

MANFAAT DATA PELAYANAN TRANSPORTASI BERBASIS SISTEM INFORMASI TERHADAP PENINGKATAN PARIWISATA SULAWESI TENGAH

Taslim Bahar¹, Henny Indriyani Abulebu² dan Ratnasari Ramlan³

^{1,3}*Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Tadulako
Jl. Soekarno-Hatta Km. 9 Palu, Sulawesi Tengah.
Email: taslimbahar0862@gmail.com*

²*Mahasiswa S3 Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Tadulako
Jl. Soekarno-Hatta Km. 9 Palu, Sulawesi Tengah.*

Abstrak

Pengembangan kawasan wisata memerlukan konektivitas yang baik yaitu ketersediaan sistem transportasi yang terintegrasi dan dapat diakses dengan mudah. Penelitian ini bertujuan untuk memetakan kondisi layanan moda transportasi dalam mendukung pariwisata di Provinsi Sulawesi Tengah serta menganalisis integrasi moda menuju destinasi wisata utama di Kota Palu, Kabupaten Poso, dan Kabupaten Tojo Una-Una. Dengan pendekatan deskriptif kuantitatif berbasis data sekunder, dilakukan analisis keterjangkauan moda transportasi, waktu tempuh, dan ketersediaan armada dari pusat kota menuju destinasi wisata. Hasil studi menunjukkan tingkat kemudahan akses transportasi berbeda di tiap daerah dan integrasi moda meningkatkan konektivitas antar kawasan wisata yang dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisata di Sulawesi Tengah.

Kata kunci: Transportasi, Moda, Konektivitas, Aksesibilitas, Pariwisata.

Abstract

The development of tourism areas requires good connectivity, including the availability of an integrated and easily accessible transportation system. This study aims to map the condition of transportation mode services in supporting tourism in Central Sulawesi Province and to analyze the integration of transport modes to major tourist destinations in Palu City, Poso Regency, and Tojo Una-Una Regency. Using a descriptive quantitative approach based on secondary data, the study analyzes the accessibility of transportation modes, travel time, and the availability of transport services from city centers to tourist destinations. The results show that the level of transportation accessibility varies across regions, and modal integration improves connectivity between tourism areas, which can contribute to an increase in tourist visits to Central Sulawesi.

Key words: Transportation, Accessibility, Tourism, Central Sulawesi

1. Pendahuluan

Pembangunan sektor pariwisata saat ini menjadi salah satu fokus utama dalam peningkatan perekonomian daerah, terutama di wilayah yang memiliki potensi wisata alam, budaya, dan bahari seperti Sulawesi Tengah. Namun, besarnya potensi tersebut seringkali tidak sejalan dengan ketersediaan infrastruktur transportasi yang mendukung, sehingga akses menuju destinasi wisata masih terbatas. Hal ini menghambat mobilitas wisatawan dan berimplikasi langsung terhadap rendahnya angka kunjungan. Menurut (Meutuah, Hamzah, Nurdin, & Nasution, 2022), keberhasilan pembangunan pariwisata sangat ditentukan oleh enam komponen utama (6A), yaitu: Attraction, Accessibility, Amenities, Accommodation, Activity, dan Ancillary. Aksesibilitas yang terbatas akan mengakibatkan atraksi wisata tidak maksimal dimanfaatkan oleh wisatawan karena sulit dijangkau.

Kondisi serupa juga dijelaskan dalam studi oleh (Maulida, Irfan, & Darmawan, 2019), yang menyatakan bahwa ketidakterpaduan sistem transportasi menuju kawasan wisata menyebabkan waktu tempuh yang panjang, biaya tinggi, dan menurunnya kenyamanan wisatawan. Provinsi Sulawesi Tengah memiliki bentang wilayah yang luas dan beragam karakteristik geografis, mulai dari dataran tinggi, pegunungan, pesisir, hingga kepulauan. Oleh karena itu, perencanaan konektivitas antarmoda menjadi urgensi tersendiri dalam pengembangan kawasan wisata secara komprehensif. Dalam konteks tersebut, penting dilakukan pemetaan terhadap pola layanan transportasi dan identifikasi keterjangkauan destinasi wisata baik dari pusat kota maupun dari simpul-simpul transportasi utama.

2. Kajian Pustaka

2.1. Pariwisata dan Komponen 6A

Pengembangan pariwisata merupakan upaya multidimensi yang melibatkan integrasi antara sumber daya lokal, infrastruktur pendukung, serta partisipasi masyarakat. Dalam UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata, dijelaskan bahwa kegiatan pariwisata melibatkan interaksi antara wisatawan, masyarakat lokal, pemerintah, dan pelaku usaha. (Meutuah, Hamzah, Nurdin, & Nasution, 2022) menjelaskan bahwa dalam kerangka pengembangan destinasi wisata, terdapat enam komponen utama yang harus terpenuhi, yaitu: daya tarik wisata (attraction), fasilitas akomodasi (accommodation), sarana pendukung (amenities), aksesibilitas, aktivitas wisata, dan kelembagaan (ancillary). Keberhasilan destinasi sangat tergantung pada sinergi dari keenam komponen ini.

2.2. Aksesibilitas Transportasi dan Pengaruhnya Terhadap Wisata

Aksesibilitas merupakan salah satu faktor kunci dalam menunjang pengembangan kawasan wisata. Menurut (Maulida, Irfan, & Darmawan, 2019), infrastruktur transportasi yang tidak memadai menjadi salah satu penghambat utama dalam meningkatkan kunjungan wisatawan. Jarak tempuh yang panjang dan minimnya pilihan moda transportasi akan menurunkan minat wisatawan untuk berkunjung, terlebih pada destinasi yang belum memiliki rute langsung dari pusat kota atau bandara. Oleh karena itu, perlu adanya pendekatan integratif dalam pengembangan sistem transportasi antarmoda yang menghubungkan pusat kota dengan kawasan wisata secara efisien dan berkelanjutan.

