

**KAJIAN LALUAN PERJALANAN PELANCONG DARI
LAPANGAN TERBANG ANTARABANGSA BAYAN
LEPAS, PULAU PINANG**

Oleh

SITI NURDIYANA BINTI MOHAMED FARID

**Tesis ini disempurnakan bagi memenuhi keperluan
pengijazahan Sarjana Sains (Perancangan)**

**Pusat Pengajian Perumahan, Bangunan
dan Perancangan
Universiti Sains Malaysia**

Mei 2007

1947-1948

1949-1950

1951-1952

1953

1954-1955

847685

rb

f G155

M2N974

2007

1956-1957

1958-1959

1960-1961

1962-1963

Penghargaan

Alhamdulillah syukur ke hadrat Allah Subhana Wata'ala kerana dengan izinNya saya dapat menyiapkan projek penyelidikan RUL 572 yang bertajuk "Kajian Laluan Perjalanan Pelancong dari Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas, Pulau Pinang" pada masa yang telah ditetapkan.

Kasih dan hormat untuk ummi, Pn. Zaliha bt. Abdullah dan babah, En. Mohd. Farid b. Shaik Abdul Rahman kerana telah banyak berkorban dan memberi dorongan serta mengasihi dan memahami saya tanpa membezakan daripada yang lain. Tidak lupa juga buat kakak, abang, abang Mus, lyah dan Nuha yang sangat memahami dan banyak membantu dalam mencerikan kehidupan saya serta sangat bersabar menghadapi karenah saya.

Setinggi-tinggi penghargaan dan jutaan terima kasih yang tidak terhingga kepada penyelia utama kajian penyelidikan ini, iaitu Prof. Madya Dr. Badaruddin Mohamed yang telah memberi tunjuk ajar, nasihat, kritikan serta sokongan dan dorongan yang berterusan untuk lebih bertahan menghadapi segala cabaran dan rintangan hidup. Terima kasih yang tidak terhingga kerana banyak meluangkan masa untuk meneliti hasil kerja saya dan berkongsi pendapat dan ilmu serta sangat bersabar menghadapi karenah saya.

Tidak dilupakan sama sekali buat Prof. Madya Dr. Mohamed Amiruddin Fawzi Bahauddin selaku pembaca kedua bagi kajian penyelidikan ini yang banyak membantu, menjana idea dan memberi kritikan yang positif untuk saya menghadapi hidup dengan lebih kuat sepanjang saya bergelar pelajar. Ingatan buat Prof. Madya Dr. Hassim Mat, Prof. Abd. Ghani Salleh, En. Jamil Jusoh, Dr. Nurwati, Prof. Madya

Dr. Alip Rahim, Dr. Rahmat Azam dan Prof. Madya Dr. Lee Lik Meng kerana memberi panduan dalam menyiapkan kajian penyelidikan ini. Buat pensyarah-pensyarah (samada mengajar ataupun tidak) dan staf pejabat am di Pusat Pengajian Perumahan, Bangunan & Perancangan, Universiti Sains Malaysia yang tidak putus-putus mencurahkan ilmu dan memberi kata semangat dalam tempoh pengajian ini. Ribuan terima kasih.

*K*epada semua pihak yang terbabit dalam penghasilan penulisan ini iaitu pihak pengurusan Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang, Majlis Tindakan Pelancongan Negeri P.Pinang, Penang Heritage Trust dan Puan Shida Irwana Omar, Tourism Research Circle serta semua pihak yang tidak disebutkan di sini atas kerjasama dan bantuan yang dihulurkan.

*T*eristimewa buat Khairul Fadzly Sazali yang begitu memahami dan memberi semangat serta kritikan positif. Terima kasih tidak terhingga atas segala-galanya kepada Hanisah yang menjadi sahabat yang sangat istimewa dalam hidup saya. Tidak dilupakan buat Nik Hazwani, Azura dan Ruslinda yang banyak menceriakan hari-hari hidup saya dan berkongsi ilmu serta pendapat. Tidak dilupakan buat rakan-rakan seperjuangan Studio Sarjana Perancangan Sidang 2006/2007 yang banyak memberi sokongan dan bantuan dalam menyiapkan penulisan kajian penyelidikan ini.

*A*akhir sekali, kepada semua pihak-pihak yang terlibat secara langsung atau tidak langsung yang tidak mungkin dapat disebutkan satu-persatu namanya di sini, jutaan terima kasih diucapkan. Semoga Allah S.W.T membalas jasa kalian dan memberkati kita semua dengan limpah kurnia-Nya. Insya Allah.

