dipenuhi standar emisi, ketertelusuran rantai pasok, kewajiban uji tuntas, sertifikasi hijau, dan penyesuaian karbon di perbatasan. Dalam konteks inilah muncul istilah *green protectionism*, yaitu situasi ketika kebijakan lingkungan dan iklim tidak hanya berfungsi sebagai instrumen koreksi eksternalitas, tetapi juga berpotensi menjadi perangkat perlindungan industri domestik. Makalah ini membahas bagaimana agenda iklim yang pada dasarnya sah dan mendesak dapat berubah menjadi hambatan dagang baru, terutama ketika dirancang secara unilateral, menimbulkan biaya kepatuhan tinggi, dan membebani negara berkembang yang memiliki kapasitas teknologi, fiskal, dan administratif lebih terbatas. Uni Eropa telah memasuki fase definitif Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) sejak 1 Januari 2026, sementara regulasi deforestasi Uni Eropa (EUDR) kini dijadwalkan berlaku bagi operator besar mulai 30 Desember 2026. Inggris juga akan memberlakukan CBAM pada 1 Januari 2027. Di sisi lain, WTO mencatat meningkatnya perhatian anggota terhadap fragmentasi regulasi dan gangguan perdagangan akibat makin

luasnya *trade-related climate measures* (TrCMs). OECD, UNCTAD, Bank Dunia, dan IMF sama-sama menunjukkan bahwa instrumen-instrumen ini dapat membantu mengurangi kebocoran karbon, tetapi juga memunculkan biaya transisi, risiko perlombaan subsidi hijau, serta tekanan kompetitif terhadap eksportir dari negara berkembang. Dengan menggunakan pendekatan deskriptif-analitis dan normatif, makalah ini menegaskan bahwa persoalan utama bukanlah memilih antara perdagangan bebas atau perlindungan iklim, melainkan merancang tata kelola perdagangan hijau yang adil, transparan, interoperabel, dan mendukung transisi yang inklusif. Bagi Indonesia, tantangan terbesar bukan hanya mempertahankan akses pasar, melainkan mempercepat dekarbonisasi industri, memperkuat data emisi dan ketertelusuran, menyiapkan diplomasi perdagangan yang lebih canggih, dan mengubah tekanan eksternal menjadi momentum transformasi ekonomi. Dengan demikian, green protectionism harus dibaca bukan sekadar sebagai ancaman, tetapi juga sebagai panggilan untuk membangun daya saing baru yang berbasis efisiensi karbon, tata kelola keberlanjutan, dan kapasitas inovasi nasional. ([Taxation and Customs Union](#))

Kata Kunci

Green protectionism; kebijakan iklim; hambatan dagang; CBAM; EUDR; WTO; perdagangan internasional; dekarbonisasi; negara berkembang; Indonesia.

Green Protectionism: Kebijakan Iklim sebagai Hambatan Dagang Baru

Pendahuluan

Dalam sejarah ekonomi internasional, hambatan dagang lazim diasosiasikan dengan tarif impor yang tinggi, kuota, lisensi, subsidi ekspor, atau kebijakan *local content requirement* yang terang-terangan dirancang untuk melindungi produsen domestik. Namun pada abad ke-21, terutama setelah perubahan iklim menjadi isu sentral dalam kebijakan publik global, lahir bentuk hambatan dagang yang jauh lebih kompleks. Hambatan itu hadir melalui bahasa keberlanjutan, efisiensi energi, jejak karbon, perlindungan hutan, ekonomi sirkular, dan ketahanan rantai pasok. Di sinilah perdebatan menjadi rumit. Negara-negara maju berargumen bahwa dunia tidak dapat mencapai target iklim tanpa menanamkan biaya lingkungan ke dalam harga barang. Sebaliknya, banyak negara berkembang melihat bahwa langkah-langkah tersebut dapat berubah menjadi proteksionisme terselubung yang memindahkan beban penyesuaian ke produsen yang justru memiliki kapasitas paling terbatas. WTO sendiri mencatat meningkatnya perhatian anggota terhadap *trade-related climate measures* dan perlunya memastikan langkah-langkah tersebut konsisten, fleksibel, transparan, serta tidak menimbulkan fragmentasi regulasi yang merusak perdagangan. ([World Trade Organization](#))

Fenomena ini menandai pergeseran besar dalam logika globalisasi. Pada tahap awal globalisasi, efisiensi dipahami terutama sebagai kemampuan memproduksi dengan biaya serendah mungkin melalui jaringan rantai pasok lintas negara. Kini, efisiensi tidak lagi cukup diukur dari harga dan waktu pengiriman; ia juga diukur dari intensitas karbon, asal bahan baku, dampak terhadap deforestasi, kandungan energi terbarukan, dan kemampuan pembuktian digital di sepanjang rantai nilai. Uni Eropa, misalnya, telah memasuki fase definitif CBAM sejak 1 Januari 2026. Dalam

rezim ini, importir di Uni Eropa harus mendeklarasikan emisi tertanam pada barang impor dan menyerahkan sertifikat yang sesuai; jika dapat dibuktikan bahwa harga karbon telah dibayar di negara asal, nilai tersebut dapat dikurangkan. Langkah ini secara resmi dikaitkan dengan upaya mencegah *carbon leakage* dan menyetarakan biaya karbon antara produsen domestik dan produsen luar negeri. ([Taxation and Customs Union](#))