Penelitian (Arifin & Suryadi, 2021) menunjukkan bahwa efisiensi pemilihan rute dan ketersediaan armada berpengaruh langsung terhadap minat wisatawan dalam menjangkau lokasi-lokasi wisata alam di daerah terpencil. Sementara itu, studi dari (Wibowo & Cahyani, 2022) menekankan pentingnya sinergi antara moda darat dan laut dalam meningkatkan konektivitas kawasan pesisir dan kepulauan. Hal serupa disampaikan oleh (Handayani & Salim, 2023), yang menyatakan bahwa integrasi transportasi publik dan pariwisata di kawasan Timur Indonesia mampu menurunkan waktu tempuh wisata hingga 30% dan mendorong pertumbuhan pengunjung tahunan.

Selain itu, riset dari (Saputra & Nurhalimah, 2023) menyoroti keterbatasan armada lokal dan kondisi geografis Sulawesi Tengah sebagai faktor yang harus diatasi dengan kebijakan konektivitas terpadu dan pembangunan pelabuhan wisata. (Rahman & Lestari, 2020) juga menemukan bahwa kenyamanan dan keteraturan jadwal angkutan umum menjadi indikator penting dalam menciptakan loyalitas pengguna layanan transportasi wisata.

2.3. Konektivitas Wilayah dan Dampaknya Terhadap Ekonomi Lokal

Konektivitas antarwilayah tidak hanya berdampak pada sektor pariwisata, tetapi juga berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi lokal. Ketika suatu daerah mudah diakses, maka kegiatan ekonomi di sekitarnya pun ikut berkembang—seperti perhotelan, kuliner, jasa transportasi lokal, dan UMKM berbasis budaya. Dalam studi (Meutuah, Hamzah, Nurdin, & Nasution, 2022), disebutkan bahwa Gampong Naga Uambang memiliki potensi besar dalam pengembangan wisata alam dan budaya, namun terkendala oleh akses dan akomodasi yang terbatas. Hal ini menunjukkan pentingnya peran pemerintah daerah dalam memperkuat aksesibilitas sebagai fondasi dasar pengembangan pariwisata yang berorientasi pada kesejahteraan masyarakat.

Lebih lanjut, (Kurniawan & Hidayat, 2021) mengungkapkan bahwa daerah yang memiliki sistem transportasi terjadwal dengan baik dan didukung fasilitas pelabuhan atau bandara yang terintegrasi, cenderung mengalami peningkatan kunjungan wisatawan secara signifikan dalam tiga tahun terakhir.

3. Bahan dan Metode

3.1. Lokasi Studi

Lokasi studi mencakup beberapa kawasan wisata strategis di Sulawesi Tengah, yaitu Kota Palu, Kabupaten Poso dan Kabupaten Tojo Una-una. Kawasan ini dipilih karena memiliki potensi wisata yang tinggi namun dengan aksesibilitas yang terbatas.



Gambar 1. Lokasi Studi Sulawesi Tengah

Pada gambar 1 memperlihatkan wilayah penelitian. Namun fokus penelitian ini hanya pada 3 tempat, yaitu Kota Palu, Kabupaten Poso, dan Kabupaten Tojo Una-Una. Ketiga wilayah ini dipilih karena memiliki potensi wisata yang tinggi, namun dengan tantangan aksesibilitas yang beragam.

3.2. Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari data sekunder instansi teknis, meliputi:

1. Data simpul dan jaringan transportasi (darat, laut, udara) dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tengah
2. Data jarak, waktu tempuh, dan ketersediaan armada dari Kota Palu ke seluruh kabupaten
3. Data lokasi dan akses wisata dari Dinas Pariwisata, BPS, serta publikasi resmi

3.3. Alat dan Teknik Analisis

Penelitian menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Data dianalisis dengan:

1. Tabulasi jarak dan waktu tempuh ke lokasi wisata
2. Evaluasi ketersediaan moda transportasi
3. Penilaian tingkat aksesibilitas dari simpul kota ke objek wisata

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Pemetaan Transportasi Antar kabupaten

Transportasi darat, udara, dan laut dari Kota Palu menuju seluruh kabupaten/kota dipetakan. Beberapa daerah seperti Morowali dan Banggai Laut masih menghadapi keterbatasan armada dan waktu tempuh yang lama.



Gambar 2. Peta Jaringan Transportasi dari Palu ke Kabupaten di Sulawesi Tengah

Pada Tabel 1 menyajikan informasi mengenai layanan transportasi dari Kota Palu menuju seluruh kabupaten di Provinsi Sulawesi Tengah. Data yang ditampilkan mencakup jarak tempuh, estimasi waktu perjalanan, serta jenis dan ketersediaan armada. Hasilnya menunjukkan bahwa wilayah seperti Donggala dan Sigi memiliki akses transportasi yang relatif baik dengan jarak yang cukup dekat dari pusat kota dan tersedianya moda transportasi umum seperti angkutan kota dan mobil pribadi. Sebaliknya, daerah seperti Banggai Laut dan Banggai Kepulauan masih tergolong sulit diakses karena harus melalui perjalanan panjang darat dan laut dengan total waktu tempuh lebih dari 18 jam. Beberapa wilayah seperti Buol dan Morowali Utara juga menunjukkan keterbatasan dalam jumlah armada dan infrastruktur jalan, yang berdampak langsung terhadap konektivitas antar kabupaten.

Pada Gambar 2 menggambarkan rute dan jaringan transportasi utama dari Kota Palu ke seluruh kabupaten/kota di Sulawesi Tengah. Peta ini memberikan gambaran awal mengenai kondisi konektivitas regional yang menjadi dasar analisis dalam penelitian.

