OPEN ACCESS

JPK

Jurnal Pengembangan Kota (2025)
Volume 13 No.2 (113–130)
Tersedia online di:
http://ejournal2.undip.ac.id/index.php/jpk
DOI: 10.14710/jpk.13.2.113-130

PENGUKURAN POTENSI KOTA BANDAR LAMPUNG MENJADI GLOBAL CITY MASA DEPAN

Yudha Rahman[1], Baiq Rindang Aprildahani[1], Mentari Pratami[2], Asep Nurul Ajiid Mustofa[2], Firlyando Sanjiku Kelana[1], Restu Prima Robi[1], Yoga Pangestu[1]

[1]Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sumatera, Lampung Selatan, Indonesia
[2]Program Studi Pariwisata, Institut Teknologi Sumatera, Lampung Selatan, Indonesia

Abstrak. Dampak dari globalisasi adalah meningkatnya persaingan antar kota di dunia, dan menimbulkan lahirnya istilah *global city*. *Global city* adalah kota yang memiliki fungsi strategis dan berkontribusi besar dalam perekonomian dunia. Kota-kota dunia bersaing untuk bertransformasi menjadi *global city* dengan memanfaatkan potensi yang dimiliki. Pengukuran potensi dapat diidentifikasi melalui *4 flow (Financial Flow; Goods, Services, and Raw Material Flow; Labor Flow; Travel and Tourism Flow)*. Kota Bandar Lampung memiliki potensi untuk bertransformasi menjadi *global city*, oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mengukur potensi Kota Bandar Lampung menjadi *global city* masa depan. Penelitian ini menggunakan metode *mix method* dengan menggabungkan metode kualitatif dan kuantitatif. Data yang diperoleh berasal dari studi dokumen, *focus group discussion*, dan wawancara terstruktur dengan beberapa pihak terkait. Dilakukan pengkategorian terhadap pengukuran potensi yang terdiri dari 4 kategori yaitu sangat berpotensi, berpotensi, tidak berpotensi, dan sangat tidak berpotensi. Hasil dari analisis dan skoring yang telah dilakukan menunjukan bahwa 1 *flow* berada pada kategori sangat berpotensi dan 3 *flow* berada kategori berpotensi. Kesimpulan dari penelitian ini adalah tingkat potensi yang dimiliki oleh Kota Bandar Lampung agar dapat bertransformasi menjadi *global city* di masa depan adalah pada kategori berpotensi.

Kata Kunci: *Global city*; Potensi; Kota Bandar Lampung

[Title: Measuring The Potential of Bandar Lampung City to Become a Global City of The Future]. *The impact of globalization is increasing competition between cities in the world, and gave rise to the term global city. A global city is a city that has a strategic function and contributes significantly to the world economy. World cities compete to transform into global cities by utilizing their potential. Potential measurement can be identified through 4 flows (Financial Flow; Goods, Services, and Raw Material Flow; Labor Flow; Travel and Tourism Flow). Bandar Lampung City has the potential to transform into a global city, therefore this study aims to measure the potential of Bandar Lampung City to become a future global city. This study uses a mixed method by combining qualitative and quantitative methods. Data obtained came from document studies, focus group discussion, and structured interviews with several related stakeholders. Categorization of potential measurements was carried out consisting of 4 categories: very potential, potential, no potential, and very no potential. The results of the analysis and scoring that have been carried out show that 1 flow is in the very potential category and 3 flows are in the potential category. The conclusion of this study is the level of potential possessed by Bandar Lampung City to be able to transform into a global city in the future is in the potential category.*

Keywords: *Global City ; Potency ; Bandar Lampung City*

Cara Mengutip: Rahman, Yudha., Aprildahani, Baiq Rindang., Pratami, Mentari., Mustofa, Asep Nurul Ajid., Kelana, Firlyando Sanjiku., Robi, Restu Prima., & Pangestu, Yoga. (2025). PENGUKURAN POTENSI KOTA BANDAR LAMPUNG MENJADI GLOBAL CITY MASA DEPAN. **Jurnal Pengembangan Kota**. Vol 13 (2): 113-130. DOI: 10.14710/jpk.13.2.113-130

1. PENDAHULUAN

Globalisasi dapat diartikan sebagai perluasan kegiatan sosial, politik, dan ekonomi secara lintas batas yang menjadikan setiap wilayah terhubung satu sama lain, sehingga jika terdapat kejadian yang berlangsung di suatu wilayah memiliki dampak yang besar secara keseluruhan (Lestari, 2018). Globalisasi dapat berkembang dengan pesat akibat adanya keterbukaan pasar, teknologi informasi, dan pergerakan modal yang membawa dampak semakin terintegrasinya kota-kota ke dalam sistem global (Castells, 1996). Salah satu efek dari globalisasi adalah meningkatnya persaingan antarkota di dunia (Riza, Doratli, & Fasli, 2012). Pada era globalisasi ini, setiap kota harus menguatkan posisinya sebagai sebuah kota yang memiliki potensi bisnis, investasi, perdagangan, dan pariwisata sehingga dapat berkontribusi bagi perkembangan ekonomi global (Lestari, 2016). Hal tersebut menimbulkan istilah baru, yaitu *global city*, yakni kota yang sudah memiliki fungsi strategis dan berorientasi lebih luas dalam lingkup global (Jati, 2013).

Ada berbagai alasan mengapa kota-kota dituntut untuk bertransformasi menjadi kota global di era sekarang (Jati, 2013). Di antaranya, penghapusan batas-batas geografis telah membuat kondisi ekonomi global berkembang menjadi sangat kompleks, di mana semua wilayah sub-nasional turut berpartisipasi dalam arena global. Tidak semua kota dan wilayah di dunia dapat masuk ke dalam jaringan tersebut karena mereka dituntut untuk memiliki keunggulan komparatif (daya saing komparatif) agar bisa bergabung. Ekonomi global tidak berbatas pada ukuran suatu kota, terdapat faktor lain suatu kota dapat bergerak dan berdampak dalam jaringan ekonomi global yaitu inovasi, partisipasi aktif jaringan kota global, keterlibatan warga, dan kualitas hidup manusia (Szpak, Modrzyńska, & Dahl, 2023). Selain itu, persamaan industri dan ketimpangan yang terjadi antara negara maju dan berkembang dapat memperkuat konektivitas ekonomi global (Sigler, Martinus, & Loginova, 2021). Hal ini mendorong adanya spesialisasi antar kota-kota global di dunia yang saling terkoordinasi dan dikelola dalam satu arena. Kota-kota yang sebelumnya berfungsi sebagai akumulator dan redistributor "kue ekonomi" yang berputar dalam lingkup ekonomi nasional, kini harus berhadapan dengan kota-kota lain di berbagai penjuru dunia untuk bersaing mendapatkan porsi kue ekonomi yang besar demi pembangunan ekonomi kota mereka. Salah satu bentuk eksistensi *global city* adalah investasi yang dilakukan oleh perusahaan multinasional yang dilakukan dalam skala besar (Chakravarty, Goerzen, Musteen, & Ahsan, 2021). Hal ini diperkuat oleh pendapat dari Sigler et al. (2021), yang menyatakan bahwa adanya konektivitas ruang dan ekonomi global dibentuk oleh peran perusahaan multinasional yang melakukan investasi. Kota global bukan sekadar predikat atau kebanggaan semata, namun secara ekonomi akan sangat menguntungkan bagi masuknya investasi global yang dampak turunannya tentu saja adalah penciptaan lapangan kerja dan kesejahteraan warga kota (Muttaqin, 2013).

Pembentukan kota global merupakan sebuah proses yang kompleks. Sassen (2007), menjelaskan bahwa globalisasi, terutama yang berkaitan dengan arus modal (*capital flow*), memiliki dampak besar terhadap perubahan ekonomi dunia dan memengaruhi bagaimana sebuah kota direncanakan. Beberapa fenomena yang terjadi seiring dengan pembentukan kota global meliputi perambahan kota (*urban sprawl*), industrialisasi, serta munculnya pusat-pusat bisnis dan perbankan. Kota global menciptakan situasi di mana setiap kota memiliki keunggulan komparatif di bidang tertentu dan terintegrasi tidak hanya di tingkat lokal atau nasional, tetapi juga global. Sassen mendeskripsikan bahwa kota global dapat tumbuh berdasarkan beberapa indikator seperti perputaran dan arus modal, penciptaan interkonektivitas, serta pergeseran ruang yang terkonsentrasi di area tertentu (*urban sprawl*). Hasil penelitian Sassen memberikan warna baru bahwa kota global dapat

ISSN 2337-7062 *© 2025 by Authors,*
Published by Universitas Diponegoro Publishing Group.
This open-access article is distributed under the CC-BY-NC-SA license (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

*Email: yudha.rahman@pwk.itera.ac.id

Submitted 18 March 2024, accepted 30 December 2025

diciptakan dan difasilitasi, sehingga kota-kota yang saat ini belum menjadi kota global dapat bertransformasi menjadi kota global di masa depan seiring dengan perkembangan perkotaan yang bergerak dinamis (Muttaqin, 2013).

