

**Title** : Serumpun Merentasi Globalisasi Dan Pengaruh Terhadap  
Eksistensi Negara

**Author(s)** : Adinda Putri Buana

**Institution** : Fakultas Hukum, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa

**Category** : Article

**Topics** : Government, Law, Policy

**SERUMPUN MERENTASI GLOBALISASI DAN PENGARUH TERHADAP  
EKSISTENSI NEGARA**

*Makalah*

Di susun untuk memenuhi Tugas Mata Kuliah Hukum Perizinan



Di Susun Oleh:

**ADINDA PUTRI BUANA**

**1111190003**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA**

**2022**

## KATA PENGANTAR

Segala Puji serta rasa syukur panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, Tuhan semesta Alam tiada banding, karena telah melimpahkan hikmat, hidayah, dan kasih-Nya. Hanya karenaNya saja, penulis dapat mengerjakan makalah ini dengan tepat waktu sesuai yang telah dijadwalkan.

Makalah ini diajukan untuk memenuhi salah satu tugas mata kuliah Hukum Perizinan. Makalah ini berjudul “**SERUMPUN MERENTASI GLOBALISASI DAN PENGARUH TERHADAP EKSISTENSI NEGARA**”. Makalah ini juga tidak akan terlaksana tanpa bantuan, bimbingan dan dukungan dari beberapa pihak.

Ketika saat pembuatan makalah ini saya mengalami beberapa kendala. Penyusun menyadari bahwa masih banyak kekurangan dan masih banyak kekurangan yang terdapat di dalam makalah ini. Penyusun berharap makalah ini dapat bermanfaat untuk para pembacanya dan dapat di gunakan untuk referensi bacaan lainnya. Untuk dari pada itu kritik saran yang membangun dari pembaca sangatlah berharga demi kesempurnaan makalah ini, dan kami ucapkan terima kasih sekali lagi untuk para pihak yang telah membantu menyelesaikan makalah ini hingga dapat di tuntasnya dengan tepat waktu.

Serang, 31 Agustus 2022

Penyusun

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	i
<b>DAFTAR ISI</b> .....	ii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. RUMUSAN MASALAH .....	2
C. TUJUAN MASALAH.....	2
<b>BAB II PEMBAHASAN</b> .....	3
A. PENGARUH GLOBALISASI TERHADAP EKSISTENSI NEGARA .....	3
B. PENGARUH GLOBALISASI TERHADAP INDONESIA DALAM KONTEKS PEMBANGUNAN PELABUHAN .....	4
<b>BAB III PENUTUP</b> .....	9
A. KESIMPULAN .....	9
B. SARAN.....	9
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	10

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. LATAR BELAKANG**

Globalisasi dalam konteks perkembangan di Indonesia, seperti istilah globalisasi itu sendiri merupakan konsep yang luas dan boleh ditafsirkan dengan pelbagai cara. Pandangan Barat tentang globalisasi pada awalnya menjurus pada bidang ekonomi dan politik manakala perspektif Timur lebih bertumpu pada falsafah dan budaya. Namun begitu, kajian beberapa sarjana seperti Marshall McLuhan dan Harold Innis telah mempertemukan kedua-dua padangan tentang globalisasi. Topik-topik yang dibincangkan dalam buku ini bukanlah semata-mata menghuraikan konsep globalisasi secara khusus, tetapi menganalisis hubungan kedua-dua Negara dalam konteks yang lebih global. Oleh yang demikian, isu-isu sejarah, politik, ekonomi sastera, kepolisian, pelancongan, perairan, pendidikan, kepemimpinan, tenaga kerja, alam sekitar dan perusahaan dibincangkan.