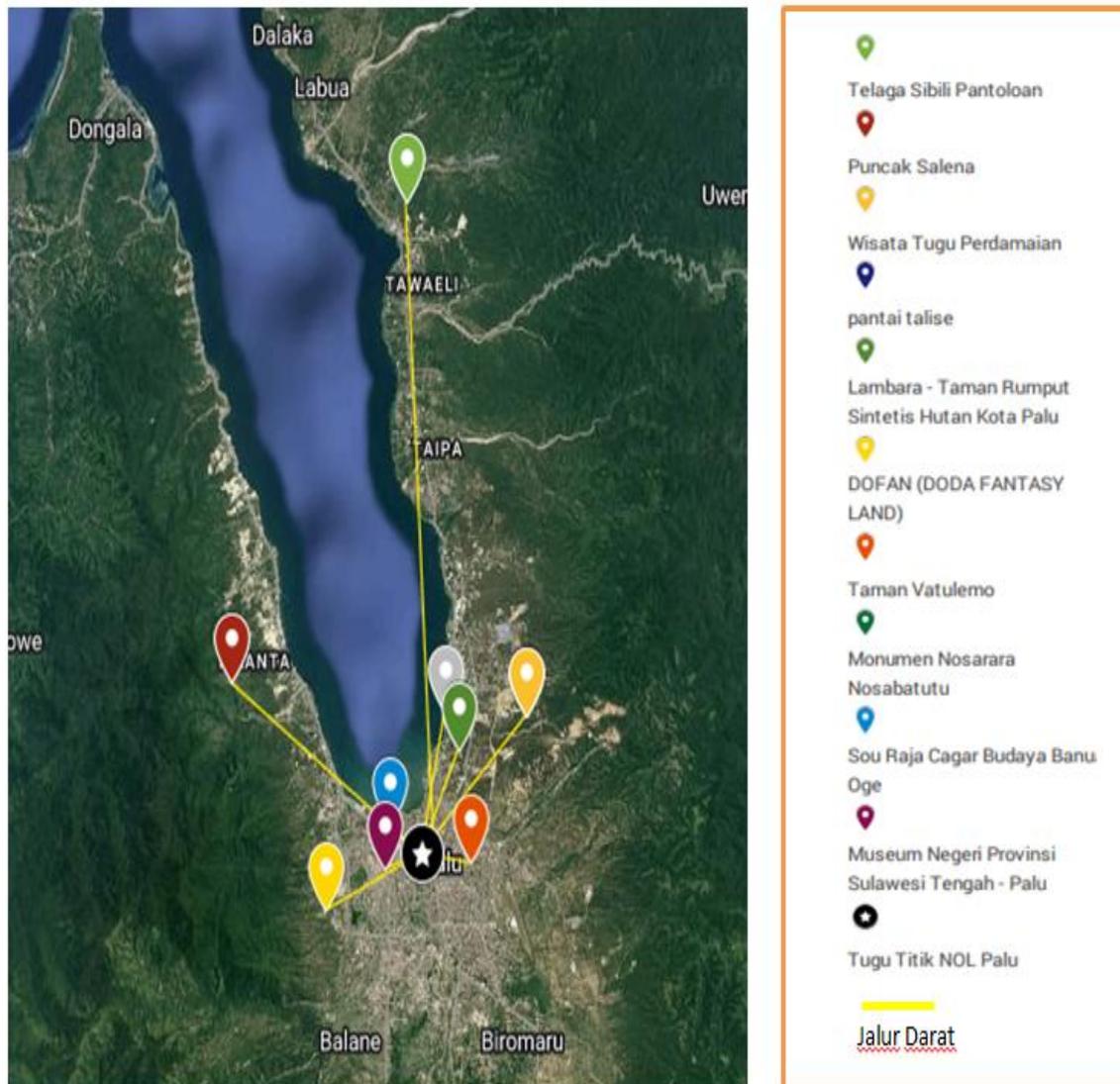
Tabel 1. Data Layanan Transportasi dari Pusat Kota Palu Ke Kabupaten di Sulawesi Tengah

No	Nama Tempat	Jarak dari Kota Palu (km)	Waktu Tempuh (estimasi)	Ketersediaan Armada
1	Banggai Kepulauan	±595 km + 4 jam laut dari Luwuk	±16–18 jam total	Terbatas (mobil + kapal dari Luwuk)
2	Banggai (Luwuk)	±595 km	±14–15 jam	Tersedia (bus malam, mobil travel)
3	Morowali	±540 km	±11–12 jam	Tersedia (mobil travel, bus terbatas)
4	Poso	±214 km	±6–7 jam	Tersedia (bus, mobil travel)
5	Donggala	±72 km	±45–60 menit	Tersedia (angkot, mobil pribadi, bus mini)
6	Tolitoli	±352 km	±11–12 jam	Tersedia (bus malam, mobil travel)
7	Buol	±579 km	±13–14 jam	Terbatas (mobil travel, bus malam)
8	Parigi Moutong	±77 km	±4–5 jam	Tersedia (angkot, bus, mobil travel)
9	Tojo Una-Una (Ampana)	±362 km	±9–10 jam	Tersedia (mobil travel)
10	Sigi	±26 km	±30–40 menit	Tersedia (angkot, mobil pribadi, ojek)
11	Banggai Laut (Banggai)	±595 km + 6 jam laut dari Luwuk	±18–20 jam total	Terbatas (mobil + kapal dari Luwuk)
12	Morowali Utara	±420 km	±13–14 jam	Terbatas (mobil travel via Kolonodale)

4.2. Aksesibilitas Wisata di Kota Palu

Objek wisata dalam wilayah Kota Palu umumnya memiliki tingkat aksesibilitas tinggi. Jarak <20 km dari pusat kota, dengan moda angkot, ojek, dan taksi online tersedia. Lokasi

seperti Pantai Talise dan Museum Sulteng bisa dijangkau <15 menit. Ini bisa dilihat pada Gambar 3 menampilkan daftar objek wisata dalam Kota Palu .



Gambar 3. Akses Transportasi ke 10 Tempat Wisata Populer di Kota Palu

Sementara itu, Tabel 2 memberikan gambaran kondisi layanan transportasi dari pusat Kota Palu menuju destinasi wisata dalam kota. Data menunjukkan bahwa mayoritas objek wisata dapat diakses dengan sangat mudah. Beberapa tempat, seperti Pantai Talise dan Museum Negeri Sulawesi Tengah, bahkan hanya memerlukan waktu tempuh kurang dari 10 menit dari pusat kota. Moda transportasi yang tersedia sangat beragam, mulai dari jalan kaki, angkutan umum, ojek, hingga taksi daring. Hal ini menandakan bahwa Kota Palu telah memiliki infrastruktur dan konektivitas transportasi yang mendukung untuk pengembangan pariwisata perkotaan.