Global City Report mengukur kondisi kota melalui lima dimensi, yaitu aktivitas bisnis, sumber daya manusia, pertukaran informasi, pengalaman budaya, dan keterlibatan politik (Nasr, Lohmeyer, Al Habr, & Buckstaff, 2021). Dengan fokus pada perbandingan, Lin, Ayaz, and Wang (2021), membahas kriteria perbandingan untuk kota-kota global dan mengusulkan kerangka kerja tiga dimensi yang terdiri dari fasilitas, mobilitas, dan reputasi. Sementara itu, indeks keterhubungan (*connectedness index*) merupakan ukuran paling sederhana dan transparan mengenai bagaimana negara-negara berpartisipasi dalam globalisasi, atau keterbukaan mereka terhadap segala jenis arus (Mckinsey Global Institute, 2016). Selain itu, disebutkan bahwa *human capital* atau sumber daya manusia adalah hal utama dalam daya saing kota global (Bagheri, Azadi, Soltani, & Wiltox, 2024). Berbagai indikator kota global tersebut sangat tepat digunakan bagi kota-kota di dunia yang memang sudah dikenal sebagai kota global. Indikator-indikator tersebut akan menyortir kota-kota global dari yang dinyatakan sebagai 'tertinggi hingga terendah' berdasarkan pengukuran yang digunakan.

Penelitian ini berfokus pada pengukuran potensi sebuah kota yang sedang berkembang (seperti kota-kota di Indonesia) untuk menjadi kota global di masa depan. Kota-kota yang belum memiliki karakteristik setara untuk bersaing dengan kota besar atau kota global yang sudah mapan saat ini dianggap kurang tepat jika diukur menggunakan indikator yang sama. Oleh karena itu, studi ini akan menggunakan indikator yang paling sesuai untuk mengukur potensi suatu kota dalam bertransformasi menjadi kota global di masa mendatang. Lima arus, yakni arus modal, tenaga kerja, barang dan jasa, bahan baku, serta wisatawan yang disebutkan oleh Sassen (2007), dianggap sebagai parameter yang paling tepat untuk mengukur potensi ini karena mewakili pemahaman dasar bahwa kota global berarti arus ekonomi global.

Kota Bandar Lampung yang merupakan ibukota Provinsi Lampung memiliki fungsi sebagai pusat kegiatan nasional (PKN) untuk melayani kegiatan skala nasional dan internasional, sehingga turut ambil peran dalam perekonomian global. Selain itu memiliki letak yang sangat strategis yaitu menjadi daerah transit perekonomian antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa yang menjadi keunggulan dan potensi untuk berperan dalam perekonomian nasional hingga global. Menurut Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung 2009-2029 menyebutkan bahwa Kota Bandar Lampung diarahkan sebagai simpul utama kegiatan ekspor-impor. Dalam kata lain, Kota Bandar Lampung berfungsi sebagai pintu gerbang Provinsi Lampung dan sekitarnya terhadap dunia internasional. Kota Bandar Lampung melakukan ekspor barang mentah dan barang jadi dengan komoditas unggulan berupa kopi, lada, cengkeh, serabut kelapa, santan kelapa, dan minyak sawit ke lebih dari 10 negara. Kota Bandar Lampung dapat dikatakan sebagai urat nadi pertumbuhan ekonomi bagi Provinsi Lampung dan sekitarnya. Dari gambaran berbagai potensi tersebut, Kota Bandar Lampung dinilai memiliki peran dalam perekonomian global sehingga memiliki potensi bertransformasi menjadi *global city*. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mengukur potensi yang dimiliki Kota Bandar Lampung menjadi *global city* masa depan menggunakan 4 indikator: *Financial Flow; Goods, Services, and Raw Material Flow; Labor Flow; Travel and Tourism Flow*.

2. METODE PENELITIAN

Pengumpulan data dilakukan dengan melakukan studi literatur mengenai *global city* serta indikator sebuah kota berpotensi menjadi *global city*. Hasil dari studi literatur tersebut terbagi menjadi 4 indikator yaitu: *Financal Flow; Services, and Raw Material Flow; Labor Flow; Travel and Tourism Flow.* Indikator Arus Barang, Jasa, dan Bahan Baku didasarkan pada Rodrigue, Comtois, and Slack (2013), mengenai sistem logistik dan transportasi. Logistik merupakan aktivitas nilai tambah multidimensi yang mencakup produksi, lokasi,

penentuan waktu, dan pengendalian elemen rantai pasok. Kemampuan untuk bersaing dalam ekonomi global sangat bergantung pada sistem transportasi serta kerangka kerja fasilitasi perdagangan beserta aktivitasnya. Indikator arus perjalanan dan pariwisata didasarkan pada Henderson (2017), mengenai karakteristik yang menentukan sebuah kota global adalah fungsinya sebagai daya tarik wisata internasional, memiliki kekayaan sumber daya, serta memiliki fasilitas pariwisata yang memfasilitasi arus wisatawan yang datang. Indikator arus keuangan didasarkan pada Malecki and Ewers (2007), mengenai daya saing dalam kemampuan menarik investasi asing guna mendukung perusahaan lokal yang kompetitif. Indikator arus tenaga kerja didasarkan pada Nayyar (2002), mengenai populasi sebagai angkatan kerja yang bergerak secara internasional melalui jaringan sosial dan di kota-kota yang memiliki modal tinggi. Migrasi internasional tingkat tinggi dikonstruksi secara sosial (melalui negosiasi dan pengambilan keputusan dari sebagian besar partisipan, termasuk pejabat pemerintah, perekrut swasta, pemberi kerja asing, dan pekerja migran) untuk mengikat daerah asal dan tujuan, serta menyediakan hubungan material antara daerah yang kelebihan tenaga kerja dengan daerah yang mengalami kelangkaan tenaga kerja.

Kemudian untuk mengetahui potensi yang dimiliki oleh Kota Bandar Lampung maka dilakukan pertemuan dalam bentuk diskusi terfokus (FGD) dan pengumpulan data dari berbagai *stakeholder*. Diskusi dihadiri oleh delapan narasumber kunci untuk dilakukan wawancara terstruktur. Pihak yang menjadi narasumber kunci adalah Pemerintah Kota Bandar Lampung melalui berbagai instansi yang memiliki kewenangan sesuai dengan bidangnya. Informasi yang didapatkan dari narasumber kunci memberikan gambaran dan pengetahuan tentang potensi yang dimiliki oleh Kota Bandar Lampung agar dapat menjadi *global city*. Narasumber kunci dikelompokan sesuai dengan kewenangan yang dimiliki dan kaitannya dengan setiap *flow*, sehingga informasi yang didapatkan menjadi lebih konkret dan terstruktur (lihat Tabel 1).

Tabel 1. Narasumber Kunci Penelitian

Flow	Informasi	Narasumber Kunci
Financial *Flow*	Pergerakan modal, serta peran Pemkot Bandar Lampung dalam perubahan arus pergerakan modal	Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPMPTSP) Provinsi Lampung
	Daya saing dan kemampuan menarik investor	Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPMPTSP) Provinsi Lampung
Goods, Services, and Raw Material *Flow*	Sistem transportasi arus logistik, serta peran Pemkot Bandar Lampung dalam mengatur arus logitik	Dinas Perindustrian Kota Bandar Lampung, PT. Pelindo (Pelabuhan Panjang), PT. Angkasa Pura II (Bandara Radin Inten II), PT. KAI Tanjung Karang, Bea dan Cukai Bandar Lampung
Labor *Flow*	Program ketenagakerjaan dan peran Pemkot Bandar Lampung	Dinas Ketenagakerjaan Kota Bandar Lampung
Travel and Tourism *Flow*	Wisata unggulan, serta ketersediaan sarana prasarana pendukung pariwisata	Dinas Pariwisata Kota Bandar Lampung

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah *mix method* dengan studi kasus di Kota Bandar Lampung. Yin (2018), menyebutkan bahwa studi kasus memiliki arti sebuah studi empiris yang secara detail menelusuri fenomena yang terjadi dalam konteks keadaan riilnya, dan tidak ada batasan yang jelas antara fenomena tersebut. Desain penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah *exploratory design,* yang diawali oleh pendekatan kualitatif kemudian diikuti dengan pendekatan kuantitatif dan diakhiri dengan interpretasi. Untuk mendapatkan data dan informasi yang konkret dan sejalan dengan tujuan penelitian, dilakukanlah metode *purposive sampling*. Sampel yang diambil berupa data dan informasi dari berbagai stakeholder yang sangat berpengaruh dalam pengukuran potensi.

Metode analisis yang dipakai adalah analisis isi (*content analysis*) dan analisis deskriptif. Tujuan dari analisis isi adalah untuk menarik kesimpulan

dengan mengamati karakteristik khusus yang dimiliki suatu data atau informasi secara objektif dan sistematik (Krippendorff, 2004). Sedangkan analisis deskriptif digunakan dengan tujuan untuk menggambarkan dengan jelas berbagai potensi yang dimiliki Kota Bandar Lampung menjadi *global city* dari berbagai sudut pandang *stakeholder*. Dalam analisis deskriptif ini menjabarkan berbagai data, informasi, dan juga tanggapan dari para *stakeholder*. Untuk memperkuat dan mendukung analisis deskriptif, digunakan juga analisis spasial terhadap beberapa data agar informasi yang tersaji menjadi lebih mudah dipahami.