Pada saat yang sama, rezim perdagangan hijau tidak hanya berbentuk harga karbon di perbatasan. EUDR mewajibkan pembuktian bahwa komoditas tertentu—seperti kelapa sawit, sapi, kedelai, kopi, kakao, karet, dan kayu beserta sejumlah produk turunannya—tidak berasal dari lahan yang mengalami deforestasi atau degradasi hutan. Setelah beberapa penyesuaian regulasi, penerapan utamanya kini dimulai pada 30 Desember 2026 bagi operator besar dan menengah, serta 30 Juni 2027 bagi pelaku mikro dan kecil. Dari perspektif negara pengimpor, ini merupakan upaya sah untuk mengurangi jejak ekologis konsumsi domestik. Akan tetapi, dari perspektif eksportir di Selatan Global, kebijakan semacam ini menuntut sistem data, verifikasi geolokasi, dan kepatuhan rantai pasok yang mahal serta sering kali sulit dipenuhi oleh petani kecil dan pelaku usaha menengah. ([EU Trade](#))

Makalah ini berangkat dari pertanyaan pokok: kapan kebijakan iklim dapat dipandang sebagai instrumen koreksi pasar yang sah, dan kapan ia layak disebut sebagai hambatan dagang baru? Untuk menjawabnya, pembahasan disusun dalam beberapa lapisan. Pertama, makalah ini mengulas kerangka konseptual green protectionism. Kedua, makalah ini menelaah faktor-faktor yang mendorong kemunculannya, termasuk politik industri hijau, keamanan ekonomi, dan fragmentasi tata kelola global. Ketiga, makalah ini menganalisis instrumen-instrumen utama yang kini membentuk hambatan dagang hijau baru. Keempat, makalah ini membahas konsekuensi normatif dan hukum dalam perspektif WTO dan keadilan iklim. Kelima, makalah ini memetakan implikasi bagi negara

berkembang, terutama Indonesia. Pada akhirnya, makalah ini berargumentasi bahwa tantangan terbesar bukan sekadar mengkritik green protectionism, melainkan membangun strategi respons yang menjadikan keberlanjutan sebagai sumber daya saing, bukan sekadar beban kepatuhan.

1. Memahami Konsep Green Protectionism

Istilah *green protectionism* tidak boleh digunakan secara serampangan. Tidak setiap kebijakan lingkungan yang memengaruhi perdagangan otomatis bersifat proteksionis. Sebuah negara berhak menetapkan standar demi melindungi lingkungan, kesehatan, dan masa depan iklimnya. WTO sendiri menegaskan bahwa perdagangan dapat menjadi bagian dari solusi terhadap krisis iklim, dan berbagai alat kebijakan perdagangan dapat dipakai untuk mendukung mitigasi maupun adaptasi. Bahkan, WTO menyoroti bahwa regulasi, sertifikasi, pengadaan pemerintah hijau, pembiayaan perdagangan, hingga kerja sama internasional bisa mempercepat transisi rendah karbon. Karena itu, membela perdagangan terbuka tanpa memperhitungkan kerusakan iklim sama kelirunya dengan membela kebijakan iklim tanpa memeriksa dampak distributifnya terhadap mitra dagang yang lebih lemah.

Green protectionism, dengan demikian, lebih tepat dipahami sebagai kondisi ketika kebijakan iklim atau lingkungan dirancang, diterapkan, atau berdampak sedemikian rupa sehingga secara nyata melindungi industri domestik, membatasi akses pasar pesaing asing, atau mengalihkan biaya transisi ke negara lain tanpa dukungan yang memadai. Unsur proteksionis dapat muncul secara eksplisit maupun implisit. Ia eksplisit ketika persyaratan domestik sangat jelas mengutamakan produksi nasional. Ia implisit ketika standar dirancang sedemikian kompleks sehingga secara de facto hanya perusahaan besar di negara maju yang sanggup mematuhi. Dalam praktik, batas antara kebijakan iklim yang sah dan proteksionisme hijau sering kali kabur, sebab instrumen yang sama dapat memiliki dua

watak sekaligus: sah secara lingkungan, tetapi problematis secara distributif. Inilah yang membuat perdebatan green protectionism lebih bersifat politis dan institusional daripada sekadar teknis. ([OECD](#))

Secara teoritis, argumen yang mendukung kebijakan semacam CBAM berangkat dari gagasan koreksi eksternalitas. Jika produsen domestik menghadapi harga karbon melalui sistem perdagangan emisi atau pajak karbon, sementara produsen asing tidak, maka ada risiko *carbon leakage*: produksi berpindah ke yurisdiksi dengan aturan lebih longgar, dan emisi global tidak sungguh-sungguh turun. OECD menilai CBAM memang dapat membantu mengurangi carbon leakage, meskipun cakupan awalnya masih relatif sempit, yakni sekitar 3 persen dari impor Uni Eropa dari negara non-Uni Eropa. IMF juga memperkirakan bahwa dampak langsung rata-rata terhadap nilai impor Uni Eropa maupun biaya ekspor non-Uni Eropa ke pasar Uni Eropa relatif kecil secara agregat, tetapi dapat menjadi sangat signifikan untuk produk tertentu seperti besi, baja, dan aluminium. Dengan kata lain, secara makro efeknya mungkin tampak terbatas, namun secara sektoral dan politis ia sangat besar. ([OECD](#))

Namun, argumen kritik menekankan bahwa ekonomi dunia tidak tersusun atas negara-negara yang setara kapasitasnya. UNCTAD menunjukkan bahwa CBAM dapat menurunkan ekspor negara berkembang dan menggeser pola perdagangan ke negara yang lebih efisien karbon, yang kebanyakan justru negara maju. UNCTAD bahkan menyarankan agar jika instrumen seperti CBAM diterapkan, sebagian pendapatan yang dihasilkan sebaiknya dipakai untuk membantu difusi teknologi bersih ke produsen di negara berkembang. Ini penting karena masalah utama bukan semata-mata siapa yang lebih kotor, tetapi siapa yang punya modal, teknologi, sistem pengukuran, dan ruang fiskal untuk melakukan transisi lebih cepat. Dalam konteks ini, green protectionism bukan hanya soal akses pasar, melainkan juga soal ketimpangan kemampuan bertransisi. ([UN Trade and Development \(UNCTAD\)](#))