Menurut RM.H. Subanindyo Hadiluwih dari Universitas Dharmawangsa dalam artikelnya yang bertajuk “Kesatuan yang Sedar Keberagaman, Kesesuaian yang Sedar Perbezaan”, hakikat banyaknya terdapat suku bangsa pada dua-dua kerajaan adalah suatu kewujudan. Selain keturunan asing seperti Cina dan India, ramai pula penduduk asli. Bahkan budaya warisan memberikan penegasan daripada hal-ehwal tersebut. Dalam hal ini, beliau menegaskan perlunya kesedaran terhadap citacita dan usaha mewujudkan kesatuan yang sedar keberagaman dan kesesuaian yang sedar perbezaan. Cita-cita mewujudkan kesatuan dan kesamaan tanpa kesedaran adanya keberagaman dan perbezaan bagi beliau akan merugikan pentabiran dua-dua pemerintahan berkenaan. Oleh itu, di Indonesia, beliau Berpendapat bahawa Pengkajian tidak boleh melanggar ketentuan yang berhubung terkait dengan ehwal SARA, iaitu ehwal Suku (bangsa); Agama (Agama); Ras dan Antara Golongan (antara Kumpulan etnik). Bagi penulis bab ini, di Malaysia hal sedemikian sejajar dengan ISA (*Internal Security Act*), Bagi kajian kemasyarakatan yang mengarah kepada polisi politik yang berasaskan kumpulan, ekonomi, etnik dan rasis.

Oleh karena itu maka disusun lah makalah ini agar pembaca dapat mengetahui bagaimana SERUMPUN MERENTASI GLOBALISASI DAN PENGARUH TERHADAP EKSISTENSI NEGARA ini agar tujuan dari penulis kepada pembaca dapat tersampaikan.

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Dari latar belakang yang di sampaikan di atas maka di buatlah rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh globalisasi terhadap eksistensi Negara?
2. Bagaimana pengaruh globalisasi terhadap Indonesia dalam konteks pembangunan pelabuhan?

## **C. TUJUAN MASALAH**

Dari menjawab pertanyaan Rumusan Masalah, maka tujuan di bentuknya makalah ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaruh globalisasi terhadap eksistensi Negara
2. Untuk mengetahui pengaruh globalisasi terhadap Indonesia dalam konteks pembangunan pelabuhan

## BAB II

### PEMBAHASAN

#### A. PENGARUH GLOBALISASI TERHADAP EKSISTENSI NEGARA

Globalisasi merupakan fenomena yang tidak bisa kita tolak. Keberadaannya merupakan sebuah keniscayaan yang harus kita hadapi secara bersama-sama. Kita tidak bisa “lari” mahupun menutup diri terhadap globalisasi. Kemunculan globalisasi memiliki banyak kontroversi. Ada pandangan yang mengatakan bahawa globalisasi sudah hadir sejak abad ke-17, dengan adanya Revolusi Perancis (Schuurman, 2001) dan abad ke-18, yang ditandai dengan adanya Revolusi di Inggeris, di mana ada perubahan secara besar-besaran dari cara manual digantikan dengan mesin.

Kelompok hiperglobalis memandang bahawa globalisasi mengakibatkan denasionalisasi dan menjadikan negara sebagai *transmission belt* bagi capital global yang ditandai dengan jejaring produksi transnasional (*transnational networks of production*), perdagangan, dan kewangan. Kenichi Ohmae menambahkan ada empat penyebab utama posisi negara yang semakin tersingkir. Keempat faktor tersebut adalah investasi, industri, informasi, dan individual. Kelompok kedua adalah kelompok skeptis. Kelompok ini memandang bahawa negara masih memiliki peran penting sebagai regulator kerana proses globalisasi ekonomi pada dasarnya hanya berlangsung di tiga blok, yakni Amerika Syarikat, Jepun, dan Uni Eropah. Kelompok terakhir adalah kelompok transformasionalis. Kelompok ini bisa dikatakan berada di tengah-tengah antara kelompok hiperglobalis dan skeptis. Kelompok ini mengatakan bahawa peran negara tidak sama sekali hilang, tetapi jika dibandingkan di masa lalu, peran tersebut sudah jauh berkurang. Misalnya adalah ketika negara melakukan ratifikasi terhadap perjanjian internasional seperti WTO mahupun IMF maka negara harus mematuhi aturan yang disepakati dalam rejim tersebut.