Kemudian untuk menginterpretasikan data dan informasi dari bentuk kualitatif menjadi kuantitatif, dilakukanlah analisis skoring dengan skala likert. Analisis skoring dengan skala likert digunakan untuk mengukur sikap atau persepsi mengenai suatu fenomena yang menjadi fokus penelitian. Analisis skoring dilakukan secara berlapis di setiap indikator, kemudian di setiap *flow*, dan terakhir secara keseluruhan. Skoring diperkuat dengan parameter untuk setiap indikator, yang terbagi menjadi 4 parameter yaitu sangat berpotensi, berpotensi, tidak berpotensi, dan sangat tidak berpotensi. Setiap parameter yang terbentuk berlandaskan teori dan pendekatan lainnya, seperti asumsi para ahli dan standar yang berlaku (lihat Tabel 2).

Tabel 2. Skoring Tahap Indikator *Global City*

Flow	**Indikator**	**Parameter**	**Skor**			
			Sangat berpotensi (4)	**Berpotensi (3)**	**Tidak berpotensi (2)**	**Sangat tidak berpotensi (1)**
Financial Flow	Realisasi investasi dalam dan luar negeri	1 = tidak terdapat investasi dalam dan luar negeri 2 = hanya terdapat realisasi investasi dalam negeri 3 = hanya terdapat investasi dari luar negeri 4 = terdapat realisasi investasi dalam dan luar negeri	Jika hasil skoring dari *financial flow* 6.6-8	Jika hasil skoring dari *financial flow* 5.1-6.5	Jika hasil skoring dari *financial flow* 3.6-5.0	Jika hasil skoring dari *financial flow* 2-3.5
	Daya saing dan kemampuan menarik investor	1 = tidak terdapat investor yang tertarik 2 = terdapat investor pada industri tersier 3 = terdapat investor pada industri sekunder 4 = terdapat investor pada industri primer				
Goods, Services, and Raw Material Flow	Produksi barang setengah jadi dan barang jadi	1 = tidak terdapat industri barang setengah jadi dan barang jadi 2 = hanya terdapat industri barang setengah jadi atau barang jadi 3 = terdapat industri barang setengah jadi dan barang jadi 4 = terdapat sentra industri barang setengah jadi dan barang jadi	Jika hasil skoring dari *goods, services, and raw material flow* 16.26-20	Jika hasil skoring dari *goods, services, and raw material flow* 12.6-16.25	Jika hasil skoring dari *goods, services, and raw material flow* 8.76-12.5	Jika hasil skoring dari *goods, services, and raw material flow* 5-8.75
	Distribusi barang berbasis transportasi	1 = tidak terdapat terminal transportasi 2 = terdapat terminal transportasi skala lokal 3 = terdapat terminal transportasi skala nasional 4 = terdapat terminal transportasi dengan cakupan internasional				

Flow	Indikator	Parameter	Skor			
			Sangat berpotensi (4)	Berpotensi (3)	Tidak berpotensi (2)	Sangat tidak berpotensi (1)
	Fungsi kota sebagai pusat distribusi	1 = kota tidak menjadi simpul distribusi barang 2 = kota menjadi simpul distribusi barang skala lokal 3 = kota menjadi simpul distribusi barang skala nasional 4 = kota menjadi simpul distribusi barang skala internasional				
	Pelabuhan laut dan pelayaran	1 = tidak memiliki pelabuhan 2 = terdapat pelabuhan dengan rute lokal 3 = terdapat pelabuhan dengan rute nasional 4 = terdapat pelabuhan dengan rute internasional				
	Bandara dan transportasi udara	1 = tidak memiliki bandara 2 = terdapat bandara dengan rute lokal 3 = terdapat bandara dengan rute nasional 4 = terdapat bandara dengan rute internasional				
Labor flow	Tenaga kerja lokal bergerak secara internasional	1 = tidak terdapat tenaga kerja lokal di pasar tenaga kerja internasional 2 = terdapat tenaga kerja lokal kasar di pasar tenaga kerja internasional 3 = terdapat tenaga kerja lokal terlatih di pasar tenaga kerja internasional 4 = terdapat tenaga kerja lokal terdidik di pasar tenaga kerja internasional	Jika hasil skoring dari *labor flow* 16.26-20	Jika hasil skoring dari *labor flow* 12.6-16.25	Jika hasil skoring dari *labor flow* 8.76-12.5	Jika hasil skoring dari *labor flow* 5-8.75
	Tenaga kerja lokal pada negara yang memiliki modal tinggi	1 = tenaga kerja lokal pada negara dengan PDB rendah (<US$ 1.135) 2 = tenaga kerja lokal pada negara dengan PDB menengah bawah (US$ 1.136 – US$ 4.465) 3 = tenaga kerja lokal pada negara dengan PDB menengah atas (US$ 4.46 – US$ 13.845) 4 = tenaga kerja lokal pada negara dengan PDB tinggi (>US$ 13.845)				
	Fungsi kota sebagai penerima tenaga kerja asing	1 = tidak terdapat tenaga asing 2 = terdapat tenaga kerja asing kasar 3 = terdapat tenaga kerja asing terlatih 4 = terdapat tenaga kerja asing terdidik				
	Kesetaraan gender	1 = tingkat kesetaraan gender sangat tidak setara				

Flow	Indikator	Parameter	Skor			
			Sangat berpotensi (4)	**Berpotensi (3)**	**Tidak berpotensi (2)**	**Sangat tidak berpotensi (1)**
		2 = tingkat kesetaraan gender tidak setara 3 = tingkat kesetaraan gender setara 4 = tingkat kesetaraan gender penuh				
	Peran penting pemerintah dalam ketenagakerjaan	1 = tidak terdapat lembaga dan instrumen hukum dalam ketenagakerjaan 2 = hanya terdapat instrumen hukum dalam ketenagakerjaan 3 = hanya terdapat lembaga hukum dalam ketenagakerjaan 4 = terdapat lembaga dan instrumen hukum dalam ketenagakerjaan				
Travel and Tourism Flow	Kunjungan wisatawan	1 = tidak terdapat kunjungan wisatawan 2 = terdapat kunjungan wisatawan lokal saja 3 = terdapat kunjungan wisatawan lokal dan mancanegara 4 = tujuan utama kunjungan wisatawan lokal dan mancanegara	Jika hasil skoring dari *travel and tourism flow* 16.26-20	Jika hasil skoring dari *travel and tourism flow* 12.6-16.25	Jika hasil skoring dari *travel and tourism flow* 8.76-12.5	Jika hasil skoring dari *travel and tourism flow* 5-8.75
	Leisure travel spend	1 = nilai belanja wisatawan rendah 2 = nilai belanja wisatawan sedang 3 = nilai belanja wisatawan tinggi 4 = nilai belanja wisatawan sangat tinggi				
	Tingkat kemacetan lalu lintas	1 = tingkat kemacetan lalu lintas sangat tinggi (V/C 0.9 – 1.0) 2 = tingkat kemacetan lalu lintas tinggi (V/C 0.8 – 0.9) 3 = tingkat kemacetan lalu lintas sedang (V/C 0.7 – 0.8) 4 = tingkat kemacetan lalu lintas rendah (V/C <0.7)				
	Resiko bencana	1 = terdapat resiko bencana tinggi 2 = terdapat resiko bencana sedang 3 = terdapat resiko bencana rendah 4 = tidak terdapat resiko bencana				
	Kualitas udara	1 = kualitas udara sangat tidak sehat (AQI 201-300) 2 = kualitas udara tidak sehat (AQI 101-200) 3 = kualitas udara sedang (AQI 51-100) 4 = kualitas udara baik(AQI 0-50)				

Setelah hasil skoring untuk setiap indikator telah didapat, kemudian dilakukan analisis skoring untuk setiap *flow*. Analisis dilakukan dengan cara mengakumulasikan skor setiap indikator dalam satu *flow*, selanjutnya ditentukan interval dan kriteria skor potensi setiap *flow*. Rumus interval yang digunakan pada analisis adalah :

$$\text{Interval} = \frac{\text{Nilai maksimal} - \text{Nilai minimal}}{\text{Jumlah kelas}}$$