ISI KANDUNGAN

Penghargaan.....	ii
Isi Kandungan.....	iv
Senarai Jadual.....	vi
Senarai Rajah.....	vii
Senarai Pelan.....	vii
ABSTRAK.....	viii
ABSTRACT.....	ix

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 KETIBAAN PELANCONG KE MALAYSIA.....	1
1.2 LATAR BELAKANG KAJIAN.....	5
1.3 LALUAN PERJALANAN PELANCONG DI MALAYSIA.....	9
1.4 MATLAMAT DAN OBJEKTIF PENYELIDIKAN.....	10
1.5 SKOP KAJIAN.....	11
1.6 LIMITASI KAJIAN.....	11

BAB 2 LALUAN PERJALANAN PELANCONG

2.1 PENGENALAN.....	13
2.2 DEFINISI LALUAN PERJALANAN PELANCONG.....	14
2.3 KAJIAN-KAJIAN TERDAHULU YANG BERKAITAN DENGAN LALUAN PERJALANAN PELANCONG.....	21
2.4 LALUAN PERJALANAN PELANCONG SEDIA ADA.....	29
2.5 RUMUSAN.....	39

BAB 3	APLIKASI MODEL LALUAN PERJALANAN PELANCONG	
3.1	MODEL ALIRAN PELANCONGAN	40
3.2	ANALISIS RANGKAIAN	45
3.3	RANGKA KERJA PENYELIDIKAN.....	48
BAB 4	METODOLOGI PENYELIDIKAN	
4.1	KAEDAH PENYELIDIKAN.....	50
4.2	PERSAMPELAN.....	57
4.3	RUMUSAN.....	60
BAB 5	HASIL PENEMUAN DAN PEMLOTAN LALUAN	
5.1	ANALISIS DESKRIPTIF.....	61
5.2	ANALISIS FAKTOR.....	78
5.3	ANALISIS KLUSTER.....	80
BAB 6	IMPLIKASI KAJIAN.....	89
BAB 7	PENUTUP.....	93
BIBLIOGRAFI.....		94
LAMPIRAN		98

SENARAI JADUAL

Jadual 1-1: Bilangan Ketibaan dan Kemasukan Pelancong ke Malaysia.....	2
Jadual 1-2: Petunjuk Pelancongan Terpilih, 2000-2010.....	4
Jadual 1-3: Bilangan Pergerakan Penumpang di Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas, Pulau Pinang (LTABL) Mengikut Jenis Pengunjung.....	7
Jadual 1-4: Jumlah Pergerakan Penumpang di Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas, Pulau Pinang (LTABL) - dari tahun 1996 hingga 2005.....	8
Jadual 2-1: Laluan Warisan di Gunung Kinabalu.....	34
Jadual 5-1: Tempat asal negara mengikut umur.....	62
Jadual 5-2: Tempat asal negara mengikut bilangan kekerapan pelancong mengunjungi Pulau Pinang dalam tahun 2006 dan 2007.....	63
Jadual 5-3: Tujuan utama melancong.....	64
Jadual 5-4: Waktu lazim pergi melancong mengikut negara.....	65
Jadual 5-5: Perbandingan pilihan jenis pengangkutan dan tempat penginapan semasa melancong.....	66
Jadual 5-6: Pengangkutan yang digunakan untuk ke destinasi.....	67
Jadual 5-7: Aktiviti-aktiviti yang dilakukan oleh responden semasa berada di Pulau Pinang.....	68
Jadual 5-8: Bilangan Pengunjung mengikut Keutamaan Pilihan Lokasi.....	73
Jadual 5-9: Laluan Pilihan semasa melancong mengikut keutamaan pilihan lokasi.....	75
Jadual 5-10: Perkaitan antara Lokasi Pilihan 1 dengan Aktiviti-aktiviti yang dilakukan semasa melancong.....	77
Jadual 5-11: Analisis Faktor terhadap aktiviti-aktiviti semasa melancong di Pulau Pinang.....	79
Jadual 5-12: Kumpulan laluan yang terbentuk di Pilihan 1.....	82
Jadual 5-13: Bilangan Peratus Mengikut Pilihan Laluan di Pilihan 1.....	83
Jadual 5-14: Kumpulan laluan yang terbentuk di pilihan 2.....	86
Jadual 5-15: Bilangan Peratus Mengikut Pilihan Laluan di Pilihan 2.....	83