Tabel 2. Data Layanan Transportasi dari Pusat Kota Palu Ke Tempat Wisata

No	Nama Tempat	Jarak dari Titik Nol Palu (km)	Waktu Tempuh (estimasi)	Ketersediaan Armada
1	Telaga Sibili Pantoloan	±17 km	±30–35 menit	Tersedia (angkot, ojek, mobil pribadi)
2	Puncak Salena	±11 km	±25–30 menit	Tersedia (ojek, mobil pribadi, taksi online)
3	Wisata Tugu Perdamaian	±9 km	±20–25 menit	Tersedia (ojek, mobil pribadi)
4	Pantai Talise	±3 km	±10 menit	Tersedia (semua moda, bisa jalan kaki)
5	Hutan Kota Palu	±5 km	±10–15 menit	Tersedia (angkot, ojek, mobil pribadi)
6	DOFAN (Doda Fantasy Land)	±8 km	±15–20 menit	Tersedia (mobil pribadi, taksi online)
7	Taman Vatulemo	±0 km	±1–3 menit (jalan kaki)	Tersedia (jalan kaki, semua moda)
8	Monumen Nosarara Nosabatutu	±9 km	±20 menit	Tersedia (ojek, mobil pribadi, angkot)
9	Sou Raja Cagar Budaya Banua Oge	±4 km	±10–15 menit	Tersedia (ojek, mobil pribadi)
10	Museum Negeri Provinsi Sulawesi Tengah – Palu	±1,5 km	±5 menit	Tersedia (jalan kaki, semua moda)

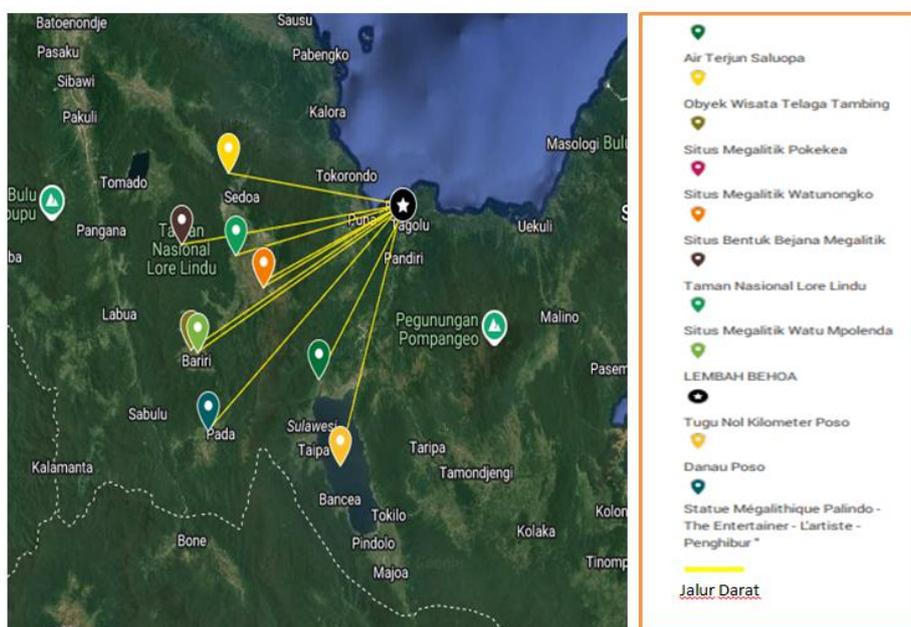
4.3 Aksesibilitas Wisata di Kabupaten Poso

Destinasi seperti Danau Poso, Air Terjun Saluopa, dan situs megalitik memiliki waktu tempuh 1-3 jam dari pusat kota. Akses dominan dengan mobil pribadi dan ojek, keterbatasan angkutan umum masih terjadi.

Tabel 3 menampilkan data layanan transportasi dari pusat Kota Poso ke berbagai objek wisata populer di sekitarnya. Objek-objek tersebut seperti Danau Poso, Air Terjun Saluopa, dan situs-situs megalitik terkenal seperti Pokekea dan Tadulako. Sebagian besar lokasi wisata dapat dijangkau dalam waktu 1 hingga 3 jam, namun akses moda transportasi masih sangat terbatas. Hanya beberapa tempat yang dapat dicapai dengan mobil umum atau pribadi, sementara sebagian besar lainnya hanya dapat diakses melalui kendaraan sewa atau ojek lokal. Bahkan untuk lokasi seperti Taman Nasional Lore Lindu dan Lembah Behoa, diperlukan kendaraan berpenggerak empat roda (4WD), yang menandakan kondisi medan yang cukup sulit dan kurangnya infrastruktur penunjang.

Tabel 3. Data Layanan Transportasi dari Pusat Kota Poso Ke Tempat Wisata

No	Nama Tempat	Jarak dari titik nol Poso (km)	Waktu Tempuh (estimasi)	Ketersediaan Armada
1	Air Terjun Saluopa	±47 km	±1 jam 15 menit	Tersedia (mobil pribadi, ojek)
2	Obyek Wisata Telaga Taming	±85 km	±2 jam	Tersedia (mobil pribadi/sewa)
3	Danau Poso	±40–50 km (Tentena)	±1–1,5 jam	Tersedia (mobil umum/pribadi)
4	Situs Megalitik Pokekea	±96 km	±2,5 jam	Terbatas (mobil sewa atau kendaraan desa)
5	Situs Megalitik Palindo	±97 km	±2,5–3 jam	Terbatas (mobil sewa, ojek lokal)
6	Situs Megalitik Watunongko	±95 km	±2,5–3 jam	Terbatas
7	Situs Bentuk Bejana Megalitik	±95 km	±2,5–3 jam	Terbatas
8	Taman Nasional Lore Lindu	±90–100 km	±2,5–3 jam	Terbatas (mobil 4WD disarankan)
9	Situs Megalitik Watu Mpolenda	±93 km	±2,5 jam	Terbatas
10	Lembah Behoa	±100–105 km	±3 jam	Terbatas (akses sulit, 4WD disarankan)



Gambar 4. Akses Transportasi ke 10 Tempat Wisata Populer Kabupaten Poso

Pada Gambar 4 memperlihatkan aksesibilitas menuju objek-objek wisata di sekitar Poso, seperti Danau Poso, Air Terjun Saluopa, dan situs megalitik. Sebagian besar lokasi masih memerlukan kendaraan pribadi atau sewa, menunjukkan keterbatasan moda umum.