Tabel 3. Skoring Tahap *Flow Global City*

Flow	Skor maksimal	Skor minimal	Hasil interval	Indikator			
				Sangat berpotensi (4)	Berpotensi (3)	Cukup berpotensi (2)	Tidak berpotensi (1)
Financial *Flow*	8	2	1.5	Jika hasil skoring dari *financial flow* 6.6-8	Jika hasil skoring dari *financial flow* 5.1-6.5	Jika hasil skoring dari *financial flow* 3.6-5.0	Jika hasil skoring dari *financial flow* 2-3.5
Goods, Services, and Raw Material	20	5	3.75	Jika hasil skoring dari *goods, services, and raw material flow* 16.26-20	Jika hasil skoring dari *goods, services, and raw material flow* 12.6-16.25	Jika hasil skoring dari *goods, services, and raw material flow* 8.76-12.5	Jika hasil skoring dari *goods, services, and raw material flow* 5-8.75
Labor *flow*	20	5	3.75	Jika hasil skoring dari *labor flow* 16.26-20	Jika hasil skoring dari *labor flow* 12.6-16.25	Jika hasil skoring dari *labor flow* 8.76-12.5	Jika hasil skoring dari *labor flow* 5-8.75
Travel and Tourism *Flow*	20	5	3.75	Jika hasil skoring dari *travel and tourism flow* 16.26-20	Jika hasil skoring dari *travel and tourism flow* 12.6-16.25	Jika hasil skoring dari *travel and tourism flow* 8.76-12.5	Jika hasil skoring dari *travel and tourism flow* 5-8.75

Setelah didapatkan skor dari setiap *flow* pada Tabel 3, selanjutnya hal yang dilakukan adalah mengukur potensi Kota Bandar Lampung menjadi *global city*. Pengukuran potensi dilakukan dengan mengakumulasikan skor setiap *flow*, dan menentukan interval. Jumlah kelas yang dibentuk adalah empat yang terdiri dari kategori sangat tidak berpotensi, tidak berpotensi, berpotensi, dan sangat berpotensi. Adapun rumus interval dalam analisi adalah sebagai berikut :

$$\text{Interval} = \frac{\text{Nilai maksimal} - \text{Nilai minimal}}{\text{Jumlah kelas}}$$

$$\text{Interval} = \frac{16 - 4}{4}$$

$$= 3$$

Berdasarkan hasil interval yang telah diperoleh, didapatkan kategori untuk mengukur potensi Kota Bandar Lampung menjadi *global city*. Adapun kategori dan interval skor yang diperoleh dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Skoring Potensi Global City

Kategori	Interval skor
Sangat tidak berpotensi	4 – 7
Tidak berpotensi	7.1 – 10
Berpotensi	10.1 – 13
Sangat berpotensi	13.1 – 16

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 *Financial Flow*

Kota Bandar Lampung memiliki realisasi investasi tertinggi di Provinsi Lampung yaitu sebesar 39,3% dari total keseluruhan nilai investasi, atau sekitar 163,8 trilliun rupiah. Gambar 1 adalah grafik perbandingan investasi Provinsi Lampung menurut kabupaten/kota.



Sumber: DPMPTSP Provinsi Lampung, 2022

Gambar 1. Persentase Investasi Kabupaten/kota Provinsi Lampung Tahun 2022

Investasi tersebut berasal dari penanaman modal asing (PMA) sebesar 59,5 triliun rupiah atau sekitar 36,3% dan penanaman modal dalam negeri (PMDN) sebesar 104,3 triliun rupiah atau sekitar 63,7%. Dengan besarnya investasi tersebut mendukung perkembangan Kota Bandar Lampung dalam berbagai sektor, hingga menyebabkan Kota Bandar Lampung memiliki perkembangan yang lebih pesat dibandingkan kabupaten/kota lainnya di Provinsi Lampung. Hal tersebut memperkuat posisi Kota Bandar Lampung dalam jaringan ekonomi global dan mempertegas potensi pada indikator realisasi investasi.

Tabel 5. Realisasi Investasi Luar Negeri

No.	Negara	Investasi (juta)
1.	Belanda	217.890,77
2.	British Virgin Island	121.837,45
3.	Singapura	99.602,08
4.	Swiss	31.347,63
5.	India	28.526,41

Sumber: DPMPTSP Provinsi Lampung, 2022

Pada tahun 2022 tercatat terdapat 14 negara asing yang melakukan investasi di Provinsi Lampung, dengan negara tertinggi yang melakukan investasi adalah Belanda dengan total nilai investasi sebesar 217.890,77 juta rupiah (lihat Tabel 5). Menurut DPMPTSP Provinsi Lampung, realisasi investasi dari Belanda tersebut berada pada sektor perumahan, kawasan industri, dan perkantoran dengan lokasi investasi berada di Kota Bandar Lampung. Hal tersebut menunjukan bahwa Kota Bandar Lampung merupakan kota yang menjanjikan dan menjadi salah satu target negara asing untuk melakukan investasi. Chakravarty et al. (2021), berpendapat bahwa investasi yang dilakukan oleh perusahaan multinasional dalam skala besar dapat mempertegas eksistensi suatu kota dalam jaringan kota global. Dengan kemampuan Kota Bandar Lampung dalam menarik investor asing untuk melakukan investasi dalam skala besar, mengartikan bahwa Kota Bandar Lampung memiliki kedudukan cukup strategis dalam jaringan ekonomi global. Hal tersebut mendukung potensi yang dimiliki oleh Kota Bandar Lampung agar dapat bertransformasi menjadi *global city*.

Tabel 6. Realisasi Investasi Kota Bandar Lampung

Target (juta)	Realisasi (juta)		
	Triwulan		Jumlah
	I	II	
1.619.749,21	1.080.684,78	557.582,01	**1.638.266,79**

Sumber: DPMPTSP Provinsi Lampung, 2022

Realisasi investasi Kota Bandar Lampung pada tahun 2022 telah melebihi target pada triwulan kedua (lihat Tabel 6). Angka realisasi investasi Kota Bandar Lampung merupakan yang terbesar di Provinsi Lampung. Dengan target investasi yang besar, Kota Bandar Lampung mampu mencapai target investasi tersebut pada waktu yang cepat. Hal tersebut menunjukan cepatnya proses realisasi investasi dan tingginya minat investasi di Kota Bandar Lampung. Kota Bandar Lampung memiliki kondisi *finance* yang baik dibandingkan dengan kabupaten/kota lainnya di Provinsi Lampung. Dengan begitu, Kota Bandar Lampung dapat memperkuat perannya dalam mengatur ekonomi global dan mempertegas posisinya dalam jaringan kota global sesuai dengan pendapat Sassen (2007), Nasr et al. (2021) dan Mckinsey Global Institute (2016) yang menyatakan investasi dan kondisi ekonomi yang baik dapat memperkuat posisi suatu kota dalam jaringan kota global.

3.2 *Goods, Services, and Raw Material Flow*

Sesuai dengan RTRW Provinsi Lampung 2009-2029, Kota Bandar Lampung ditetapkan sebagai pusat perdagangan dan jasa, hal tersebut mengakibatkan banyak berkembangnya industri di kota ini. Menurut BPS Kota Bandar Lampung tahun 2022, Sektor Industri Pengolahan merupakan sektor penyumbang PDRB terbesar yaitu senilai 8,03triliun.

Tabel 7. Jenis Industri di Kota Bandar Lampung

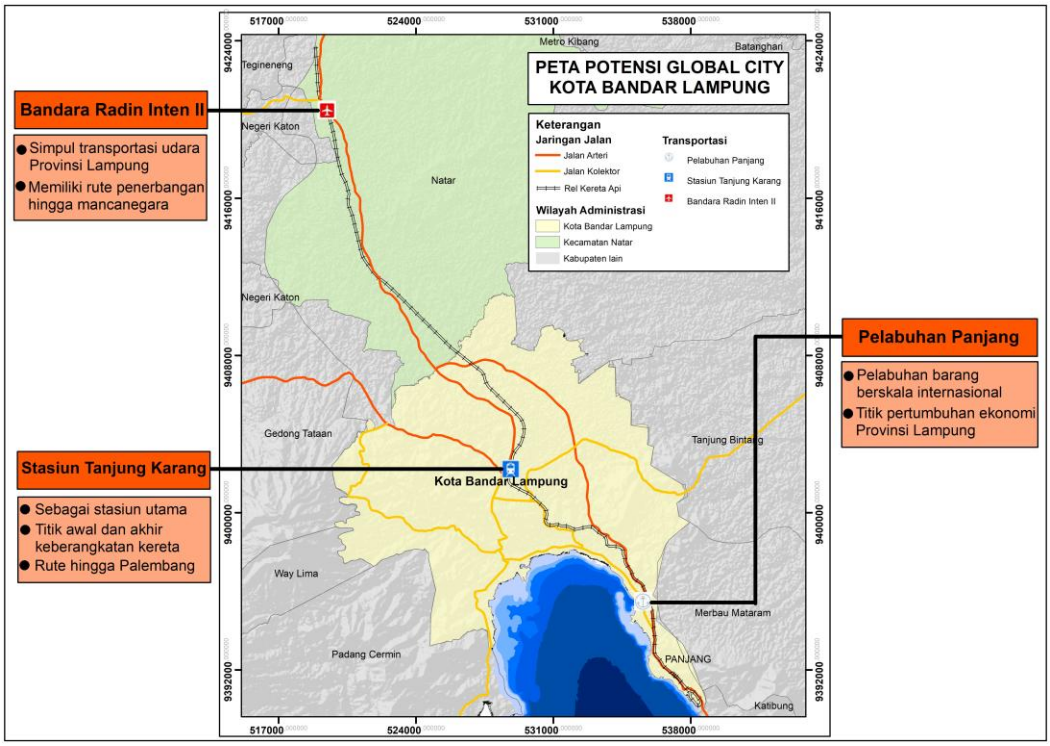
Jenis Industri	Rincian Jenis Industri
Industri Unggulan	
Pangan	Industri berbahan baku pertanian atau peternakan
	Industri berbahan baku ikan dan hasil kelautan
	Industri olahan kopi
	Industri olahan coklat
	Industri minuman
Aneka	Industri kreatif
Industri Pendukung	
Kertas	Industri pengolahan kertas
Obat	Industri farmasi dan obat tradisional
Karet	Industri pengolahan karet dan plastik
Otomotif	Industri alat transportasi
Industri Hulu	
Hulu Agro	Industri Olefood
	Industri Monosodium Glutamat