SENARAI RAJAH

Rajah 2-1: Ciri-ciri kejayaan bagi laluan tema perjalanan pelancong.....	19
Rajah 2-2: Spektrum bagi laluan tema.....	26
Rajah 2-3: Contoh 'Wine Trails' di Israel.....	28
Rajah 2-4: Contoh Laluan Alam Semulajadi (Nature Route) Di South Carolina.....	31
Rajah 2-5: Contoh Laluan Warisan di Pulau Pinang.....	32
Rajah 3-1: Gambarajah mudah dan analisis matrik.....	47
Rajah 3-2: Rangka Kerja Penyelidikan.....	49
Rajah 4-1: Carta Alir Metodologi Kajian.....	56
Rajah 5-1: Bilangan pelancong berulang ke Pulau Pinang.....	63
Rajah 5-2: Sumber maklumat untuk merancang perjalanan.....	65
Rajah 5-3: Kesedaran terhadap kempen Tahun Melawat Malaysia 2007.....	68
Rajah 5-4: Bilangan Responden yang ingin mengunjungi Pulau Pinang pada masa hadapan mengikut jenis pelancong.....	69
Rajah 5-5: Laluan skematik mengikut saiz bulatan yang mewakili jumlah pengunjung...	74
Rajah 5-6: Hasil analisis kluster bagi Pilihan 1.....	81
Rajah 5-7: Hasil analisis kluster bagi Pilihan 2.....	85

SENARAI PELAN

Pelan 5-1: Lokasi-lokasi pelancongan terpilih.....	72
Pelan 5-2: Laluan 1 dan Laluan 2 di Pilihan 1.....	84
Pelan 5-3: Laluan 1 dan Laluan 2 di Pilihan 2.....	88

KAJIAN LALUAN PERJALANAN PELANCONG DARI LAPANGAN TERBANG ANTARABANGSA BAYAN LEPAS, PULAU PINANG

Abstrak

Tujuan kajian ini adalah untuk mengkaji laluan perjalanan pelancong dari Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas, Pulau Pinang. Dalam kajian ini, perancangan perjalanan pelancong, laluan pilihan semasa melancong, pengalaman melancong dan latar belakang pelancong akan diambil sebagai penilaian bagi mengetahui faktor-faktor bagi menganggarkan pergerakan pelancong pada masa lepas, masa kini dan masa hadapan. Laluan pilihan pelancong adalah berdasarkan pengalaman dan 'mind-map' pelancong. Manakala aktiviti yang dijalankan semasa melancong adalah berdasarkan minat pelancong semasa mengunjungi Pulau Pinang. Sebagai kesimpulannya, laluan perjalanan pelancong merupakan salah satu kaedah yang dapat memberikan imej Pulau Pinang di lokasi-lokasi pelancongan yang terbentuk dan laluan tersebut sebagai panduan untuk menarik lebih ramai lagi pelancong untuk berkunjung ke Pulau Pinang sebagai sebuah bandar pelancongan pelbagai segi.

TOURIST ROUTE STUDY FROM PENANG INTERNATIONAL AIRPORT, PENANG.

Abstract

The aim of this paper is to define the tourist route from Penang International Airport. The travel planning, travelling route choices, travelling experiences and tourist background are considered as an evaluation of knowing the factors which provides past, present and future estimates of tourist movements in Penang. The tourist route are based on tourist experiences and their mind-map. Activities which the tourist were engaged while in Penang are based on tourist interest while travel. As a conclusion, recommendations for improve tourism will be suggested after the tourist routes were developed in Penang.

BAB SATU

PENDAHULUAN

1.1 KETIBAAN PELANCONG KE MALAYSIA

Ketibaan pelancong meningkat pada kadar purata 10.0 peratus setahun, lebih tinggi daripada sasaran 6.9 peratus pada sepanjang tahun 2000 hingga 2005. Pertumbuhan positif ini kekal sepanjang tempoh tersebut kecuali pada tahun 2003 apabila ketibaan pelancong terjejas akibat wabak Sindrom Pernafasan Akut Yang Teruk (SARS) serta keadaan politik dunia yang tidak menentu. Sebelum ini, jumlah kehadiran pelancong berkurangan pada tahun 1997 dan 1998 disebabkan terutamanya oleh kejadian jerebu, tercetusnya wabak virus Nipah dan *Coxsackie* di kawasan tertentu serta krisis kewangan Asia. Bilangan kehadiran pelancong di Malaysia berkurangan kira-kira 13 peratus pada tahun 1997 dan 10.6 peratus pada tahun 1998. Walau bagaimanapun, industri pelancongan memberi respons yang baik terhadap langkah-langkah yang diambil bagi menggiatkan semula industri tersebut, termasuk meningkatkan usaha promosi yang disasarkan kepada pasaran yang tidak terjejas oleh krisis ekonomi seperti China, India, Timur Tengah, Australia dan Eropah. Hasilnya, industri pelancongan telah pulih dengan cepat seperti yang ditunjukkan melalui peningkatan pesat bilangan ketibaan pelancong kepada 7.9 juta pada tahun 1999 yang merupakan peningkatan sebanyak 43.6 peratus daripada bilangan tahun 1998. Pada tahun 2000, satu rekod ketibaan

pelancong seramai 10.2 juta orang telah dicatatkan iaitu 3.7 juta orang melebihi bilangan yang disasarkan.