Perjalanan Indonesia sebagai bangsa serumpun memang pernah mengalami beberapa kali gesekan, baik di era Orde lama mahupun di era reformasi. Di era Orde Lama, kita disuguhkan bagaimana persinggungan Bapak Proklamator Indonesia yakni Soekarno dengan Malaysia yang dianggap dekat dengan pihak Barat, Inggeris. Sementara di era reformasi gesekan antara dua negara dipicu masalah perbatasan, yakni Sipadan, Ligitan, dan bahkan yang sampai saat ini belum selesai adalah masalah Ambalat. Tetapi di sini penulis tidak akan mengupas hal tersebut;

penulis hanya akan mengupas bagaimana eksistensi kedua-dua negara di tengah gelombang arus globalisasi. Dalam tulisan ini akan penulis awali dengan posisi Malaysia dalam pembangunan ekonominya di tengah arus globalisasi dan penulis lanjutkan dengan posisi Indonesia di tengah pusaran globalisasi yang menyangkut aspek industri perminyakan.

Amien Rais (2008) dalam bukunya yang berjudul *Agenda Mendesak Bangsa: Selamatkan Indonesia* yang mengutip dari Hendri Saporini mengungkapkan bahawa Pertamina hanya bisa berproduksi sekitar 109 ribu barel dan Chevron bisa berproduksi sekitar 450 ribu barel per hari. Dan hampir 90% dari 120 kontrak *production sharing* dikuasai oleh korporasi asing (Mohammad Amien Rais, 2008:197). Fakta ini tentunya mengantarkan kepada kita bahawa dengan katalisator globalisasi dan Undang-Undang pertambangan yang sangat longgar dan lemahnya identitas nasional membuat pemasukan terhadap negara menjadi sangat berkurang. Bahkan selain persoalan yang membelit produksi Pertamina dan kuatnya Chevron di Indonesia yang terus secara eksploitatif mensuras cadangan minyak di Indonesia diprediksikan dengan cadangan minyak Indonesia yang diperkirakan 4 milyar barel, maka minyak Indonesia akan habis dalam waktu 10 tahun ke depan. Hal ini tentunya dengan asumsi bahawa produksi minyak Indonesia adalah 1,061,000 barel per hari. Posisi Indonesia di tengah arus globalisasi memang agak rentan jika kita bandingkan dengan Malaysia. Tetapi, di era ini ada beberapa kebijakan strategis yang diambil oleh pemerintah Susilo Bambang Yudhoyono untuk melakukan renegotiasi terhadap perminyakan di Indonesia dan ada upaya penumbuhan kecintaan terhadap produk-produk domestik agar bisa bersaing dengan produk-produk negara lain.

## **B. PENGARUH GLOBALISASI TERHADAP INDONESIA DALAM KONTEKS PEMBANGUNAN PELABUHAN**

Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan yang terbesar di dunia serta mempunyai garis pantai yang kedua terpanjang di dunia selepas Kanada, yaitu sepanjang 54,716 kilometer (Iskandar Sazlan [terj.] 2000: 217). Ciri-ciri fizikal yang dimiliki oleh Indonesia ini menjadikan negara tersebut mempunyai banyak pelabuhan jika dibandingkan dengan negara-negara Asia Tenggara yang lain seperti Singapura, Malaysia dan Thailand. Dengan kelebihan ini, Indonesia sepatutnya mempunyai sistem pelabuhan yang lebih efisien berbanding dengan negara-negara



lain di Asia Tenggara. Di samping itu, Indonesia yang telah mengalami purata pertumbuhan ekonomi sebanyak Delapan Ratus (Jomo K.S, 1997: 128) setahun dalam tahun-tahun 1970 an akibat pertumbuhan pesat industri minyak dan gas sepatutnya sudah mampu untuk membangunkan industri pelabuhan yang mengendalikan aktivitis pengeksporan komoditi tersebut. Walau bagaimanapun, setelah lebih enam dekad mencapai kemerdekaan, Indonesia ternyata mengalami berbagai masalah dan cabaran dalam membangun dan memajukan sektor pelabuhannya untuk bersaing di peringkat rantau dan antarabangsa (Indonesian Port Sector Reform, Ogos2008:17).