	Industri olahan kelapa sawit
	Industri pengolahan minyak nabati

Sumber: Perda Kota Bandar Lampung No. 4 Tahun 2020

Terdapat 22 sentra industri, 17 lingkungan industri kecil, dan 13 industri kecil yang tersebar di Kota Bandar Lampung dengan jenis industri dapat dilihat pada Tabel 7. Karena banyaknya industri, Kota Bandar Lampung menyerap bahan mentah dari kabupaten/kota sekitar untuk memenuhi kebutuhan proses industri. Bahan mentah yang didapat dari kabupaten/kota sekitar kemudian diolah dan diproses di Kota Bandar Lampung, hingga akhirnya didistribusikan kembali ke daerah lain untuk memenuhi permintaan dalam bentuk barang jadi ataupun setengah jadi. Hal ini mengartikan peran Kota Bandar Lampung sangat penting dalam proses produksi serta distribusi barang dan jasa baik dalam negeri maupun luar negeri, dan dapat memperkuat posisinya dalam jaringan kota global sesuai dengan pendapat Sassen (2005) dan Mckinsey (2016).

Selain itu, Kota Bandar Lampung juga telah melakukan ekspor barang-barang hasil olahan tersebut. Untuk memfasilitasi distribusi barang tersebut, Kota Bandar Lampung telah memiliki sarana dan prasarana transportasi yang lengkap.

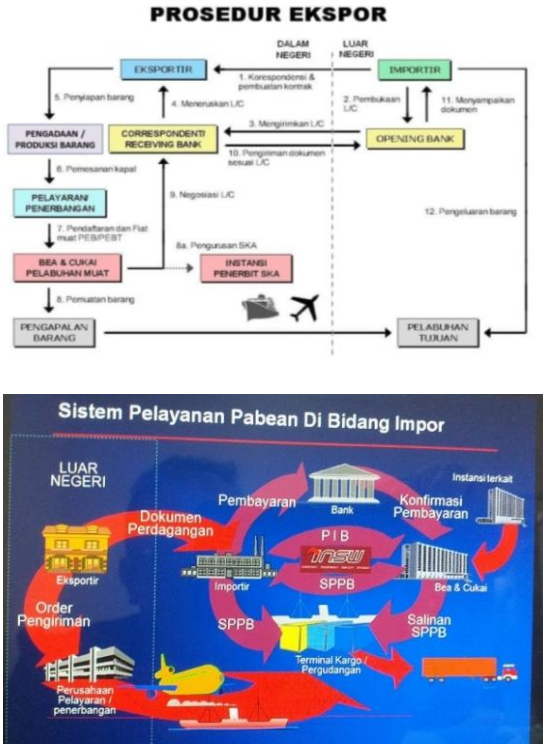


Sumber: RPJMD Provinsi Lampung 2019-2024 (diolah dengan ArcGIS), 2022

Gambar 2. Peta Sarana dan Sistem Jaringan Transportasi Kota Bandar Lampung

Kota Bandar Lampung telah memiliki stasiun kereta api, pelabuhan internasional, dan bandara internasional. Selain itu telah tersedia Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) yang menghubungkan Provinsi Lampung dengan Provinsi Sumatera Selatan (lihat Gambar 2). Stasiun Tanjung Karang merupakan stasiun keberangkatan awal serta pemberhentian paling akhir dengan rute Bandar Lampung – Palembang, sehingga menghubungkan Kota Bandar Lampung dengan daerah strategis lainnya. Pelabuhan Panjang merupakan pelabuhan logistik skala internasional yang melayani kegiatan impor dan ekspor, dan menjadi urat nadi pertumbuhan ekonomi di Provinsi Lampung. Sehingga dengan adanya pelabuhan ini dapat menghubungkan Kota Bandar Lampung dengan kota besar lainnya di luar negeri, dan menarik pertumbuhan ekonomi bagi Kota Bandar Lampung. Bandara Radin Inten II merupakan bandara skala internasional, dengan adanya bandara ini dapat

menghubungkan Kota Bandar Lampung dengan kota besar lainnya di luar negeri. Menurut Rodrigue et al. (2013), terdapat 2 moda transportasi penting untuk mendukung perdagangan internasional yaitu pelabuhan (pelayaran maritim) dan bandara (transportasi udara). Dua moda transportasi tersebut dinilai penting karena dapat menghubungkan berbagai kota dunia dalam proses pendistribusian ekonomi. Dengan keberadaan sarana dan prasarana transportasi yang lengkap di Kota Bandar Lampung mempermudah proses distribusi barang hasil olahan industri Kota Bandar Lampung, sehingga memperkuat posisi Kota Bandar Lampung dalam distribusi ekonomi global dan mempertegas potensi pada indikator distribusi barang dan transportasi.



Sumber: Bea dan Cukai Kota Bandar Lampung, 2022

Gambar 3. Prosedur Ekspor dan Impor Barang

Rodrigue et al. (2013), berpendapat bahwa dalam ekonomi global tidak ada bangsa yang mandiri, semua terlibat dalam perdagangan untuk menjual apa yang dihasilkan untuk memperoleh apa yang dibutuhkan melalui mekanisme ekspor impor. Kota Bandar Lampung melakukan ekspor impor dengan pengawasan dilakukan oleh pihak Bea dan Cukai Kota Bandar Lampung, dengan tujuan untuk menjamin barang yang keluar dan masuk. Barang ekspor dan impor melewati prosedur yang telah ditetapkan oleh Bea dan Cukai Kota Bandar Lampung. Hal tersebut menjadi nilai tambah terhadap keamanan distribusi barang yang terjadi di Kota Bandar Lampung dengan kota besar lainnya, sehingga memperkuat posisi Kota Bandar Lampung dalam bidang distribusi barang secara internasional.

3.3 *Labor Flow*

Kota Bandar Lampung secara aktif terlibat dalam pasar tenaga kerja asing. Banyak tenaga kerja lokal asal Kota Bandar Lampung yang bekerja di luar negeri, dan ada beberapa juga tenaga kerja asing yang bekerja di Kota Bandar Lampung.

Tabel 8. Jumlah Tenaga Kerja Lokal di Luar Negeri

Negara Tujuan	Jumlah Tenaga Kerja				
	2017	2018	2019	2020	2021
Brunei Darussalam	0	4	6	0	1
Hongkong	27	114	78	17	31
Kuwait	0	0	0	0	1
Malaysia	90	166	160	47	0
Polandia	0	0	1	0	1
Singapura	60	210	138	33	66
Taiwan	67	201	170	27	5
Total	**244**	**695**	**553**	**124**	**107**

Sumber: Dinas Ketenagakerjaan Bandar Lampung, 2022

Terdapat 1723 tenaga kerja asal Kota Bandar Lampung yang bekerja di luar negeri. Hal tersebut menunjukan bahwa tenaga kerja lokal mampu bersaing di pasar tenaga kerja internasional. Tenaga kerja tersebut terdiri dari 1208 tenaga kerja laki-laki dan 515 perempuan, dengan perbandingan gender yaitu 7:3. Tenaga kerja lokal asal Kota Bandar Lampung yang bersaing di pasar tenaga kerja internasional adalah tenaga kerja terlatih. Friedmann (1986) menyatakan bahwa daya saing kota global dapat diukur dari kemampuan perusahaan produsen jasa menciptakan dan mengatur permintaan tenaga kerja dalam jaringan kota global. Peran Kota Bandar Lampung sebagai kota penyalur tenaga kerja terlatih dalam pasar tenaga kerja internasional memperkuat posisi Kota Bandar Lampung dalam jaringan kota global. Kondisi kualitas sumber daya manusia dan indeks pembangunan manusia menjadi pendukung tingginya daya saing dan kemampuan yang dimiliki oleh tenaga kerja lokal. Menurut data BPS Provinsi Lampung tahun 2022, Kota Bandar Lampung memilki nilai IPM 78,01 dan menjadi yang tertinggi di Provinsi Lampung. Szpak et al. (2023), berpendapat bahwa kualitas hidup manusia

merupakan salah satu faktor penting dalam mempertegas eksistensi suatu kota dalam jaringan kota global. Pendapat tersebut diperkuat oleh Bagheri et al. (2024), yang menyatakan bahwa *human capital* atau sumber daya manusia adalah hal utama dalam daya saing kota global. Dengan kondisi sumber daya manusia Kota Bandar Lampung yang cukup baik menjadi modal untuk mendorong potensi Kota Bandar Lampung menjadi *global city*.