4.4 Aksesibilitas Wisata di Tojo Una-Una

Wisata bahari di Kepulauan Togean memerlukan perjalanan laut dari Ampana. Moda terbatas pada kapal cepat, perahu sewa, dan boat resort. Transportasi darat dari Ampana ke dermaga cukup memadai.

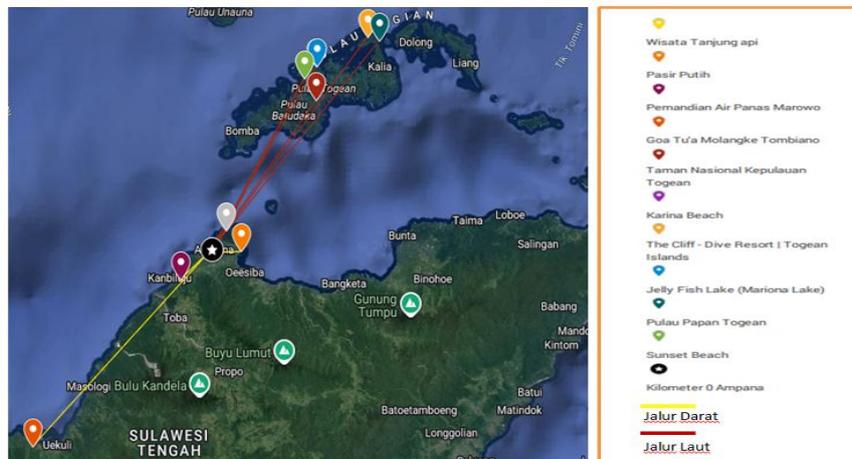
Tabel 4 menggambarkan kondisi layanan transportasi dari pusat Kota Ampana di Kabupaten Tojo Una-Una menuju objek wisata darat dan bahari, terutama yang berada di kawasan Kepulauan Togean. Destinasi wisata seperti Pantai Pasir Putih, Pemandian Air Panas Marowo, hingga Tanjung Api, relatif dapat dijangkau dengan transportasi darat meskipun sebagian masih bergantung pada kendaraan pribadi atau ojek. Untuk lokasi-lokasi wisata bahari seperti Danau Ubur-Ubur Mariona, Pulau Papan, dan Kadidiri, waktu tempuh mencapai 3 hingga 5 jam melalui jalur laut.

Tabel 4. Data Layanan Transportasi dari Pusat Kota Ampana Ke Tempat Wisata

No	Nama Tempat	Jarak dari Titik Nol Ampana (km)	Waktu Tempuh (estimasi)	Ketersediaan Armada
1	Wisata Tanjung Api	±5 km	±15 menit (darat + jalan kaki)	Tersedia (ojek, mobil pribadi, jalan kaki akhir)
2	Pasir Putih (Pantai Pasir Putih)	±8 km	±20 menit	Tersedia (mobil pribadi, ojek)
3	Pemandian Air Panas Marowo	±18 km	±30–35 menit	Tersedia (mobil pribadi, ojek)
4	Goa Tu'a Molangke Tombiano	±21 km	±40–45 menit	Terbatas (mobil/ojek pribadi, jalan kaki ke lokasi)
5	Taman Nasional Kepulauan Togean	±35 km laut	±2–3 jam (kapal cepat/slow boat)	Tersedia (kapal umum, kapal cepat dari pelabuhan Ampana)
6	Karina Beach (Pulau Togean)	±45 km laut	±3–4 jam	Terbatas (kapal sewa, boat dari Wakai)
7	The Cliff - Dive Resort (Togean)	±40–50 km laut	±3–4 jam	Terbatas (boat resort, kapal sewa)
8	Jelly Fish Lake (Danau Ubur-ubur Mariona)	±60 km laut	±4–5 jam	Terbatas (perahu sewa dari Wakai atau Malenge)
9	Pulau Papan (Togean)	±50 km laut	±3–4 jam	Tersedia (perahu umum dari Wakai, boat resort)
10	Sunset Beach (Pulau Kadidiri/Togean)	±45–55 km laut	±3–4 jam	Tersedia (boat resort dari Wakai)

Pada Gambar 5 merupakan pemetaan akses menuju wisata darat dan bahari di Tojo Una-Una. Destinasi seperti Tanjung Api dan Kepulauan Togean sebagian besar hanya bisa