2. Mengapa Green Protectionism Menguat?

Menguatnya green protectionism tidak dapat dipisahkan dari pergeseran geopolitik dan geoekonomi pascapandemi, perang, krisis energi, serta naiknya agenda keamanan ekonomi. OECD mencatat bahwa dalam beberapa tahun terakhir, banyak pemerintah memperkenalkan paket kebijakan industri hijau berskala besar yang didorong bukan hanya oleh perubahan iklim, tetapi juga oleh keamanan energi dan kemandirian strategis. Ini berarti kebijakan hijau kini tidak lagi murni ditempatkan dalam kerangka etika lingkungan, melainkan dalam logika persaingan industri dan ketahanan nasional. Ketika panel surya, baterai, hidrogen, semikonduktor, dan logam kritis menjadi jantung ekonomi masa depan, negara ingin memastikan bahwa transisi hijau juga memperkuat basis manufaktur domestiknya. Dari sinilah agenda iklim beririsan langsung dengan proteksi industri. ([OECD](#))

Alasan kedua adalah kegagalan koordinasi global yang memadai. Perjanjian Paris mengakui keberagaman jalan transisi tiap negara, tetapi pendekatan *bottom-up* itu juga menghasilkan perbedaan besar dalam harga karbon, standar produk, dan instrumen dukungan industri. Laporan bersama yang dibahas UNCTAD menunjukkan bahwa kini terdapat puluhan pajak karbon dan sistem perdagangan emisi yang berlaku di seluruh dunia, dengan cakupan sekitar seperempat emisi global. Ketika harga karbon dan standar emisi berbeda-beda, negara yang menerapkan kebijakan lebih ketat merasa industri domestiknya berisiko kalah bersaing. Akibatnya, muncul dorongan untuk “mengekspor” disiplin karbon ke perbatasan. Masalahnya, tanpa koordinasi internasional, kebijakan ini mudah memicu tuduhan diskriminasi, ketidakcocokan metodologi, dan biaya administrasi yang berlipat. ([UN Trade and Development \(UNCTAD\)](#))

Alasan ketiga adalah bangkitnya politik industri hijau. Dalam banyak ekonomi maju, transisi iklim dijual kepada publik bukan semata-mata sebagai pengorbanan demi planet, melainkan sebagai proyek penciptaan

lapangan kerja, revitalisasi industri, dan penguatan teknologi domestik. Uni Eropa melalui Net-Zero Industry Act secara terbuka menyatakan tujuan untuk meningkatkan daya saing industri Eropa, menarik investasi, dan memastikan kapasitas manufaktur teknologi net-zero mencapai setidaknya 40 persen dari kebutuhan tahunan pemasangan Uni Eropa pada 2030. Dalam sejarah kapitalisme, hampir tidak pernah ada kebijakan industri berskala besar yang sepenuhnya netral secara dagang. Ketika negara mendanai, mempercepat perizinan, dan merancang pasar untuk teknologi tertentu, ia sekaligus membentuk pemenang dan pecundang dalam kompetisi global. ([Internal Market & SMEs](#))

Contoh lain dapat dilihat pada kebijakan kendaraan bersih di Amerika Serikat. Di bawah aturan kredit kendaraan bersih yang berlaku untuk kendaraan yang diperoleh sampai 30 September 2025, sebuah kendaraan harus dirakit akhir di Amerika Utara dan memenuhi syarat tertentu terkait mineral kritis dan komponen baterai untuk memperoleh kredit penuh. Secara iklim, kebijakan ini dimaksudkan mempercepat adopsi kendaraan rendah emisi. Namun secara industri, jelas bahwa ia juga mengarahkan investasi dan rantai pasok ke kawasan tertentu. Jadi, walaupun desain kebijakannya dapat berubah dari waktu ke waktu, contoh ini menunjukkan bagaimana insentif hijau sering sekaligus menjadi alat geografi produksi. ([IRS](#))

Alasan keempat adalah meningkatnya tuntutan publik terhadap akuntabilitas rantai pasok. Konsumen, investor, dan regulator kini tidak lagi puas dengan klaim “ramah lingkungan” yang abstrak. Mereka meminta data yang dapat diverifikasi: dari mana komoditas berasal, berapa emisi tertanamnya, apakah ada deforestasi, dan apakah pemasok memenuhi standar hak asasi maupun keberlanjutan. Dalam konteks ini, kebijakan seperti EUDR atau Digital Product Passport di masa depan lahir dari tuntutan ketertelusuran yang semakin kuat. Masalahnya, kemampuan menyediakan data granular tidak tersebar merata. Perusahaan besar dengan sistem ERP, audit, dan satelit mungkin siap; koperasi kecil di

negara berkembang belum tentu. Di sinilah standar keberlanjutan dapat berubah menjadi gerbang masuk pasar yang sangat tinggi.