Ketibaan pelancong ke Malaysia meningkat semula dalam tempoh separuh akhir Rancangan Malaysia Ke-8 apabila jumlah pelancong mencecah 16.4 juta pada tahun 2005. Manakala bilangan ketibaan pelancong ke Malaysia meningkat dengan 17.55 juta orang pelancong pada tahun 2006

Jadual 1-1: Bilangan Ketibaan Pelancong dan Kemasukan Pelancong ke Malaysia

Tahun	Ketibaan Pelancong	Kemasukan Pelancong
2002	13.29 juta	25,781.1 juta
2003	10.58 juta	21,291.1 juta
2004	15.70 juta	29,651.4 juta
2005	16.43 juta	31,954.1 juta
2006	17.55 juta	36,271.1 juta

Sumber: Tourism Malaysia (2006). [Online], [Akses 10 April 2007]. Dari laman web: www.tourismmalaysia.com.my

Manakala berdasarkan Rajah 1-1 menunjukkan graf ketibaan pelancong mengikut enam (6) negara paling ramai masuk ke Malaysia iaitu Jepun, Brunei, China, Indonesia, Thailand dan Singapura pada tahun 2001 – 2006. Peningkatan ini terutamanya adalah hasil daripada pelancongan serantau, seperti yang ditunjukkan dalam Jadual 1-2. Negara-negara Asia Tenggara (ASEAN) menyumbang 70.4 peratus kepada jumlah ketibaan pelancong berbanding negara-negara lain seperti China, Jepun, Australia dan lain-lain lagi. Menurut Goeldner, Ritchie dan McIntosh (2000) mengatakan bahawa lima tarikan utama pelancong untuk melancong adalah tarikan budaya, tarikan alam semula jadi, acara / peristiwa, rekreasi dan tarikan hiburan.

Industri pelancongan kekal kukuh walaupun mengalami pertumbuhan ekonomi yang lembap dalam tempoh separuh pertama Rancangan Malaysia yang Kelapan (RM Ke-8). Industri ini terus menjadi sumber utama tukaran asing yang menyumbang kepada pertumbuhan ekonomi, pelaburan dan guna tenaga serta megukuhkan akaun perkhidmatan dalam imbangan pembayaran. Menurut Rancangan Malaysia Kesembilan 2006-2010 di Bab 8 (2006), daya tahan industri ini adalah hasil daripada penglibatan aktif sektor awam dan swasta dalam menggiatkan promosi dan pemasaran, mempelbagaikan pasaran yang disasarkan serta meningkatkan daya saing produk dan perkhidmatan pelancongan bagi menarik pelancong melawat Malaysia.

Menurut Perdana Menteri Malaysia selaku Menteri Kewangan, YAB Dato' Seri Abdullah b. Hj. Ahmad Badawi di dalam ucapan Bajet Tahun 2007 menyatakan Malaysia telah berjaya menarik ramai pelancong asing dan ketibaan pelancong meningkat 61 peratus, daripada 10.2 juta pada tahun 2000 kepada 16.4 juta pada tahun 2005. Pendapatan daripada industri pelancongan juga telah meningkat daripada 17.3 billion ringgit pada tahun 2000 kepada 32 billion ringgit pada tahun 2005 dan sektor ini telah mewujudkan 451 ribu peluang pekerjaan.

Potensi industri pelancongan dapat meningkatkan sumbangannya kepada sektor perkhidmatan secara khusus dan ekonomi secara keseluruhannya, bertumpu kepada tujuan untuk mempertingkatkan kedudukan negara sebagai destinasi pelancongan global utama serta mempromosi pelancongan domestik. Usaha bagi meningkatkan dan menaik taraf infrastruktur dan kemudahan

pelancongan serta produk dan perkhidmatan pelancongan Malaysia dengan lebih baik lagi bagi menjadikan Malaysia sebagai destinasi pelancongan yang global dan menambah pelancong domestik.

Daripada akaun perkhidmatan dalam imbangan pembayaran, peratusan pendapatan pelancongan meningkat daripada 32.7 peratus pada tahun 2000 kepada 43.0 peratus pada tahun 2005. Dengan mengambil kira jumlah kemasukan pelancong asing dan rakyat tempatan yang melancong ke luar negeri, sumbangan bersih pelancongan meningkat daripada RM11.2 bilion kepada RM18.1 bilion dalam tempoh yang sama (Rancangan Malaysia Ke-9 2006-2010). Pembangunan pelancongan juga menyumbang secara positif Perkembangan aktiviti dalam subsektor terutamanya industri hotel, kembara dan siar, peruncitan dan restoran serta pengangkutan.