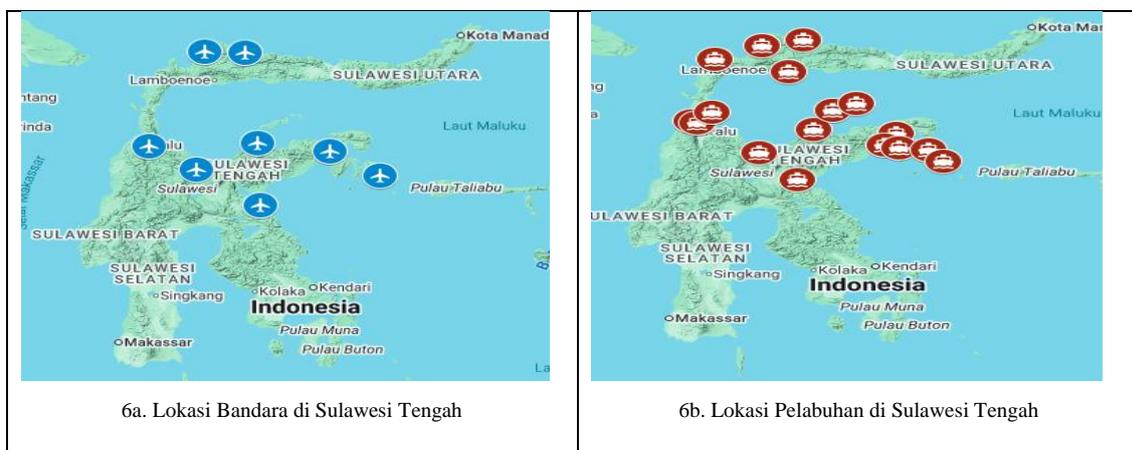
diakses melalui kapal sewa, memperlihatkan pentingnya integrasi antara moda darat dan laut.



Gambar 5. Akses Transportasi ke 10 Tempat Wisata Populer Kabupaten Tojo Una-una

4.5 Aksesibilitas Transportasi Udara dan Laut di Sulawesi Tengah

Sebelum menganalisis lebih lanjut mengenai moda transportasi dan konektivitas antardaerah di Sulawesi Tengah, penting untuk memahami sebaran fisik dari simpul-simpul transportasi utama seperti bandar udara dan pelabuhan laut. Sebaran inilah yang menjadi dasar dalam menilai tingkat kemudahan akses dari dan menuju wilayah tertentu, khususnya untuk menunjang aktivitas pariwisata dan mobilitas masyarakat. Gambar 5 berikut memperlihatkan lokasi strategis dari seluruh bandara dan pelabuhan utama di wilayah Provinsi Sulawesi Tengah, yang tersebar di daratan utama dan kawasan kepulauan. Pemetaan ini juga memperlihatkan potensi keterhubungan antara jalur udara dan laut yang dapat diintegrasikan untuk mendukung sistem transportasi antarmoda secara optimal.



Sumber: <https://Sulteng.bps.go.id>

Gambar 6. Lokasi Bandar udara dan Pelabuhan Di Sulawesi Tengah

Peta ini menunjukkan sebaran bandara dan pelabuhan utama di provinsi Sulawesi Tengah. Informasi ini penting untuk memahami titik-titik masuk. Selanjutnya pada Tabel 5 merangkum layanan transportasi udara di Sulawesi Tengah berdasarkan nama bandara, lokasi, serta rute penerbangan utama yang dilayani. Kota Palu melalui Bandara Mutiara Sis Aljufri menjadi simpul utama pergerakan udara di provinsi ini dengan banyak rute langsung ke kota besar seperti Jakarta, Makassar, Surabaya, dan Luwuk. Di sisi lain, bandara di kabupaten seperti Poso, Tojo Una-Una, Buol, dan Banggai Laut hanya melayani rute terbatas, umumnya bersifat lokal atau regional. Hal ini menunjukkan bahwa distribusi layanan udara masih belum merata dan menjadi tantangan dalam pengembangan konektivitas pariwisata lintas daerah.

Tabel 5. Data Layanan Transportasi Udara di Sulawesi Tengah

No	Nama Bandara	Lokasi	Rute Utama
1	Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	Kabupaten Luwuk	Luwuk – Palu, Luwuk – Makassar, Luwuk – Manado
2	Bandar Udara Kasiguncu	Kabupaten Poso	Poso – Palu
3	Bandar Udara Tanjung Api	Kabupaten Tojo Una-una	Ampana – Palu
4	Bandara Maleo	Kabupaten Morowali	Morowali – Makassar, Morowali – Kendari, Morowali-Palu
5	Bandara Maulana Prins Mandapar	Kabupaten Banggai Laut	Banggai Laut – Luwuk
6	Bandar Udara Sultan Bantilan	Kabupaten Toli-toli	Toli-toli – Palu
7	Bandar Udara Pogogul	Kabupaten Buol	Buol – Palu
8	Bandar Sis Aljufri	Kota Palu	Palu – Makassar, Palu – Jakarta, Palu – Balikpapan, Palu – Luwuk, dan Palu-Surabaya.

Tabel 6 menyajikan data mengenai layanan transportasi laut di Provinsi Sulawesi Tengah. Terdapat 18 pelabuhan yang tersebar di berbagai kabupaten/kota, seperti Pantoloan, Donggala, Tolitoli, dan Wakai. Rute utama yang dilayani meliputi lintasan dari dan ke kota besar seperti Makassar, Balikpapan, Bitung, dan Ternate. Meskipun banyak pelabuhan yang aktif, sebagian besar hanya melayani rute terbatas atau bergantung pada pelayaran tidak teratur, terutama pelabuhan kecil di wilayah kepulauan. Keberadaan pelabuhan ini sangat penting bagi daerah pesisir dan kepulauan, namun penguatan armada laut dan peningkatan frekuensi pelayaran reguler tetap menjadi kebutuhan mendesak untuk mendukung sektor pariwisata secara optimal.