3. Bentuk-Bentuk Hambatan Dagang Hijau Baru

3.1 Carbon Border Adjustment Mechanism

CBAM adalah instrumen paling menonjol dalam diskusi green protectionism kontemporer. Uni Eropa menegaskan bahwa sejak 1 Januari 2026, fase definitif CBAM telah dimulai. Importir barang yang tercakup harus mendeklarasikan emisi tertanam dan menyerahkan sertifikat yang sesuai setiap tahun; jumlah yang harus dibayar dapat dikurangi bila terbukti sudah ada harga karbon yang dibayar dalam proses produksi di negara asal. Dari sudut pandang pembuat kebijakan Eropa, desain ini dimaksudkan untuk menyejajarkan beban karbon antara barang domestik dan barang impor, serta mendukung penghapusan bertahap alokasi gratis dalam EU ETS. OECD menambahkan bahwa reformasi EU ETS yang lebih ketat tanpa CBAM berpotensi memperbesar carbon leakage. ([Taxation and Customs Union](#))

Tetapi justru di sinilah inti perdebatan. Bagi banyak negara berkembang, CBAM menyerupai “tarif karbon” yang dipungut di perbatasan pasar tujuan. Bank Dunia mencatat bahwa kebijakan ini berpotensi menaikkan biaya ekspor barang intensif karbon ke Uni Eropa dan memengaruhi daya saing eksportir. Bank Dunia juga menunjukkan bahwa secara rata-rata keterpaparan ekonomi agregat mungkin kecil dalam banyak kasus, tetapi sektor-sektor dengan emisi tinggi dapat kehilangan pangsa pasar. IMF menguatkan gambaran ini: dampak langsung rata-rata memang kecil, tetapi pada produk seperti besi, baja, dan aluminium efeknya dapat jauh lebih terasa. Artinya, CBAM bekerja seperti alat bedah yang sasarannya sempit namun tajam. ([World Bank Blogs](#))

Dari sudut manajemen strategis, CBAM mengubah definisi keunggulan biaya. Perusahaan yang selama ini unggul karena energi murah berbasis

batubara bisa tiba-tiba kehilangan daya saing bila pasar ekspornya memberi penalti pada intensitas emisi. Sebaliknya, perusahaan dengan proses produksi lebih bersih, walau biaya langsungnya lebih tinggi, dapat menjadi lebih kompetitif dalam jangka menengah. Dengan demikian, CBAM tidak hanya menambah biaya kepatuhan; ia juga merestrukturisasi peta persaingan global. Pada titik ini, sulit menyangkal bahwa kebijakan iklim telah menjadi instrumen industri sekaligus perdagangan.

3.2 Regulasi Deforestasi dan Kewajiban Uji Tuntas

Jika CBAM menarget emisi industri, EUDR menarget sumber ekologis komoditas primer. Uni Eropa kini menempatkan kewajiban pada operator dan pedagang untuk memastikan bahwa produk yang dipasarkan atau diekspor dari Uni Eropa tidak berasal dari lahan yang baru terdeforestasi atau mengalami degradasi hutan. Setelah perubahan regulasi pada 2024 dan 2025, penerapan utama dimulai pada 30 Desember 2026 bagi operator besar dan menengah, sedangkan pelaku mikro dan kecil mulai 30 Juni 2027. Komoditas kunci yang berkaitan dengan rezim ini meliputi sawit, daging sapi, kedelai, kopi, kakao, karet, dan kayu beserta sejumlah turunannya. ([EU Trade](#))

Secara normatif, sulit menolak tujuan EUDR. Dunia memang menghadapi krisis deforestasi dan hilangnya biodiversitas. Namun dari perspektif perdagangan, regulasi ini mengubah akses pasar menjadi fungsi dari kemampuan pembuktian geospasial, *due diligence*, dan pengelolaan data rantai pasok yang sangat rinci. UNCTAD menilai inisiatif *due diligence* semacam ini akan berdampak pada banyak negara berkembang. Dalam salah satu forum UNCTAD tahun 2025, bahkan ditegaskan bahwa kerangka regulasi baru seperti EUDR dan meningkatnya tuntutan pembeli atas ketertelusuran sedang membentuk ulang akses pasar, terutama bagi eksportir dari Global South. Di sinilah muncul pertanyaan keadilan: apakah petani kecil yang tidak punya perangkat digital, peta koordinat, atau biaya

audit akan tersingkir dari pasar premium meski praktiknya sebenarnya berkelanjutan? ([UN Trade and Development \(UNCTAD\)](#))

Bagi Indonesia, implikasi EUDR sangat nyata karena menyangkut komoditas strategis seperti sawit, kopi, karet, dan kayu. Pemerintah Indonesia telah lama memandang diplomasi atas isu ini sebagai hal serius, termasuk melalui kerja sama dan pembahasan bersama pihak Uni Eropa. Sumber resmi pemerintah Indonesia menekankan pentingnya ekonomi hijau agar tetap kompetitif di pasar global, bahkan sambil mengingatkan bahwa perubahan perdagangan global kini makin menekankan prinsip keberlanjutan. Dalam sudut pandang yang lebih luas, ini menunjukkan bahwa kebijakan dagang hijau bukan lagi wacana asing, melainkan telah menjadi faktor struktural yang memengaruhi arah reformasi ekonomi nasional. ([Ekon](#))

3.3 Subsidi Hijau dan Persyaratan Domestik

Green protectionism juga tumbuh melalui subsidi. OECD memperingatkan risiko *green subsidy race* ketika pemerintah berlomba-lomba memberi insentif bagi industri hijau nasional. Secara teori, subsidi hijau bisa dibenarkan untuk mengatasi kegagalan pasar, mendorong pembelajaran teknologi, dan mempercepat pencapaian target iklim. Namun secara praktik, subsidi sering berpihak pada perusahaan yang berlokasi di dalam negeri, memiliki skala besar, dan dekat dengan pusat kebijakan. Negara kaya lebih mampu membiayai insentif semacam ini dibanding negara berkembang. Akibatnya, transisi hijau berpotensi memperlebar kesenjangan industri global. ([OECD](#))