Jadual 1-2: Petunjuk Pelancongan Terpilih, 2000-2010

Petunjuk	2000	2005	2010
Bilangan Ketibaan Pelancong (juta)	10.2	16.4	24.6
Mengikut Negara Asal (%)			
<i>ASEAN</i>	70.4	76.8	65.0
<i>China</i>	4.2	3.8	6.1
<i>Jepun</i>	4.5	1.9	2.2
<i>Australia</i>	2.3	1.5	2.7
<i>United Kingdom</i>	2.3	1.5	2.8
<i>Taiwan</i>	2.1	1.3	2.7
<i>India</i>	1.3	1.2	1.8
<i>Asia Barat</i>	0.5	1.0	2.7
<i>Lain-lain</i>	12.4	11.0	14.0
Jumlah Pendapatan Pelancongan ¹ (RM billion)	17.3	31.0	59.4
Perbelanjaan Per Kapita (RM)	1,696	1,890	2,417
Guna Tenaga	390,600	451,000	520,700

Sumber: Unit Perancang Ekonomi dan Kementerian Pelancongan Rancangan Malaysia Kesembilan, 2006-2010

Nota: ¹Pendapatan pelancongan tidak termasuk pendapatan daripada pelawat harian

1.2 LATAR BELAKANG KAJIAN

Kajian yang akan dilakukan adalah kajian laluan perjalanan pelancong dari Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas, Pulau Pinang. Pulau Pinang dipilih sebagai lokasi kajian ini kerana Pulau Pinang merupakan salah satu dari enam bandar-bandar iaitu Kuala Lumpur, Melaka, Genting Highland, Pulau Langkawi dan Johor Bahru, yang menjadi destinasi popular pilihan pelancong masa kini. Selain itu, Pulau Pinang merupakan bandar kedua terpenting selepas Kuala Lumpur dengan jumlah bilangan pelancong antarabangsa yang melalui Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas (LTABL) mencecah sehingga 1.3 juta orang pelancong pada tahun 2005 manakala ketibaan pelancong domestik pula adalah lebih kurang 1.6 juta orang pelancong. Pemilihan LTABL sebagai lokasi kajian adalah kerana kapal terbang dan lapangan terbang merupakan major bagi laluan pengangkutan terhadap pelancong domestik dan antarabangsa serta ia juga sebagai pintu masuk utama ke Wilayah Utara di Malaysia iaitu kawasannya adalah tidak terlalu besar.

Berdasarkan Jadual 1-3 dan Jadual 1-4, kadar kemasukan pelancong ke Pulau Pinang melalui LTABL adalah menurun dengan nilai -5.1 % dari tahun 2004 ke tahun 2005 berikutan menyebabkan timbulnya persoalan kenapa bilangan kemasukan pelancong ke Pulau Pinang melalui LTABL semakin berkurangan. Menurut kajian yang dijalankan oleh Lam & Hsu (2005), pemahaman secara mendalam terhadap persoalan kenapa manusia melancong dan apakah faktor-faktor yang mempengaruhi perlakuan manusia tersebut dalam memilih destinasi

pelancongan semasa melancong adalah berfaedah kepada perancangan pelancongan. Akan tetapi, kajian tentang kelebihan atau kekurangan terhadap fungsi lapangan terbang bukanlah keutamaan bagi kajian ini kerana fokus kajian ini adalah lebih ke arah destinasi pelancongan yang sedia ada dan laluan perjalanan pelancong yang belum dibina secara meluas terutamanya di Pulau Pinang.

**Jadual 1-3: Bilangan Pergerakan Penumpang di Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas, Pulau Pinang (LTABL)
Mengikut Jenis Pengunjung**

LAPANGAN TERBANG	DOMESTIK			ANTARABANGSA			JUMLAH			TRANSIT		
	Ketibaan	Pelepasan	Jumlah	Ketibaan	Pelepasan	Jumlah	2005*	2004*	% +/-	Domestik	A'bangsa	Jumlah
KLIA	4,236,977	4,151,859	8,388,836	7,178,515	7,159,476	14,337,991	23,213,926	21,058,572	10.2%	-	487,099	487,099
Pulau Pinang	758,295	780,615	1,538,910	626,158	632,775	1,258,933	2,834,545	2,987,993	-5.1%	17,874	17,828	36,702
Kota Kinabalu	1,601,687	1,622,417	3,224,104	302,975	308,197	611,172	3,975,136	3,918,201	1.5%	71,105	68,755	139,860
Kuching	1,509,533	1,538,436	3,047,969	91,869	91,167	183,036	3,354,973	3,317,879	1.1%	96,308	27,660	123,968
Langkawi	360,581	381,726	742,307	44,711	29,248	73,959	830,334	845,276	-1.8%	14,068	-	14,068
Kota Bharu	314,772	320,625	635,397	-	-	-	635,397	639,871	-0.7%	-	-	-
Ipoh	21,441	24,493	45,934	17,290	11,180	28,470	74,451	103,123	-27.8%	-	47	47
Kuala Terengganu	211,804	207,665	419,469	4	2	6	419,475	435,620	-3.7%	-	-	-
Alor Setar	161,992	161,677	323,669	-	-	-	323,669	346,502	-6.6%	-	-	-
Melaka	55	588	643	12,495	11,348	23,843	27,683	46,692	-40.7%	192	3,005	3,197
Subang	37,111	39,138	76,249	3,607	3,746	7,353	83,602	90,593	-7.7%	-	-	-
Kuantan	144,591	147,317	291,908	3,204	3,072	6,276	298,184	349,375	-14.7%	-	-	-
Tioman	16,683	16,925	33,608	9,916	10,530	20,446	54,054	57,957	-6.7%	-	-	-
Pangkor	5,499	5,694	11,193	-	-	-	11,193	10,247	9.2%	-	-	-
Redang	10,890	11,328	22,218	4,313	4,119	8,432	30,650	20,750	47.7%	-	-	-