Berdasarkan Tabel 8 Singapura menjadi negara tujuan utama tenaga kerja lokal bekerja. Singapura memiliki pendapatan perkapita tertinggi di Asia yaitu 88.414.000 USD. Selain itu negara tujuan lainnya merupakan negara dengan pendapatan perkapita menengah ke atas. Kondisi tingginya jumlah tenaga kerja asal Kota Bandar Lampung yang bekerja di negara dengan pendapatan perkapita menengah dan tinggi menunjukan bahwa tenaga kerja Kota Bandar Lampung dapat bersaing dengan baik, sehingga mempertegas peran Kota Bandar Lampung sebagai penyalur tenaga kerja berkualitas dalam pasar tenaga kerja internasional sesuai dengan pendapat Massey (1999) ; Stalker (2000) dalam Nayyar (2002), yang menyatakan angkatan kerja yang bergerak secara internasional melalui jaringan sosial di kota-kota yang memiliki modal tinggi dapat memperkuat daya saing suatu kota menjadi *global city*.

Tabel 9. Jumlah Tenaga Kerja Asing di Bandar Lampung

Negara Asal	Jumlah Pekerja (jiwa)
China	5
Thailand	1
Jepang	1
Kanada	1
Total	**8**

Sumber: Dinas Ketenagakerjaan Bandar Lampung, 2022

Terdapat 8 tenaga kerja asing yang bekerja di Kota Bandar Lampung. China menjadi negara asal tenaga kerja asing terbanyak di Kota Bandar Lampung. Menurut Dinas Ketenagakerjaan Kota Bandar Lampung, tenaga kerja asing tersebut merupakan tenaga kerja profesional dan manajer di beberapa perusahaan swasta di Kota Bandar Lampung. Hal tersebut mengartikan bahwa Kota Bandar Lampung menjadi kota yang memiliki daya tarik bagi tenaga kerja asing profesional sehingga mempertegas Kota Bandar Lampung sebagai kota tujuan tenaga kerja asing profesional di pasar tenaga kerja internasional sesuai dengan pendapat Lin et al. (2021), yang mengukur tingkat *global city* dengan melihat mobilitas arus tenaga kerja asing.

Pemerintah Kota Bandar Lampung melalui Badan Penyelenggara Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia (BP3TKI) melakukan pengawasan terhadap urusan ketenagakerjaan Kota Bandar Lampung. Badan ini memiliki fungsi sebagai pelaksana kebijakan di bidang penempatan dan perlindungan tenaga kerja Indonesia di luar negeri secara terkoordinasi dan terintegrasi. Pemerintah Kota Bandar Lampung juga menerbitkan kebijakan yang mengatur tenaga kerja asing untuk menjamin urusan ketenagakerjaan melalui peraturan daerah. Berikut beberapa peraturan daerah yang mengatur tenaga kerja asing:

1. Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 1 Tahun 2016 Tentang Retribusi Perpanjangan Izin Mempekerjakan Tenaga Kerja Asing.
2. Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 2 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Ketenagakerjaan.
3. Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 27 Tahun 2019 Tentang Pelayanan Tenaga Kerja dan Perluasan Kesempatan Kerja Berbasis Online.

Tyner (2000), berpendapat bahwa peran pemerintah yang mengambil posisi sentral dalam organisasi, manajemen, dan regulasi migrasi tenaga kerja internasional serta adanya perundang-undangan yang mengatur ketenagakerjaan dapat memperkuat konektivitas *global city*. Dengan adanya instrumen dan lembaga hukum yang mengatur ketenagakerjaan lokal dan asing di Kota Bandar Lampung mengartikan sikap dan komitmen yang nyata dalam perlindungan tenaga kerja lokal dan asing. Hal tersebut menjadi nilai tambah dalam bidang ketenagakerjaan dan mempertegas posisi Kota Bandar Lampung sebagai kota penyalur dan penerima tenaga kerja di pasar tenaga kerja internasional.

3.4 Travel and Tourism *Flow*

Sektor pariwisata merupakan salah satu sektor unggul di Kota Bandar Lampung karena mampu menarik wisatawan nusantara dan mancanegara dengan jumlah besar. Hal tersebut dikarenakan

posisi Kota Bandar Lampung yang berada di kawasan pesisir.

Tabel 10. Jumlah Wisatawan Kota Bandar Lampung

Tahun	Jumlah Wisatawan (jiwa)	
	Nusantara	Mancanegara
2017	117.193	339
2018	599.460	4.589
2019	1.064.493	22.218
2020	819.492	1.767
2021	852.673	1.411
2022	982.996	2.900
Jumlah	**4.436.307**	**33.224**

Sumber: Dinas Pariwisata Bandar Lampung, 2022

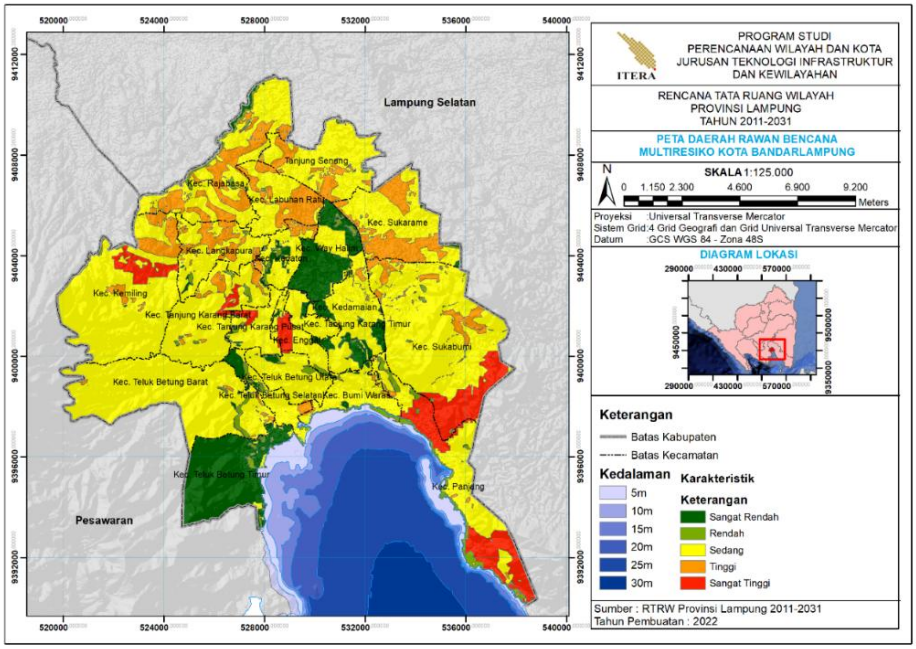
Jumlah wisatawan paling tinggi terjadi pada tahun 2019 dengan total sebanyak 1.086.711 wisatawan. Tingginya jumlah wisatawan dipengaruhi oleh jumlah destinasi wisata yang ada di Kota Bandar Lampung. Menurut Dinas Pariwisata Kota Bandar Lampung, terdapat 64 wisata yang tersebar di Kota Bandar Lampung yang terdiri dari 25 wisata alam, 13 wisata budaya, dan 26 wisata buatan. Henderson (2017), berpendapat salah satu karakteristik yang menentukan sebuah kota global adalah fungsinya menarik wisatawan internasional. Tingginya jumlah wisatawan lokal dan mancanegara mengartikan Kota Bandar Lampung menjadi tujuan utama pariwisata, hal tersebut memperkuat posisi Kota Bandar Lampung sebagai kota dengan daya tarik wisata yang cukup tinggi di tingkat lokal maupun internasional dan mempertegas potensi pada indikator kunjungan wisatawan.

Tabel 11. Nilai Belanja Wisatawan Kota Bandar Lampung

Indikator	Wisatawan		Jumlah
	Nusantara	Mancanegara	
Target	1.400.000	9.950.000	11.350.000
Realisasi	1.425.000	9.980.000	11.405.000
Pencapaian	**101,79**	**100,3**	**100,48**

Sumber: Dinas Pariwisata Bandar Lampung, 2022

Kondisi pengeluaran perjalanan rekreasi (*leisure travel spend*) wisatawan yang berkunjung ke Kota Bandar Lampung telah melebihi target. Hal tersebut merupakan indikator positif bahwa sektor pariwisata telah mampu berperan dalam meningkatkan ekonomi Kota Bandar Lampung. Banyaknya industri yang ada di Kota Bandar Lampung juga menjadi pendukung sehingga pengeluaran perjalanan rekreasi meningkat. Hal tersebut mengartikan telah terjadi transaksi perputaran ekonomi dengan dampak positif bagi Kota Bandar Lampung dari dunia pariwisata internasional dan mempertegas potensi pada indikator *leisure travel spend*.