Pengalaman Amerika Serikat pada kredit kendaraan bersih memperlihatkan logika tersebut. Syarat perakitan akhir di Amerika Utara serta ketentuan mineral kritis dan komponen baterai menunjukkan bahwa insentif iklim bisa diikat pada konfigurasi rantai pasok regional tertentu. Bahkan ketika tujuan resminya adalah mempercepat kendaraan rendah emisi, desain seperti ini memberi sinyal kuat bahwa transisi hijau hendak dipadukan

dengan kebangkitan manufaktur domestik dan pengurangan ketergantungan strategis. Dalam perspektif perdagangan, sinyal semacam ini dapat dibaca sebagai proteksi hijau yang bersifat selektif. ([IRS](#))

3.4 Regulasi, Sertifikasi, dan Fragmentasi Standar

Bentuk hambatan lain yang sering kurang disadari adalah proliferasi regulasi dan sertifikasi. WTO secara eksplisit mengingatkan perlunya menggunakan standar internasional untuk menghindari fragmentasi regulasi ketika negara memperkuat aturan efisiensi energi dan kebijakan iklim lain. Di sini terdapat dilema yang sangat nyata. Tanpa standar, klaim hijau menjadi kabur dan *greenwashing* marak. Namun dengan terlalu banyak standar, sertifikasi, metodologi, dan platform pelaporan yang tidak saling kompatibel, perusahaan—terutama dari negara berkembang—akan menghadapi biaya administrasi yang sangat besar. WTO mencatat pula bahwa banyak anggota menyoroti kebutuhan untuk mengatasi fragmentasi regulasi dan gangguan perdagangan akibat meningkatnya penggunaan *trade-related climate measures*. ([World Trade Organization](#))

Bagi perusahaan, masalah ini tidak sekadar teknis. Ia menyentuh kemampuan organisasi dalam membangun sistem informasi, akuntansi karbon, verifikasi pihak ketiga, dan integrasi pemasok. Perusahaan yang tidak memiliki kemampuan ini akan tertinggal, meski kualitas produknya secara fisik mungkin kompetitif. Dengan kata lain, hambatan dagang baru tidak selalu tampak di pos bea masuk, tetapi dapat bersembunyi dalam dashboard data, format pelaporan, kode HS yang ditafsirkan secara rinci, atau standar metodologi emisi yang menuntut keahlian khusus.

4. Green Protectionism dalam Perspektif WTO dan Keadilan Iklim

Perdebatan paling sulit terletak pada pertanyaan legitimasi. Apakah kebijakan hijau lintas batas ini sesuai dengan semangat perdagangan internasional yang terbuka dan non-diskriminatif? Di satu sisi, para pendukung berargumen bahwa tanpa instrumen seperti CBAM, negara

yang menerapkan harga karbon tinggi akan “menghukum” industrinya sendiri dan justru mendorong relokasi produksi ke yurisdiksi yang lebih longgar. Dalam logika ini, penyesuaian di perbatasan adalah cara untuk memulihkan kesetaraan kompetitif. Bahkan dalam forum WTO, terdapat pernyataan bahwa langkah-langkah terkait iklim harus dirancang sedemikian rupa agar tetap menghormati prinsip keadilan dan non-diskriminasi. ([ePing](#))

Di sisi lain, kekhawatiran terhadap sifat diskriminatif tetap kuat. Rekam WTO menunjukkan adanya *specific trade concerns* yang mempertanyakan kepatuhan CBAM terhadap hukum WTO, termasuk prinsip non-diskriminasi. Kekhawatiran ini bukan semata-mata soal teks hukum, melainkan juga soal bagaimana kebijakan diterapkan: metode menghitung emisi, pengakuan terhadap harga karbon di negara asal, perlakuan terhadap data default, serta beban pembuktian pada eksportir. Dalam praktik global yang sangat timpang, instrumen yang di atas kertas tampak netral dapat menghasilkan efek diskriminatif karena aktor-aktor pasar memiliki kemampuan yang sangat berbeda untuk memenuhi tuntutan administrasi dan teknis. ([Trade Concerns](#))

Dari perspektif keadilan iklim, persoalannya bahkan lebih dalam. Negara berkembang kerap menegaskan bahwa mereka berkontribusi lebih kecil terhadap emisi historis, tetapi justru menanggung beban adaptasi, kerentanan iklim, dan kini juga biaya kepatuhan perdagangan hijau. UNCTAD menegaskan pentingnya meminimalkan *negative spillovers* dari kebijakan iklim, terutama bagi negara berkembang yang memiliki keterbatasan kapasitas produktif, infrastruktur untuk *monitoring, reporting, and verification* (MRV), serta ruang fiskal. Jika suatu negara maju memungut biaya karbon di perbatasan tetapi tidak menyediakan mekanisme pembiayaan, transfer teknologi, atau pengakuan atas jalur transisi yang berbeda, maka kebijakan itu mudah dipandang sebagai bentuk ketidakadilan baru yang dibungkus moralitas hijau. ([UN Trade and Development \(UNCTAD\)](#))

Di sinilah letak paradoks besar green protectionism. Dunia memang membutuhkan percepatan dekarbonisasi. Tetapi bila percepatan itu dilakukan dengan cara yang mempersempit ruang pembangunan negara berkembang, maka transisi hijau berisiko kehilangan legitimasi politik. WTO menekankan bahwa kerja sama internasional dapat membantu mencegah tuduhan proteksionisme dan memastikan pandangan negara berkembang diperhitungkan. Ini menunjukkan bahwa persoalan green protectionism pada dasarnya adalah persoalan tata kelola: siapa yang menetapkan aturan, siapa yang sanggup mematuhi, siapa yang membayar biaya transisi, dan siapa yang menikmati manfaat industri baru.