Sumber: Malaysia Airports (2007). [Online], [Akses 28 Februari 2007]. 'A diverse portfolio: Airports operated by the group'. Dari laman web: www.malaysiaairport.com.my

Jadual 1-4: Jumlah Pergerakan Penumpang di Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas, Pulau Pinang (LTABL) - dari tahun 1996 hingga 2005

LAPANGAN TERBANG											
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	%+/-
KLIA	—	—	6,524,405	13,172,635	14,732,876	14,538,831	16,398,230	17,454,564	21,058,572	23,213,926	10.2%
Penang	2,941,370	2,907,083	2,452,523	2,510,318	2,740,505	2,558,999	2,508,693	2,334,669	2,987,938	3,354,973	5.1%
Kota Kinabalu	2,622,190	2,732,146	2,393,431	2,752,207	3,092,326	3,036,196	3,256,212	3,302,366	3,918,201	3,975,136	1.5%
Kuching	2,272,493	2,257,214	2,022,160	2,234,790	2,545,080	2,693,903	2,935,052	2,923,633	3,317,879	3,354,973	1.1%
Langkawi	867,541	839,064	739,771	802,151	958,066	829,498	712,988	726,817	845,276	830,334	-1.8%
Johor Bahru	989,622	1,081,681	866,710	897,851	1,026,729	998,693	874,278	651,352	—	—	—
Kota Bharu	560,590	602,068	487,541	471,085	512,834	506,632	534,959	589,950	639,871	635,397	-0.7%
Ipoh	222,343	196,625	148,565	132,154	148,095	131,730	132,314	115,286	103,123	74,451	-27.8%
Kuala Terengganu	282,360	313,384	272,618	297,271	343,186	355,063	309,202	394,240	435,620	419,475	-3.7%
Alor Star	334,731	343,865	239,797	273,933	311,224	306,514	287,465	353,778	346,502	323,669	-6.6%
Malacca	19,604	6,411	7,190	15,053	13,917	9,171	7,438	31,108	46,692	27,683	-40.7%
Subang	14,556,879	15,819,863	8,263,930	1,999,302	2,100,727	1,955,688	1,130,169	72,491	90,593	83,602	-7.7%
Kuantan	452,684	512,549	403,489	387,375	419,441	433,270	388,746	351,179	349,375	298,184	-14.7%
Tioman	94,556	82,739	80,959	75,425	74,762	83,358	64,067	56,900	57,957	54,054	-6.7%
Pangkor	—	—	—	4,453	6,498	8,999	8,811	6,095	10,247	11,193	9.2%
Redang	—	—	—	—	—	—	—	—	20,750	30,650	47.7%

Sumber: Malaysia Airports (2007). [Online], [Akses 28 Februari 2007]. 'A diverse portfolio: Airports operated by the group'. Dari laman web: www.malaysiaairport.com.my

1.3 LALUAN PERJALANAN PELANCONGAN DI MALAYSIA

Pelbagai produk-produk pelancongan telah diperkenalkan untuk memenuhi hasrat dan keperluan pelancong. Produk-produk pelancong yang dimaksudkan adalah seperti dengan memperkenalkan Malaysia sebagai destinasi utama dan destinasi pilihan yang sesuai untuk melancong yang mana ia menyediakan pelbagai keperluan dan bermacam-macam aktiviti yang ditawarkan berada di satu kelompok yang sama. Sebagai contoh, pulau dan bukit-bukau yang mempunyai daya tarikan semula jadi, destinasi membeli-belah, persembahan kebudayaan dan festival antarabangsa, program-program homestay dan agro-pelancongan, destinasi untuk pelancongan kesihatan dan pelancongan sukan. Ini secara tidak langsung, lokasi-lokasi yang menghubungkan produk-produk tersebut dapat diimplementasikan kepada laluan perjalanan pelancong.