### **1. Perkembangan Pelabuhan-Pelabuhan utama di asia tenggara**

Rantau Asia Tenggara merupakan sebuah rantau yang sedang mengalami perkembangan pesat dari segi politik, ekonomi dan sosial. Pembangunan ekonomi pesat yang dialami oleh kebanyakan negara Asia Tenggara sejak kemerdekaan telah menjadikan sektor pelabuhan semakin penting untuk dibangunkan bagi mengendalikan import dan eksport negara. Malaysia, Singapura, Indonesia, Filipina dan Thailand merupakan antara negara-negara Asia Tenggara yang telah lama memberi tumpuan dalam membangunkan sector pelabuhan masing-masing selaras dengan perkembangan pesat perdagangan domestik dan antarabangsa. Pelabuhan Singapura, pelabuhan Kelang, pelabuhan Bangkok dan pelabuhan Manila merupakan antara pelabuhan-pelabuhan utama di Asia Tenggara yang telah mengalami pembangunan yang pesat sejak mencapai kemerdekaan bagi mengendalikan import dan eksport negara. Manakala negara-negara Asia Tenggara yang lain, iaitu Brunei, Vietnam, Laos dan Cambodia juga telah mula memberi tumpuan kepada pembangunan sector pelabuhan masing-masing dalam abad ke-21 ini.

Selain daripada memajukan sektor pelabuhan, kebanyakan negara Asia Tenggara telah mula memberi tumpuan kepada pembangunan industri logistic yang menjadi pemangkin kepada kemajuan sektor pelabuhan di sesebuah negara. Bagi Malaysia, misalnya di bawah *Third Industrial Master Plan 2006-2020 (IMP3)*, keutamaan lebih diberikan kepada usaha untuk membangunkan sektor logistik negara. Di bawah IMP3 ini juga pelabuhan-pelabuhan di Malaysia Dikehendaki mampu untuk mengendalikan sebanyak 36 juta TEUs kontena menjelang tahun 2020. Pada tahun 2008 kesemua tujuh buah pelabuhan utama di Malaysia telah Berjaya mengendalikan sebanyak 15 Juta TEUs Kontena yang sebahagian besarnya disumbangkan oleh pelabuhan Kelang dan pelabuhan Tanjung Pelepas. Selain daripada Malaysia, Negara lain seperti

Thailand dan Vietnam Juga telah berusaha untuk memajukan sector pelabuhannya. Abad ke-21 ini menunjukkan bahawa kebanyakan Negara di Asia Tenggara mula memperkenalkan polisi serta strategi baru seperti penswastan dalam usaha untuk memajukan lagi sektor pelabuhan melalui penyediaan infrastruktur serta teknologi yang bersifat *state-of-the-art*.

## **2. Pembangunan Pelabuhan Modern di Indonesia**

Pada hari ini pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dikawal di bawah Undang-undang Perkapalan No.21/1992 dan peraturan-peraturan lain yang menyokongnya. Manakala peraturan-peraturan baru di bawah Undang-undang Perkapalan 2008 masih belum dapat dilaksanakan sepenuhnya sehingga tahun 2011. Pelabuhan di Indonesia terbahagi kepada dua kategori, iaitu pertama pelabuhan awam dan kedua pelabuhan khas. Pada tahun 1999, dilaporkan Indonesia mempunyai 656 buah pelabuhan awam dan 1,233 pelabuhan khas atau *special purpose* (PDP Australia Pty Ltd., Mac 2005, dalam talian). Untuk memastikan pengurusan pelabuhan-pelabuhan ini dapat dilaksanakan dengan efisien, pihak kerajaan telah membuat keputusan, iaitu 110 buah pelabuhan awam akan ditadbir oleh empat buah operator pelabuhan milik kerajaan atau Indonesian Port Corporations (IPC) yang dikenali sebagai Pelabuhan Indonesia atau Pelindo I hingga IV. Manakala sebanyak 546 buah pelabuhan lagi ditadbir oleh pihak kerajaan. Pada tahun 1983, Indonesia telah membentuk empat buah operator pelabuhan atau IPC yang bertanggungjawab ke atas 25 hingga 30 buah pelabuhan seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 1. Menerusi Jadual 15.1 tersebut, setiap Pelindo bertanggungjawab ke atas pelabuhan-pelabuhan di wilayah-wilayah seperti Sumatera termasuk Riau, Pulau Jawa, Kalimantan dan Sulawesi.