5. Dampak bagi Negara Berkembang

Bagi negara berkembang, green protectionism menghadirkan tiga lapis dampak. Lapis pertama adalah dampak perdagangan langsung berupa biaya tambahan, penurunan margin, atau hilangnya pangsa pasar. UNCTAD menilai CBAM dapat menurunkan ekspor negara berkembang, sementara Bank Dunia menunjukkan bahwa sektor-sektor intensif emisi menghadapi risiko kehilangan daya saing di pasar Uni Eropa. Dalam banyak kasus, walaupun dampak makro terhadap PDB nasional mungkin tidak spektakuler, dampak terhadap sektor tertentu dapat sangat serius, khususnya bila sektor tersebut padat karya, menjadi sumber devisa, atau terhubung dengan banyak usaha kecil. ([UN Trade and Development \(UNCTAD\)](#))

Lapis kedua adalah dampak struktural terhadap investasi dan posisi dalam rantai nilai global. Ketika pasar utama mensyaratkan jejak karbon rendah, energi bersih, atau ketertelusuran total, perusahaan multinasional akan cenderung mengonsolidasikan pemasok pada lokasi yang paling mudah diverifikasi dan paling efisien secara emisi. Negara yang lambat membangun infrastruktur listrik bersih, sistem MRV, laboratorium sertifikasi, dan platform data rantai pasok bisa kehilangan peluang investasi baru. Sebaliknya, negara yang cepat beradaptasi dapat menarik investasi

untuk *green upgrading*. Dengan demikian, green protectionism bukan hanya soal hambatan hari ini, melainkan juga soal distribusi industrialisasi masa depan.

Lapis ketiga adalah dampak administratif dan kelembagaan. Banyak eksportir di negara berkembang tidak tersingkir karena produknya buruk, melainkan karena tidak mampu membuktikan kepatuhan. Mereka kekurangan sistem akuntansi karbon, dokumentasi asal bahan baku, koordinat kebun, integrasi data pemasok, atau kemampuan audit pihak ketiga. UNCTAD dan WTO berulang kali menekankan pentingnya bantuan teknis, transfer teknologi, serta kerja sama untuk mengurangi biaya kepatuhan dan memastikan transisi yang adil. Tanpa dukungan ini, perdagangan hijau dapat berubah menjadi rezim yang hanya ramah bagi aktor besar dan negara kaya. ([UN Trade and Development \(UNCTAD\)](#))

6. Implikasi Strategis bagi Indonesia

Indonesia menghadapi tantangan khas karena struktur ekspornya mengandung kombinasi komoditas primer, manufaktur menengah, dan sektor-sektor yang intensif energi. Regulasi seperti CBAM akan relevan bagi industri seperti besi, baja, aluminium, pupuk, atau produk antara lain yang terkait dengan emisi tinggi. Di sisi lain, EUDR sangat relevan untuk sawit, karet, kopi, kakao, dan kayu. Jurnal Kementerian Perdagangan menegaskan bahwa Indonesia berada pada titik krusial dalam menyesuaikan struktur ekonominya dengan perubahan perdagangan global yang makin menekankan prinsip keberlanjutan, dan menyebut secara eksplisit tekanan dari regulasi hijau seperti CBAM Uni Eropa. Ini menunjukkan bahwa bagi Indonesia, isu green protectionism bukan sekadar bahan seminar, melainkan agenda kebijakan ekonomi yang mendesak.

Respons pertama yang diperlukan adalah dekarbonisasi industri secara nyata, bukan kosmetik. Selama biaya energi fosil tetap terlihat murah karena eksternalitas lingkungannya tidak dihitung penuh, banyak

perusahaan mungkin merasa tidak ada urgensi berubah. Namun pasar ekspor kini mulai menghitung biaya tersebut. Karena itu, strategi industri Indonesia harus diarahkan pada efisiensi energi, elektrifikasi proses, peningkatan pangsa energi terbarukan, pengurangan intensitas emisi per unit output, dan investasi pada teknologi proses yang lebih bersih. Dalam jangka menengah, keunggulan ekspor tidak lagi cukup didasarkan pada upah murah atau ketersediaan bahan baku; ia harus berbasis intensitas karbon yang kompetitif.

Respons kedua adalah membangun sistem MRV dan ketertelusuran yang kredibel. Tantangan terbesar banyak eksportir Indonesia justru terletak pada sisi data. Untuk menghadapi CBAM, perusahaan perlu menghitung emisi tertanam secara akurat. Untuk menghadapi EUDR, pelaku usaha perlu menunjukkan asal komoditas secara jelas dan terdokumentasi. Ini menuntut integrasi kebijakan perdagangan, kehutanan, pertanian, industri, serta transformasi digital. Negara harus membantu membangun infrastruktur data ini, sebab tidak realistis bila beban sepenuhnya dilempar kepada pelaku usaha kecil dan menengah.

Respons ketiga adalah diplomasi perdagangan yang lebih cerdas. Indonesia tidak cukup hanya menolak atau mengeluh bahwa aturan hijau negara maju tidak adil. Yang lebih penting adalah memperjuangkan interoperabilitas standar, pengakuan atas skema nasional, masa transisi yang realistis, akses pembiayaan, dan dukungan teknologi. WTO mencatat banyak anggota menekankan perlunya TrCMs yang konsisten, interoperabel, fleksibel, dan transparan. Ini sejalan dengan kepentingan Indonesia. Diplomasi tidak boleh hanya bersifat defensif; ia harus proaktif membentuk aturan main agar negara berkembang tidak selalu hadir sebagai objek kepatuhan, melainkan turut menjadi perancang norma. ([World Trade Organization](#))

Respons keempat adalah mengubah tekanan hijau menjadi strategi *industrial upgrading*. Dalam jangka panjang, green protectionism dapat

dipakai sebagai cermin kelemahan struktural. Jika Indonesia mampu mendorong hilirisasi yang rendah karbon, memperkuat sertifikasi keberlanjutan yang kredibel, memperbaiki tata kelola lahan, dan menghubungkan petani kecil ke ekosistem data serta pembiayaan hijau, maka beban kepatuhan dapat bertransformasi menjadi diferensiasi pasar. Dengan kata lain, jawaban terbaik terhadap green protectionism bukan hanya meminta pasar luar lebih lunak, tetapi juga mempercepat pembenahan domestik agar daya saing Indonesia tidak mudah diguncang oleh perubahan standar global.