Sumber: InaRISK Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) (diolah dengan ArcGIS), 2022

Gambar 2. Peta Multiresiko Bencana Kota Bandar Lampung

Kondisi lalu lintas dapat mempengaruhi kondisi *travel and tourism* karena dengan kondisi lalu lintas yang baik dapat meningkatkan kualitas perjalanan wisatawan, begitupun sebaliknya. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Ruswanda (2018), mengenai pemetaan tingkat kemacetan lalu lintas Kota Bandar Lampung menyebutkan bahwa terdapat 3 ruas jalan yang mengalami kemacetan lalu lintas pada waktu tertentu dengan tingkat V/C 0.75 yang masuk ke dalam kategori kemacetan sedang. Ruas jalan yang mengalami kemacetan yang cukup parah terjadi pada Jalan Z.A. Pagar Alam, Jalan Teuku Umar, dan Jalan Pangeran Antasari. Hal tersebut berdampak pada penurunan kualitas perjalanan wisatawan dan mempengaruhi persepsi terhadap pariwisata Kota Bandar Lampung di mata wisatawan lokal dan internasional.

Kondisi pencemaran udara di Kota Bandar Lampung masih berada pada kondisi *below* yang mengartikan bahwa kondisi pencemaran masih di bawah batas yang telah ditetapkan oleh WHO. *Index Air Quality* Kota Bandar Lampung berkisar pada angka 25-115 aqi dengan kategori kualitas udara baik. Kondisi ini menjadi nilai tambah Kota Bandar Lampung dikenal sebagai kota pariwisata dengan kualitas udara yang baik secara lokal maupun internasional. Hal tersebut merupakan hal positif yang mendukung Kota Bandar Lampung dalam dunia pariwisata internasional dan mempertegas potensi pada indikator kualitas udara sesuai dengan pendapat Nasr et al. (2021), yang menyatakan *healthcare* (salah satunya adalah kualitas udara) merupakan indikator penilaian potensi suatu kota menjadi *global city*.

Dalam hal kerawanan bencana, Kota Bandar Lampung didominasi oleh tingkat kerawanan bencana pada risiko sedang. Salah satu jenis wisata unggulan di Kota Bandar Lampung adalah wisata pantai yang banyak ditemukan di kawasan teluk. Hal tersebut berdampak pada penurunan kualitas dan keamanan wisatawan. Diperlukan upaya khusus untuk mengurangi resiko bencana, untuk mendukung potensi Kota Bandar Lampung sebagai tujuan utama wisatawan lokal dan mancanegara. Sehingga peran Kota Bandar Lampung dalam dunia pariwisata internasional tetap terjaga.

Travel and tourism Kota Bandar Lampung juga didukung oleh ketersediaan sarana prasarana transportasi penerbangan. Penerbangan sebagai salah satu konektivitas transportasi yang menghubungkan antar daerah dan antar negara akan memunculkan aktivitas yang mendukung kegiatan *travel and tourism*. Lin et al. (2021), berpendapat bahwa pengukuran daya saing kota global bisa dilakukan dengan melihat ketersediaan infrastruktur dan transportasi. Kota Bandar Lampung dilengkapi dengan Bandara Internasional Radin Inten II yang memiliki berbagai macam tujuan penerbangan dengan pilihan maskapai yang beragam. Terdapat 8 maskapai penerbangan yang tersedia dan 6 rute penerbangan dengan tujuan ke berbagai negara. Hal ini memperkuat peran Kota Bandar Lampung dalam dunia pariwisata internasional, dan mempertegas perannya dalam jaringan *global city*.



Sumber: PT. Angkasa Pura II (Bandara Radin Inten), 2022

Gambar 5. Maskapai dan Rute Penerbangan

3.5 Pengukuran Potensi Global City Kota Bandar Lampung

Pengukuran potensi Kota Bandar Lampung menjadi *global city* di masa depan menggunakan metode skoring berlapis. Skoring dilakukan mulai dari tahap indikator, kemudian skoring di tahap *flow*, dan skoring secara keseluruhan. Skoring pada tahap indikator dilakukan dengan membandingkan kondisi Kota Bandar Lampung dengan sintesa parameter yang telah ditentukan. Berikut adalah hasil skoring dari setiap indikator.

Berdasarkan hasil skoring Tabel 12, hasil tersebut menjadi masukan dalam analisis skoring di tahap *flow*. Akumulasi skoring dari setiap indikator dikelompokan berdasarkan *flow*, dan dibandingkan dengan kategori yang intervalnya telah diperoleh

melalui rumus. Berikut adalah hasil skoring pada tahap *flow*.

Berdasarkan hasil akumulasi tersebut dengan jumlah skor 13, dapat disimpulkan bahwa Kota Bandar Lampung "berpotensi" untuk bertransformasi menjadi *global city* di masa yang akan datang. Pada akhirnya hasil penelitian ini menguatkan pendapat Szpak et al. (2023), dalam penelitiannya yang mengatakan ekonomi global tidak berbatas pada ukuran suatu kota, ada faktor lain seperti inovasi, keterlibatan warga, kualitas hidup manusia, dan partisipasi aktif suatu kota dalam jaringan kota global. Kota Bandar Lampung bukan merupakan kota besar, namun kota ini membuktikan memiliki peran yang cukup besar dan posisi yang cukup strategis dalam jaringan kota global. Sehingga dengan kondisi tersebut memungkinkan Kota Bandar Lampung bertransformasi menjadi *global city* di masa yang akan datang, sejalan dengan pendapat Sassen (2007), yang mengatakan bahwa kota global dapat diciptakan dan difasilitasi seiring dengan perkembangan perkotaan yang bergerak dinamis.

Tabel 12. Skoring Indikator Global City Kota Bandar Lampung

Flow	**Indikator**	**Nilai potensi**	**Skor**	**Total Skor *flow***
Financial *Flow*	Realisasi investasi dalam dan luar negeri	Sangat berpotensi	4	8
	Daya saing dan kemampuan menarik investor	Sangat berpotensi	4	
Goods, Services, and Raw Material *Flow*	Produksi barang setengah jadi dan jadi	Berpotensi	3	16
	Distribusi barang berbasis transportasi	Berpotensi	3	
	Fungsi kota sebagai pusat distribusi	Berpotensi	3	
	Pelabuhan laut dan pelayaran	Sangat berpotensi	4	
	Bandara dan transportasi udara	Berpotensi	3	
Labor *flow*	Tenaga kerja lokal bergeraksecara internasional	Berpotensi	3	16
	Tenaga kerja lokal pada negara yang memiliki modal tinggi	Berpotensi	3	
	Fungsi kota sebagai penerimatenaga kerja asing	Sangat berpotensi	4	
	kesetaraan gender	Tidak berpotensi	2	
	Peran penting pemerintah dalam ketenagakerjaan	Sangat berpotensi	4	
Travel and Tourism *Flow*	Kunjungan wisatawan	Berpotensi	3	14
	Leisure travel spend	Berpotensi	3	
	Tingkat kemacetan lalu lintas	Berpotensi	3	
	Resiko bencana	Tidak berpotensi	2	
	Kualitas udara	Sangat berpotensi	4	

Tabel 13. Skoring Potensi Global City Kota Bandar Lampung

Flow	**Skor total**	**Kategori**				**Nilai potensi**	**Skor**
		Sangat berpotensi (4)	**Berpotensi (3)**	**Cukup berpotensi (2)**	**Tidak berpotensi (1)**		
Financial *Flow*	8	Jika hasil skoring dari *financial flow* 6.6-8	Jika hasil skoring dari *financial flow* 5.1-6.5	Jika hasil skoring dari *financial flow* 3.6-5.0	Jika hasil skoring dari *financial flow* 2-3.5	Sangat berpotensi	4
Goods, Services, andRaw Material	16	Jika hasil skoring dari *goods, services, and raw material flow* 16.26-20	Jika hasil skoring dari *goods, services, and raw material flow* 12.6-16.25	Jika hasil skoring dari *goods, services, and raw material flow* 8.76-12.5	Jika hasil skoring dari *goods, services, and raw material flow* 5-8.75	Berpotensi	3
Labor *flow*	16	Jika hasil skoring dari *labor flow* 16.26-20	Jika hasil skoring dari *labor flow* 12.6-16.25	Jika hasil skoring dari *labor flow* 8.76-12.5	Jika hasil skoring dari *labor flow* 5-8.75	Berpotensi	3

Travel and Tourism *Flow*	14	Jika hasil skoring dari *travel and tourism flow* 16.26-20	Jika hasil skoring dari *travel and tourism flow* 12.6-16.25	Jika hasil skoring dari *travel and tourism flow* 8.76-12.5	Jika hasil skoring dari *travel and tourism flow* 5-8.75	Berpotensi	3
Total		**Jika total skoring 13.1-16**	**Jika total skoring 10.1-13**	**Jika total skoring 7.1-10**	**Jika total skoring 4-7**	**Berpotensi**	**13**