Bagi mempertingkatkan usaha menarik lebih ramai pelancong, Tahun Melawat Malaysia 2007 (TMM07) diadakan dengan tema "Menyambut 50 tahun Kenegaraan" (*Celebrating 50 Years of Nationhood*). Setiap negeri giat menjalankan promosi bagi meningkatkan jumlah kemasukan pelancong domestik mahupun pelancong antarabangsa. Secara tidak langsung, negeri Pulau Pinang merupakan salah sebuah negeri di Semenanjung Malaysia yang menawarkan sistem pengangkutan yang mempunyai lima (5) jenis akses iaitu dari segi industri penerbangan, industri rel, industri *motor-coach*, industri automobil dan pelayaran (Robert, 1995). Melalui kesemua akses-akses ini, pelancong menjadikannya sebagai pintu masuk utama ke Pulau Pinang dan Lapangan Terbang Antarabangsa

Bayan Lepas, Pulau Pinang dikenalpasti sebagai pintu masuk utama ke Wilayah Utara.

Dalam senario pelancongan hari ini, terdapat banyak laluan-laluan telah dicipta. Setiap laluan yang terbentuk mempunyai kaitan dengan imej dan lokasi pelancongan yang mempunyai nilai-nilai tersendiri seperti nilai sejarah, agama, bangunan, alam semulajadi dan sebagainya. Sebagai contoh, laluan 'jejak warisan' yang terdapat di Georgetown, Pulau Pinang yang mana laluan tersebut bertemakan bangunan-bangunan warisan dan bangunan bersejarah. Nilai-nilai sejarah yang terdapat pada setiap bangunan yang disenaraikan sebagai bangunan bersejarah oleh UNESCO Heritage List merupakan bangunan yang telah dipulihara dan dikekalkan rekabentuk bangunannya oleh pihak Penang Heritage Trust (PHT) dengan kerjasama Majlis Perbandaran Pulau Pinang (MPPP).

1.4 MATLAMAT DAN OBJEKTIF PENYELIDIKAN

Setelah menyedari kajian ini kurang dijalankan dan dipraktikkan di Malaysia, maka kajian ini dijalankan dengan bertujuan untuk **"mengkaji laluan perjalanan pelancong dari Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas, Pulau Pinang."** Selain itu, terdapat objektif-objektif kajian berikut dibuat untuk mencapai tujuan di atas iaitu:

-
- a. Mengenalpasti profil demografi dan latar belakang pelancong-pelancong domestik dan antarabangsa.
 - b. Mengenalpasti corak perjalanan pelancong dari lokasi kajian.
 - c. Mengkaji dan memplot corak laluan perjalanan pelancong tempatan dan luar negara berdasarkan bilangan/jumlah pelancong.

1.5 SKOP KAJIAN

Kajian ini hanya memfokuskan kepada pelancong '*return*' dan pelancong bukan transit dari Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas, Pulau Pinang iaitu pelancong domestik dan pelancong antarabangsa.

1.6 LIMITASI KAJIAN

Kajian ini membincangkan tentang laluan perjalanan pelancong yang melancong di Pulau Pinang. Bagi mengkaji dan memplot laluan yang dilalui oleh pelancong semasa melancong di Pulau Pinang, maka Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas, Pulau Pinang menjadi pilihan lokasi utama bagi mendapatkan data-data pelancong. Kajian ini dijalankan selama sembilan bulan dan projek penyelidikan perancangan ini perlu disiapkan pada bulan April 2007.

Dalam kajian ini, perancangan perjalanan pelancong, laluan pilihan semasa melancong, pengalaman melancong dan latar belakang pelancong akan diambil sebagai penilaian bagi mengetahui faktor-faktor bagi menganggarkan pergerakan pelancong pada masa lepas, masa kini dan masa hadapan. Nilai pengukuran terhadap laluan perjalanan pelancong di Pulau Pinang adalah terhadap dan kaji selidik hanya dijalankan pada sepanjang bulan Mac 2007. Laluan pilihan pelancong adalah berdasarkan pengalaman dan 'mind-map' pelancong. Manakala aktiviti yang dijalankan semasa melancong adalah berdasarkan minat pelancong semasa mengunjungi Pulau Pinang.