7. Dari Hambatan Dagang ke Arsitektur Perdagangan Baru

Salah satu kesalahan analitis yang sering terjadi adalah membayangkan green protectionism semata-mata sebagai penyimpangan sementara. Sesungguhnya, kita sedang menyaksikan pembentukan arsitektur perdagangan baru. Dalam arsitektur lama, pertanyaan utama adalah: berapa tarifnya? Dalam arsitektur baru, pertanyaan utamanya menjadi: berapa emisinya, dari mana asalnya, apakah rantai pasoknya dapat ditelusuri, apakah prosesnya memenuhi standar keberlanjutan, dan apakah negara asal memiliki sistem verifikasi yang dipercaya. Ini berarti perdagangan internasional bergerak dari rezim berbasis harga ke rezim berbasis atribut. Dan atribut yang paling menentukan kini adalah atribut lingkungan.

Perubahan ini akan memengaruhi teori dan praktik manajemen. Bagi perusahaan, strategi ekspor harus terhubung dengan strategi keberlanjutan, investasi energi, desain produk, dan sistem informasi. CFO tidak bisa lagi memisahkan urusan biaya produksi dari biaya karbon. Direktur operasi tidak bisa lagi mengelola pemasok tanpa data emisi dan ketertelusuran. Tim kepatuhan tidak cukup menguasai dokumen bea cukai; mereka juga harus memahami metodologi karbon, audit keberlanjutan, dan tuntutan regulator lintas yurisdiksi. Perusahaan yang memandang ini

sekadar “beban regulasi” akan tertinggal. Perusahaan yang membacanya sebagai transformasi model bisnis justru bisa merebut posisi baru.

Di tingkat negara, perdagangan hijau akan makin terkait dengan kebijakan industri, energi, kehutanan, dan teknologi. Itulah sebabnya pembahasan green protectionism harus keluar dari dikotomi sederhana antara “pro-lingkungan” versus “pro-perdagangan.” Kebijakan yang efektif adalah kebijakan yang mengintegrasikan keduanya. Negara maju harus mengakui bahwa transisi hijau global memerlukan keadilan, bukan hanya ketegasan. Negara berkembang harus mengakui bahwa model daya saing berbasis toleransi terhadap emisi dan tata kelola lingkungan yang lemah tidak akan bertahan. Masa depan perdagangan kemungkinan bukan pada deregulasi total, tetapi pada regulasi yang semakin padat—dan karena itu pertarungan sesungguhnya adalah soal siapa yang mampu menetapkan, menegosiasikan, dan memenuhi regulasi tersebut.

Penutup

Green protectionism adalah salah satu gejala paling penting dalam ekonomi politik global kontemporer. Ia muncul dari niat yang sering kali sah—mengurangi emisi, mencegah deforestasi, menutup kebocoran karbon, dan mempercepat transisi energi—tetapi beroperasi dalam sistem internasional yang timpang. Karena itu, kebijakan hijau lintas batas hampir selalu memuat ambivalensi: di satu sisi ia dapat memperbaiki insentif lingkungan, di sisi lain ia dapat memperkuat dominasi industri negara maju dan membebani eksportir negara berkembang. CBAM Uni Eropa yang kini memasuki fase definitif, EUDR yang segera berlaku, rencana CBAM Inggris pada 2027, serta proliferasi regulasi dan subsidi hijau menunjukkan bahwa perdagangan internasional sedang memasuki fase baru di mana akses pasar bergantung pada performa keberlanjutan yang terukur. ([Taxation and Customs Union](#))

Karena itu, pertanyaan yang lebih tepat bukanlah apakah green protectionism ada atau tidak. Ia sudah ada. Pertanyaannya adalah

bagaimana dunia mengelolanya agar tidak berubah menjadi bentuk baru eksklusif ekonomi. Jawabannya terletak pada empat prinsip. Pertama, transparansi metodologi dan interoperabilitas standar. Kedua, pengakuan atas perbedaan kapasitas negara dan kebutuhan transisi yang adil. Ketiga, dukungan nyata berupa pembiayaan, transfer teknologi, dan penguatan kapasitas MRV bagi negara berkembang. Keempat, transformasi domestik di negara berkembang sendiri agar keberlanjutan menjadi fondasi daya saing, bukan sekadar tuntutan eksternal. Jika keempat prinsip ini diabaikan, maka green protectionism hanya akan menjadi nama baru bagi proteksionisme lama. Namun jika keempatnya dijalankan, kebijakan iklim dapat menjadi jembatan menuju perdagangan yang lebih bertanggung jawab dan lebih beradab.