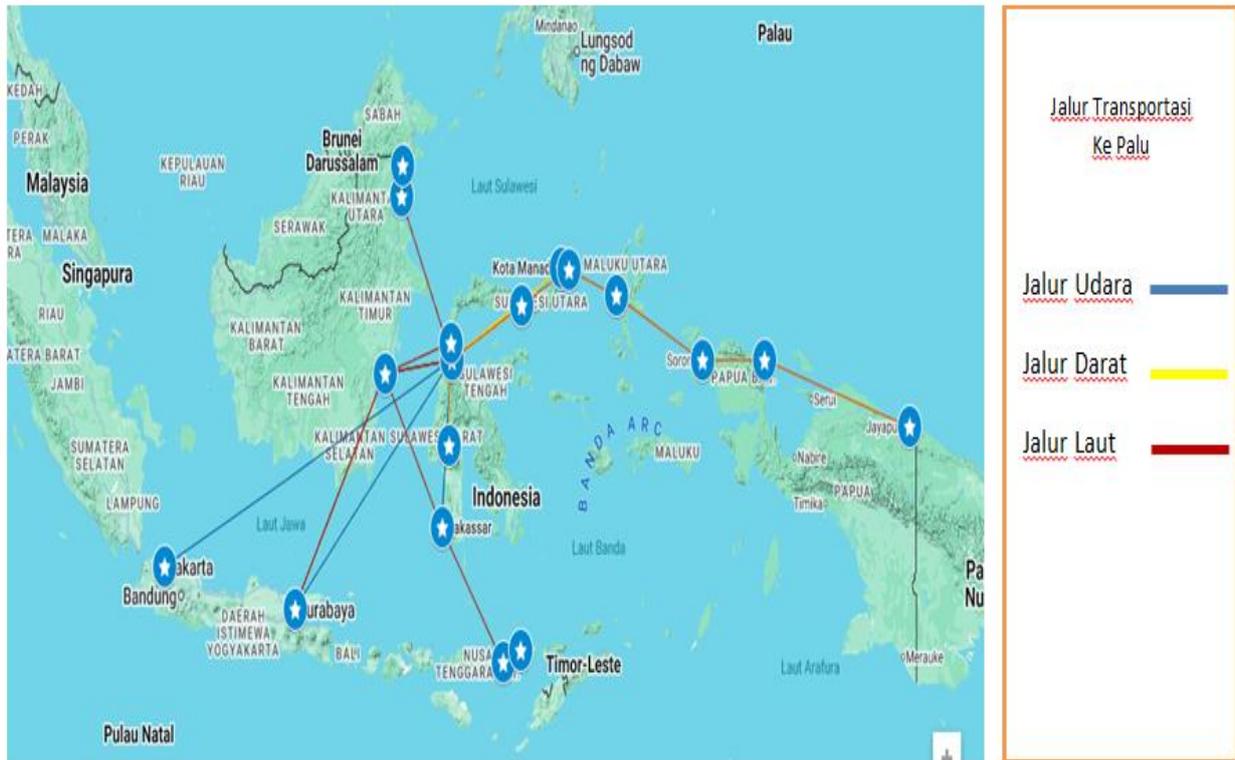
Tabel 6. Data Layanan Transportasi Laut di Sulawesi Tengah

No	Nama Pelabuhan	Lokasi (Kabupaten/Kota)	Rute Utama
1	Pantoloan	Kota Palu	Pantoloan – Balikpapan, Makassar, Surabaya
2	Donggala	Kabupaten Donggala	Donggala – Balikpapan, Surabaya
3	Toli-toli	Kabupaten Toli-toli	Toli-Toli – Tarakan, Nunukan, Bontang
4	Banggai	Kabupaten Banggai	Banggai – Luwuk, Bitung, Ternate
5	Salakan	Kabupaten Banggai Kepulauan	Salakan – Luwuk, Banggai Laut, Ampana
6	Bunta	Kabupaten Banggai	Bunta – Luwuk, Banggai
7	Pagimana	Kabupaten Banggai	Pagimana – Luwuk, Bitung
8	Luwuk	Kabupaten Banggai	Luwuk – Bitung, Bau-Bau, Ternate
9	Kolonodale	Kabupaten Morowali Utara	Kolonodale – Kendari, Luwuk
10	Poso	Kabupaten Poso	Poso – Ampana, Luwuk, Kendari
11	Ogoamas	Kabupaten Donggala	Ogoamas – Donggala, Parigi
12	Wani	Kabupaten Donggala	Wani – Pantoloan, Toli-Toli
13	Leok	Kabupaten Buol	Leok – Gorontalo, Toli-Toli
14	Parigi	Kabupaten Parigi Moutong	Parigi – Donggala, Toli-Toli
15	Moutong	Kabupaten Parigi Moutong	Moutong – Buol, Toli-Toli
16	Ampana	Kabupaten Tojo Una-Una	Ampana – Poso, Luwuk, Wakai
17	Wakai	Kabupaten Tojo Una-Una	Wakai – Ampana, Una-Una, Togian Islands
18	Dolong Popoli	Kabupaten Tojo Una-Una	Dolong Popoli – Ampana, Wakai

Gambar 7 memberikan gambaran umum akses transportasi ke Kota Palu dari berbagai kota besar di Indonesia, baik melalui jalur udara, darat, maupun laut. Palu sebagai simpul utama mobilitas di provinsi ini memiliki potensi besar sebagai gerbang wisata regional.

Pada Tabel 7 memberikan pemetaan lengkap tentang moda transportasi antardaerah menuju dan dari Provinsi Sulawesi Tengah melalui jalur darat, udara, dan laut. Pada jalur darat, terdapat sejumlah perusahaan otobus seperti Harvest, Jawa Indah, dan DAMRI yang melayani trayek dari Terminal Mamboro ke kota-kota seperti Manado, Gorontalo, dan Toraja, dengan jumlah armada dan kapasitas bervariasi. Untuk moda udara, beberapa maskapai seperti Batik Air, Garuda, dan Citilink melayani rute Palu-Makassar dan Palu-Jakarta dengan kapasitas penumpang sekitar 150–215 orang. Sementara pada moda laut, kapal-kapal besar seperti KM Dorolonda dan KM Lambelu menghubungkan Pantoloan dan

Donggala dengan Balikpapan, Surabaya, dan Ternate, dengan kapasitas mencapai lebih dari 2.000 penumpang. Namun, waktu tempuh laut sangat panjang, antara 25 hingga 132 jam, yang menunjukkan perlunya peningkatan efisiensi dan kenyamanan pada moda laut untuk mendukung pergerakan wisatawan secara lebih kompetitif.