Antara peranan dan tanggungjawab IPC adalah untuk melaksanakan projek pendalaman kawasan pelabuhan bagi memudahkan pergerakan kapal dan kapal berlabuh atau *berthing*; menyediakan perkhidmatan pemaliman dan penundaan kapal; menyediakan infrastruktur dan kemudahan pelabuhan seperti gudang-gudang serta tempat-tempat penyimpanan kargo konvensional, kontena, terminal-terminal bagi kapal kargo pukal serta terminal penumpang; menyediakan kemudahan bekalan elektrik dan air yang mencukupi bagi kapal, kawasan yang mencukupi bagi pembinaan pejabat-pejabat serta industri-industri yang berkaitan; serta menyediakan pelbagai latihan dan pusat-pusat perubatan. Dengan peraturan yang sedia ada, syarikat persendirian dilarang bersaing Secara langsung dengan IPC di samping memastikan supaya tidak Berlaku persaingan Antara IPC yang telah dibentuk.

### **3. Masa depan sektor pelabuhan di Indonesia**

Dari segi pentadbiran, salah satu ciri penting dalam sistem pelabuhan Indonesia di bawah Undang-undang Perkapalan ini ialah pembentukan Lembaga Pelabuhan seperti yang terdapat di kebanyakan pelabuhan di dunia yang bertanggungjawab mengelola dan mentadbir operasi komersial bagi setiap pelabuhan. Antara tanggungjawab utama Lembaga pelabuhan ini adalah dengan menggubal peraturan, harga dan memantau infrastruktur dan perkhidmatan pelabuhan yang asas termasuk kawasan darat pelabuhan dan perairannya, peralatan navigasi, pemaliman, pemecah ombak, dan kerja pengorekan laluan kapal.

Dalam masa yang sama, Lembaga Pelabuhan juga bertanggungjawab melaksanakan projek pelan pembangunan pelabuhan, di samping memastikan peraturan pelabuhan dan keselamatan dipatuhi. Manakala operator pelabuhan pula boleh terlibat dalam kendalian kargo, kemudahan penumpang, bekalan air dan fuel, tunda dan sebagainya. Pembahagian tanggungjawab di antara pihak kerajaan dan swasta dalam mentadbir sesebuah pelabuhan merupakan satu amalan yang telah dilaksanakan oleh kebanyakan pelabuhan di dunia, iaitu mana-mana perkara yang melibatkan kepentingan awam adalah lebih baik dikendalikan oleh kerajaan.

Walaupun terpaksa berhadapan dengan pelbagai masalah dan cabaran dalam membangunkan industri pelabuhannya, pelabuhan-pelabuhan tertentu di Indonesia mempunyai potensi yang tinggi untuk dimajukan seperti pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara. Antaranya termasuklah pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta dan Tanjung Perak di Surabaya. Pelabuhan lain yang sedang Dibangunkan termasuklah Sebuah pelabuhan yang Sedang di dalam Pembinaan di Pulau Laut, berhampiran Kalimantan dan Selat Makassar. Projek Pembinaan pelabuhan Tersebut menelan perbelanjaan Sebanyak US1 billion dan dijangka siap Dalam tempoh 12 tahun. Sebahagian besar daripada kemudahan yang disediakan akan dikendalikan oleh Indonesia Bulk Terminal (IBT) yang memiliki 50 Peratus daripada pelabuhan tersebut, sementara 50 peratus lagi dimiliki oleh New Hope, Australia dan sebuah syarikat berkepentingan di Indonesia.

Sementara itu, pelabuhan Tanjung Priok, yang merupakan pelabuhan utama bagi Indonesia, merupakan sebuah pelabuhan kontena yang telah mengalami pertumbuhan yang

memberangsangkan, iaitu sebanyak 20 peratus setahun dalam tahun-tahun 1990-an. Walau bagaimanapun pertumbuhan yang dicapai tidak selari dengan pertumbuhan dalam penyediaan infrastruktur pelabuhan. Pada ketika itu, pelabuhan tersebut hanya mempunyai dua buah terminal kontena sahaja yang tidak mampu untuk menampung jumlah kontena di pelabuhan. Oleh itu, untuk jangka masa panjang, pembinaan terminal ketiga amat diperlukan.