Bagi Indonesia, makna strategisnya sangat jelas. Masa depan ekspor tidak akan ditentukan hanya oleh volume produksi, melainkan oleh kualitas tata kelola lingkungan dan kemampuan pembuktian digital. Masa depan industri tidak cukup ditopang oleh hilirisasi semata, tetapi oleh hilirisasi yang rendah karbon dan terhubung dengan standar global. Masa depan diplomasi dagang tidak cukup reaktif, tetapi harus mampu memengaruhi desain aturan internasional. Dengan demikian, green protectionism perlu dibaca sekaligus sebagai peringatan dan peluang: peringatan bahwa pasar global berubah lebih cepat daripada banyak birokrasi dan perusahaan menyadarinya, dan peluang bahwa transformasi keberlanjutan dapat menjadi jalan untuk membangun daya saing Indonesia yang lebih tangguh, modern, dan berjangka panjang.

Glosarium

CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism)

Mekanisme penyesuaian karbon di perbatasan yang mengenakan biaya

atas emisi tertanam dalam barang impor agar sebanding dengan beban karbon yang ditanggung produsen domestik.

Carbon leakage

Perpindahan produksi dari negara dengan kebijakan iklim ketat ke negara dengan kebijakan lebih longgar, sehingga emisi global tidak benar-benar menurun.

EUDR (EU Deforestation Regulation)

Regulasi Uni Eropa yang mewajibkan perusahaan memastikan komoditas tertentu dan turunannya tidak terkait dengan deforestasi atau degradasi hutan.

Trade-related climate measures (TrCMs)

Langkah-langkah kebijakan yang menghubungkan tujuan iklim dengan instrumen perdagangan, seperti standar emisi, sertifikasi, subsidi hijau, dan penyesuaian karbon.

MRV (Monitoring, Reporting, and Verification)

Sistem pemantauan, pelaporan, dan verifikasi yang digunakan untuk memastikan data emisi atau data keberlanjutan akurat dan dapat dipercaya.

Green subsidy race

Perlombaan antarpemerintah untuk memberi subsidi besar kepada industri hijau domestik, yang berpotensi mendistorsi perdagangan dan investasi.

Ketertelusuran rantai pasok (traceability)

Kemampuan menelusuri asal-usul bahan baku, lokasi produksi, dan pergerakan produk sepanjang rantai pasok.

Interoperabilitas standar

Kemampuan berbagai sistem, sertifikasi, atau metodologi untuk saling dikenali dan digunakan lintas negara atau lintas rezim regulasi.

Keadilan iklim

Prinsip bahwa tanggung jawab dan biaya penanganan perubahan iklim harus mempertimbangkan kontribusi historis emisi, kapasitas ekonomi, dan kerentanan masing-masing negara.

Politik industri hijau

Kebijakan negara untuk membangun kapasitas industri domestik dalam sektor-sektor yang relevan bagi transisi rendah karbon, seperti baterai, kendaraan listrik, hidrogen, dan energi terbarukan.

Daftar Pustaka (APA 7)

Dolphin, G., & Ferrucci, G. (2025). *The EU's CBAM: Implications for member states and trading partners* (IMF Working Paper No. 2025/125).

International Monetary Fund. <https://doi.org/10.5089/9798229000420.001>

European Commission. (2026). *Carbon Border Adjustment Mechanism*. Retrieved March 28, 2026, from European Commission website.

European Commission. (2026). *Delay until December 2026 and other developments in the implementation of the EUDR Regulation*. Retrieved March 28, 2026, from Access2Markets.

European Commission. (2026). *Deforestation Regulation implementation*. Retrieved March 28, 2026, from Green Forum, European Commission.

HM Government. (2026, February 10). *Carbon border adjustment mechanism (CBAM): Policy summary*. GOV.UK.

Internal Revenue Service. (2026). *Credits for new clean vehicles purchased in 2023 or after*. U.S. Department of the Treasury.

Maliszewska, M., Chepeliev, M., Fischer, C., & Jung, E. (2025, July 2). *How developing countries can measure exposure to the EU's carbon border adjustment mechanism*. World Bank Blogs.

Organisation for Economic Co-operation and Development. (2024). *Green industrial policies for the net-zero transition*. OECD Publishing.

Organisation for Economic Co-operation and Development. (2025). *What to expect from the EU Carbon Border Adjustment Mechanism?* OECD Publishing.

Organisation for Economic Co-operation and Development. (2017). *Climate change and trade policy interaction: Implications of regionalism* (OECD Trade and Environment Working Papers No. 2017/03). OECD Publishing.
<https://doi.org/10.1787/c1bb521e-en>

United Nations Conference on Trade and Development. (2021). *A European Union Carbon Border Adjustment Mechanism: Implications for developing countries* (UNCTAD/OSG/INF/2021/2). UNCTAD.

United Nations Conference on Trade and Development. (2024, October 24). *Joint report explores scope for coordinated approach to climate action, carbon pricing and policy spillovers*. UNCTAD.

United Nations Conference on Trade and Development. (2024). *The future of sustainable trade: Due diligence initiatives, voluntary sustainability standards and market access for developing countries*. UNCTAD.

World Trade Organization. (2024). *Trade policy tools for climate action*. WTO.

World Trade Organization. (2025, April 3). *Committee advances discussions on trade-related climate measures and technology transfer*. WTO News.

Kimbal, D. J. (2025). *Penerapan ekonomi sirkular: Potensi transformasi struktur ekonomi Indonesia menghadapi tekanan perdagangan hijau global*. *Trade Policy Journal*, Kementerian Perdagangan Republik Indonesia.

Koordinating Ministry for Economic Affairs of the Republic of Indonesia.
(2025, September 17). *Pemerintah perluas implementasi ekonomi hijau
untuk tetap kompetitif di pasar global*. Kemenko Perekonomian.

Copilot for this article: ChatGPT 5.4. Thinking (2026). Access date: 28 March
2026. Author's account ([Rudy C Tarumingkeng](#))
<https://chatgpt.com/c/69c7555d-46f4-839d-8f69-fc74e25e951e>