3.6 *Lesson Learning Global City* di Indonesia : Kota Jakarta

Kota lain di Indonesia yang telah ditetapkan menjadi *global city* adalah Jakarta. Jakarta berstatus sebagai pusat ekonomi indonesia memiliki peran yang penting bagi perekonominan nasional dan internasional. Dari segi *financial flow*, realisasi investasi di Jakarta tahun 2024 mencapai 241,9 triliun yang terdiri dari 128,4 triliun PMDN, dan 113,5 triliun PMA. Realisasi investasi berada di sektor transportasi, telekomunikasi, jasa lainnya, perdagangan, dan reparasi. Jakarta sudah dapat mengatur jaringan perekonomian global yang ditandai dengan nilai realisasi investasi PMDN dan PMA yang besar. Dari segi *goods, services, and raw material*, sektor utama yaitu industri pengolahan manufaktur, industri pangan, industri farmasi, dan industri teknologi digital. Jakarta juga memiliki sarana pendukung pendistribusian barang yang lengkap mulai dari Bandara International Soekarno-Hatta, Pelabuhan Tanjung Priok, Jalan tol dan arteri serta jalur kereta yang terhubung dengan seluruh daerah di Pulau Jawa. Jakarta sudah dapat mengatur kegiatan distribusi barang dan jasa skala internasional lewat fungsinya sebagai pusat distribusi produk ekspor dan impor. Dari segi *labor flow*, pada tahun 2021 terdapat 4.249 tenaga kerja asing yang bekerja sebagai tenaga profesional. Selain itu, juga terdapat lembaga hukum yang lengkap dan instrumen hukum yang kompleks mengenai ketenagakerjaan. Jakarta sudah dapat mengatur pasar tenaga kerja internasional melalui minat tenaga kerja asing yang tinggi. Dari segi *travel and tourism flow*, jumlah wisatawan domestik dan mancanegara yang melakukan kunjungan ke Jakarta pada tahun 2021 berjumlah 42,7 juta orang dan 5,1 juta orang. Jakarta sudah dapat mengatur kegiatan pariwisata internasional yang ditandai dengan tingginya kunjungan wisatawan.

Terdapat kesamaan karakteristik yang dimiliki oleh Jakarta dan Kota Bandar Lampung. Keduanya merupakan daerah dengan menempati realisasi investasi tertinggi dan memiliki daya tarik yang tertinggi dibanding kota lain disekitarnya. Keduanya merupakan pusat distribusi barang skala internasional, banyak produk ekspor dan impor. Keduanya berperan aktif dalam penyalur dan penyedia tenaga kerja di pasar tenaga kerja internasional. Keduanya merupakan daerah dengan sektor pariwisata yang unggul. Perbedaan kedua daerah tersebut adalah pada skala jumlah dari setiap *flow*, Jakarta memiliki jumlah yang lebih banyak dibandingkan Kota Bandar Lampung. Namun hal tersebut, tidak menutup kemungkinan Kota Bandar Lampung akan memiliki posisi strategis dan peran yang besar dalam konektivitas kota global lainnya di masa yang akan datang.

4. KESIMPULAN

Pada era globalisasi ini menyebabkan kota-kota di dunia bersaing untuk menguatkan posisinya dalam perkembangan ekonomi global. Sehingga muncul istilah *global city* dan jaringan kota global. Banyak kota di dunia bertransformasi menjadi *global city* untuk memperkokoh posisinya dalam mengontrol perekonomian dunia. Kota-kota yang saat ini belum ditetapkan sebagai *global city* namun memiliki potensi untuk bertransformasi pun juga mulai memberikan dampak terhadap ekonomi global. Hal tersebut memicu timbulnya penilaian terhadap potensi yang dimiliki sebuah kota untuk menjadi *global city*. Potensi tersebut dapat diukur dengan 4 *flow* (*financial flow; goods, services, and raw material flow; labor flow; travel and tourism flow*).
Kota Bandar Lampung sebagai kota yang memiliki peran bagi perkembangan ekonomi nasional dan internasional diperkirakan dapat menjadi *global city* di masa depan. Sehingga diperlukan pengukuran secara lebih mendalam untuk menilai tingkat potensi yang dimiliki Kota Bandar Lampung untuk bertransformasi menjadi *global city*. Dari hasil analisis 4 *flow* dan seluruh indikator didalamnya menunjukan bahwa Kota Bandar Lampung ”berpotensi” untuk menjadi *global city*. Diperlukan

perhatian khusus dan peningkatan kualitas pada beberapa hal yang menghambat transformasi Kota Bandar Lampung menjadi *global city*. Hal-hal yang sudah mendukung Kota Bandar Lampung menjadi *global city* harus tetap diberikan pengawasan untuk menjaga dan mempertahankan potensi tersebut.

5. DAFTAR PUSTAKA

Bagheri, B., Azadi, H., Soltani, A., & Wiltox, F. (2024). Global city data analysis using SciMAT: a bibliometric review. *Journal of Environment, Development, and Sustainability*.

Castells, M. (1996). *The Rise of the Network Society*: Blackwell Publishing.

Chakravarty, D., Goerzen, A., Musteen, M., & Ahsan, M. (2021). Global Cities: A Multi-Disciplinary Review and Research Agenda. *Journal of World Business, 56*(3), 101182. doi:https://doi.org/10.1016/j.jwb.2020.101182

Henderson, J. (2017). Global Cities, Tokyo, Urban Tourism. *International Journal of Tourism Cities, 3*(2), 143-157. doi:10.1108/IJTC-01-2017-0006

Jati, W. R. (2013). Global City sebagai Paradigma Pembangunan Ekonomi Kota di Era Globalisasi: Tinjauan Analisis Teori. *Multiversa, 03*, 109-121.

Krippendorff, K. (2004). *Content Analysis: an Introduction to its Methodology*. Thousand Oaks: Sage.

Lestari, R. B. (2016). Membangun Citra Sebuah Kota Dalam Persaingan Global Melalui City Branding. *Junal Ilmiah STIE Multi Data Palembang, 5*(1), 68-79.

Lestari, S. (2018). Peran Teknologi Dalam Pendidikan di Era Globalisasi. *EDURELIGIA: Jurnal pendidikan agama Islam, 2*(2), 94-100.

Lin, K., Ayaz, A., & Wang, L. (2021). Measuring the Feature of "The Global": A Framework for Analyzing the Global City Ranking. *Sustainability, 13*(8), 4084. Retrieved from doi:10.3390/su13084084

Malecki, E. J., & Ewers, M. C. (2007). Labor Migration to World Cities: With A Research Agenda for the Arab Gulf. *Progress in Human Geography, 31*(4), 467-484. doi:https://doi.org/10.1177/0309132507079501

McKinsey Global Institute. (2016). Urban world: Meeting the demographic challenge in cities. McKinsey and Company. https://www.mckinsey.com/featured-insights/urbanization/urban-world-meeting-the-demographic-challenge-in-cities. Diakses, 14 Maret 2026

McKinsey Global Institute. (2016). Urban world: The global consumers to watch. McKinsey and Company. https://www.mckinsey.com/featured-insights/urbanization/urban-world-the-global-consumers-to-watch. Diakses, 14 Maret 2026

Muttaqin, D. M. (2013). Jakarta Menuju Kota Global. *HUD Magazine Edisi 3 Maret*.

Nasr, A., Lohmeyer, R., Al Habr, A., & Buckstaff, B. (2021). Global Cities: Divergent Prospects and New Imperatives in The Global Recovery. *Global Cities Report*.

Nayyar, D. (2002). *Governing Globalization: Issues and Institutions*. Inggris: Oxford University Press.

Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 1 Tahun 2016 Tentang Retribusi Perpanjangan Izin Mempekerjakan Tenaga Kerja Asing.

Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 2 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Ketenagakerjaan.

Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 4 Tahun 2020 Tentang Rencana Pembangunan Industri

Kota Bandar Lampung Tahun 2020-2040.

Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2010 tentang RTRW Provinsi Lampung 2009-2029.

Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 13 Tahun 2019 Tentang RPJMD Provinsi Lampung Tahun 2019-2024.

Riza, M., Doratli, N., & Fasli, M. (2012). City Branding and Identity. *Procedia - Social and Behavioral Sciences, 35*, 293-300. doi:https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.02.091

Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B. (2013). *The Geography of Transport Systems Third Edision*. New York: Routledge.

Ruswanda, R. F. (2018). *Pemetaan Titik Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung Dengan Menggunakan Sistem Informasi Geografi Pada Tahun 2018.* Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung,

Sassen, S. (2005). The Global City: Introducing a Concept. *The Brown Journal of World Affairs, 11*(2), 27-43.

Sassen, S. (2007). The Global City. In *A Companion to the Anthropology of Politics* (pp. 168-178).

Sigler, T., Martinus, K., & Loginova, J. (2021). Socio-spatial relations observed in the global city network of firms. *Plos one, 16*(8), e0255461. doi:10.1371/journal.pone.0255461

Szpak, A., Modrzyńska, J., & Dahl, M. (2023). Processes of globalisation and small and medium-sized cities. *International Relations, 2*(20). doi:10.12688/stomiedintrelat.17553.2

Tyner, J. A. (2000). Global Cities and Circuits of Global Labor: The Case of Manila, Philippines. *The Professional Geographer, 52*(1), 61-74. doi:10.1111/0033-0124.00205

Yin, R. (2018). *Case Study Research and Application: Design and Methods*: Sage Publisher.