## **BAB III**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Sektor pelabuhan dan perkapalan merupakan sektor yang penting di kebanyakan negara Asia Tenggara termasuk Indonesia. Di Indonesia kebergantungan kepada pelabuhan adalah jelas apabila hampir 90 peratus daripada aktiviti import dan eksport dilakukan melalui laut. Oleh itu, Indonesia perlu memastikan bahawa pelabuhannya mampu menyediakan perkhidmatan yang efisien. Ini hanya boleh direalisasikan melalui penstrukturan semula sektor pelabuhan seperti yang sedang dilaksanakan dengan mengambil kira penglibatan sektor swasta dalam pengendalian operasi pelabuhan seperti yang telah dilakukan oleh kebanyakan negara di Asia Tenggara seperti Malaysia, Singapura dan Thailand. Gabungan di antara pihak kerajaan dengan pihak swasta dalam pengurusan pelabuhan terbukti telah menyumbang kepada peningkatan dalam produktiviti dan perkhidmatan pelabuhan seperti yang telah dibincangkan sebelum ini. Dalam masa yang sama, pihak kerajaan juga perlu memastikan reformasi yang dilakukan ke atas sektor pelabuhan dan perkapalan ini dapat meningkatkan produktiviti pelabuhan di Indonesia di samping mampu menyediakan perkhidmatan yang lebih efisien selari dengan perkembangan pelabuhan-pelabuhan utama lain di rantau Asia Tenggara serta mampu bersaing di peringkat antarabangsa.

#### **B. SARAN**

Arus globalisasi yang melanda dunia khususnya yang terjadi di Malaysia dan Indonesia telah membuat dua negara tersebut banyak melakukan reposisi. Dalam hal ini, Malaysia lebih bisa mengurus globalisasi dan bisa dijadikan kendaraan dalam pembangunan ekonomi. Sementara Indonesia masih agak sempoyongan ketika globalisasi melanda negara yang memiliki penduduk muslim terbesar dunia tersebut.

Tetapi, pada dasarnya jika dilihat dari eksistensi kedua negara dalam hal kepemilikan terhadap kedaulatan seperti yang dimaksudkan oleh kelompok skeptis, kedua negara masih tetap mengontrol kedaulatannya. Artinya control terhadap pihak non negara masih kuat dan tidak bisa tergantikan meski globalisasi terus bergolak di dalam domestik kedua Negara.

## DAFTAR PUSTAKA

- Asian Development Bank (2008, February). Special evaluation study of port projects, <http://www.adb.com>
- Hanizah Idris (2006). Pembangunan infrastruktur pelabuhan utama di Malaysia dlm Hanizah Idris (ed.). *Asia Tenggara kontemporeri*. Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya.
- Iskandar Sazlan, (terj) (2000). *Lautan masa depan kita*. Kuala Lumpur: Institut Maritim Malaysia.
- Jomo K. S. (1997). *Southeast Asia's misunderstood miracle*. Westview: USA.
- PDP Australia Pty Ltd/Meyrick and Associates (2005, Mac). Promoting efficient and competitive intra-ASEAN shipping services-Indonesia country report, REPSF Project No. 04/001, 9 <http://www.indonesianport.com>
- Amien Rais, M. (2008). *Agenda mendesak bangsa: Selamatkan Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit PPSK Press.
- Batampos,(n.d.).<http://batampos.co.id/edisi-harian/berita-utama/mahathir:badawi-harus-mundur.html> Diakses pada tanggal 2 Jun 2008.
- Budi Winarno (2005). *Globalisasi wujud imperialisme baru: Peran negara dalam pembangunan*. Yogyakarta: Tajidu Press.
- Bowie, A. & Unger, D. (1997). *The politics of open economies: Indonesia, Malaysia, the Phillipines, and Thailand*. New York: Cambridge University Press.
- Kunio, Y. (1990). *Kapitalis semi Asia Tenggara*. (Abadi Setiawan, Penterjemah). Jakarta: LP3ES.
- McGrew A., Held, D. (2003). *The global transformations reader: An introduction to the globalization debate*. Cambridge: Polity Press.