Gambar 7. Akses Transportasi ke Kota Palu Sulawesi Tengah

Tabel 7. Pemetaan Data Pelayanan Transportasi Menuju Sulawesi Tengah

No	Jalur	Angkutan	Keberangkatan	Jenis Trayek	Jumlah	Kapasitas	Waktu Perjalanan
1	Darat	Harvest	Terminal Mamboro	Palu-Manado	14	434	±24-26 Jam
		Jawa Indah			4	206	±24-26 Jam
		Imam Stenles			4	81	±10-12 Jam
		Steel					
		Bone		Palu-Gorontalo	4	116	±10-12 Jam
		Bulango			4	112	±10-12 Jam
		DAMRI		Toraja-Palu	4	87	±10-12 Jam
		Veronica			3	87	±10-12 Jam
		Batutumonga			7	259	±12-15 Jam
		Rappan					
		Maranu		9	260	±12-15 Jam	
		Ketty		7	195	±12-15 Jam	
		Sigeri Indah		1	29	±12-15 Jam	
2	Udara	Batik		Palu-Makassar	1	156	±1 Jam 15 menit

		Garuda		1	162	±1 Jam 15 menit	
		Lion		1	215	±1 Jam 15 menit	
		Batik		1	156	±2 Jam 30 menit	
		Citilink	Bandara Sis	Palu-Jakarta	1	180	±2 Jam 30 menit
		Super Air Jet	Aljufri		1	180	±2 Jam 30 menit
		Super Air Jet		Palu-Surabaya	1	180	±1 Jam 55 menit
		Wings Air		Palu-Balikpapan	1	72	±1 Jam 15 menit
		Dharma		Donggala-Balikpapan-			
3	Laut	Kencana V		surabaya	1	1400	±42 Jam
		Sabuk		Donggala-Balikpapan-			
		Nusantara 89		surabaya	1	450	±48 Jam
		KM	Pelabuhan	Pantoloan-Balikpapan-			
		Dorolonda	Donggala	Surabaya	1	2155	±45 Jam
				Pantoloan-Bitung-Ternate-Sorong-			
		KM		Monokwari-			
		Dorolonda		Jayapura	1	2155	±132 Jam
				Pantoloan-Balikpapan-			
		KM Lambelu	Pelabuhan	Makassar-	1	2000	±70Jam
			Pantoloan	Maumere-Larantuka			

5. Kesimpulan

Penelitian ini menegaskan pentingnya peran transportasi dalam mendukung pengembangan sektor pariwisata di Sulawesi Tengah. Berdasarkan hasil pemetaan, Kota Palu memiliki aksesibilitas transportasi yang relatif baik, baik untuk wisata dalam kota maupun konektivitas antarkabupaten. Namun, kondisi tersebut belum merata di seluruh wilayah. Kabupaten Poso dan Tojo Una-Una masih menghadapi kendala keterbatasan moda, infrastruktur jalan yang belum optimal, serta waktu tempuh yang cukup panjang, terutama untuk lokasi wisata yang berada di daerah terpencil atau kepulauan.

Temuan ini menunjukkan bahwa keberagaman kondisi geografis di Sulawesi Tengah menuntut adanya sistem transportasi yang terintegrasi dan adaptif terhadap kebutuhan wilayah masing-masing. Wilayah kepulauan seperti Kepulauan Togean, misalnya, sangat tergantung pada layanan kapal laut dan perahu sewa yang jadwalnya terbatas, sehingga memengaruhi kemudahan akses bagi wisatawan.

Oleh karena itu, upaya peningkatan konektivitas, baik melalui pembangunan dan perbaikan infrastruktur jalan, pelabuhan, maupun bandara, sangat diperlukan. Selain itu, perencanaan sistem transportasi multimoda yang berkelanjutan menjadi salah satu kunci untuk memperkuat keterhubungan antar destinasi wisata dan mendorong pertumbuhan sektor pariwisata di Sulawesi Tengah secara menyeluruh.

Daftar Pustaka

- Arifin, T., & Suryadi, M. (2021). Efisiensi rute angkutan wisata dalam pengembangan destinasi terpencil. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 7(1), 88–96.
- Badan Pusat Statistik Sulawesi Tengah. (2023). *Provinsi Sulawesi Tengah dalam angka 2023*. <https://sulteng.bps.go.id>
- Dinas Pariwisata Provinsi Sulawesi Tengah. (2023). *Profil destinasi wisata unggulan Sulawesi Tengah*.
- Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tengah. (2023). *Data jaringan transportasi darat, laut, dan udara Provinsi Sulawesi Tengah*.
- Handayani, N., & Salim, A. (2023). Integrasi transportasi publik dalam mendukung pertumbuhan pariwisata kawasan timur Indonesia. *Jurnal Destinasi Pariwisata*, 8(1), 45–58.
- Kurniawan, D., & Hidayat, R. (2021). Dampak infrastruktur transportasi terhadap kunjungan wisata di wilayah Indonesia Timur. *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*, 6(2), 59–70.
- Maulida, R., Irfan, M., & Darmawan, D. (2019). Aksesibilitas transportasi menuju kawasan wisata Kabupaten Muna. *Media Riset Teknologi*, 17(2), 37–47. <https://doi.org/10.35799/mrt.v17i2.23456>
- Meutuah, Z. N., Hamzah, N., Nurdin, S., & Nasution, A. Z. (2022). Pemetaan komponen pariwisata (6A) untuk perencanaan pengembangan pariwisata. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 33(2), 171–184. <https://doi.org/10.5614/jpwwk.2022.33.2.4>
- Rahman, M., & Lestari, Y. (2020). Kepuasan dan loyalitas pengguna layanan transportasi wisata berbasis kualitas layanan. *Jurnal Penelitian STTD*, 9(2), 29–40.
- Saputra, B. T., & Nurhalimah, I. (2023). Tantangan transportasi dan konektivitas pariwisata Sulawesi Tengah. *Jurnal Pariwisata PaRAMA*, 4(1), 65–78.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata. (2009). *Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 11*. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/38775>
- Wibowo, R., & Cahyani, D. (2022). Konektivitas moda darat dan laut dalam pengembangan kawasan wisata bahari. *Jurnal Industri Pariwisata*, 5(2), 101–112