BAB DUA:

LALUAN PERJALANAN PELANCONG

2.1 PENGENALAN

Sejak tahun 1980-an lagi, pelancongan bandar telah meningkat dengan nyata sekali di seluruh dunia; kecuali pada tahun 2003 berlaku penurunan jumlah kedatangan pelancong. Namun yang demikian, sesebuah destinasi pelancongan yang dilengkapi dengan aktiviti ekonomi, sosial dan budaya merupakan salah satu produk yang boleh ditawarkan bagi menarik pelancong, tidak kira samada pelancong tempatan atau pelancong luar (Beerli & Martin, 2004). Institusi-institusi awam seperti Majlis Tindakan Pelancongan Negeri (MTPN) dan organisasi-organisasi pelancongan wilayah (Regional Tourism Organizations) berperanan dan bertanggungjawab terhadap destinasi tersebut untuk mengendalikan destinasi pelancongan tersebut dengan mewujudkan kemudahan-kemudahan dan merancang tindakan bagi memastikan kedudukan destinasi paling baik dalam pasaran yang mempunyai saingan tinggi untuk menarik pelancong datang ke destinasi tersebut. Walaupun kepentingan kajian pelancongan ini telah diperluaskan dengan sorotan-sorotan kajian terdahulu, yang mana sebahagian darinya telah memfokuskan kajian terhadap imej dan karakter destinasi dari satu sudut pandangan terhadap satu destinasi dan perbandingan telah dibuat

berdasarkan ciri-ciri rangkaian (*network*) destinasi di antara berbagai-bagai laluan perjalanan pelancong dari perspektif pelbagai destinasi.

Dalam bab ini akan dibincangkan mengenai konsep teoritikal dan literasi kajian perjalanan pelancong terutamanya penentuan corak laluan perjalanan pelancong sebagai asas kajian. Hasil pemerhatian dan kajian mendapati pelancong yang memasuki Pulau Pinang melalui Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas (LTABL), Pulau Pinang mempunyai tiga (3) jenis pelancong iaitu transit, sehala (pergi atau balik sahaja) dan dua hala (pergi-balik). Oleh itu, tumpuan utama dalam kajian ini ialah pelancong 'return' dan bukan transit iaitu pelancong domestik dan antarabangsa dari LTABL, Pulau Pinang. Laluan-laluan yang telah dilalui oleh pelancong tersebut digunakan untuk memplot corak laluan perjalanan yang hanya memfokuskan lokasi-lokasi pilihan yang dikunjungi bermula dari LTABL. Teori-teori yang berkaitan dan model dengan kajian dan sorotan karya dari pengkaji-pengkaji lepas akan turut dibincangkan untuk menyokong kajian yang dilakukan.

2.2 DEFINISI LALUAN PERJALANAN PELANCONG

Pelancongan juga sentiasa berkait rapat dengan perjalanan manusia dari satu destinasi ke destinasi yang lain. Perjalanan oleh seseorang tersebut akan memberi kesan yang ketara samada kesan baik atau buruk terhadap pelancong itu sendiri atau kepada seluruh keluarganya. Kajian yang telah disebutkan oleh Hardy (2003) mendapati terdapat peningkatan yang nyata terhadap laluan tema

perjalanan pelancong yang telah dijalankan di USA dan negara-negara Barat yang lain. Pembangunan tema tersebut telah mendapat sambutan yang baik memandangkan peningkatan jumlah pengunjung yang telah mendapat pengalaman melancong secara berdikari dan secara sendiri semasa melancong. Terdapat dua definisi bagi laluan perjalanan pelancong iaitu:

'Tourist drives are selected by regional or local authorities for the particular scenic attractions, city sights and the like, which they offer tourists.....Tourist drives may be in the form of a circuit leading tourists back to the vicinity from which they started, or they may offer an alternative scenic route to a selection of the regular and more direct route.' (Hardy, 2003: 314)

Kedua-dua definisi ini sebenarnya berkait rapat antara satu sama lain kerana ia memberi petunjuk bahawa wujudnya perubahan bentuk dan saiz pembangunan terhadap pelbagai jenis tema laluan perjalanan pelancong.

Selain itu, perjalanan automobil (*Automobile travel*) telah dibangunkan kepada beberapa bentuk perjalanan yang berbeza-beza, mempunyai rangkaian tersendiri dan saling berkait antara satu institusi dengan institusi lain (*interrelated institutions*). Perkaitan rangkaian ini termasuk peta perjalanan pelancongan, persatuan automobil dan penginapan jenis motel yang dibina khusus untuk seseorang yang bercuti menggunakan motokar sebagai mod pengangkutan utama (Scott, 2002). Ini menunjukkan perjalanan pelancong (*drive tourism*) popular di negara-negara Barat. Berdasarkan Olsen (2002) dalam kajiannya menyatakan

perjalanan pelancong turut didefinisikan sebagai (dalam terjemahan) "individu yang melancong jauh dari tempat tinggal tetapnya sekurang-kurangnya satu malam, samada pada masa cuti atau semasa melawat rakan-rakan dan saudara-mara, menggunakan kenderaan sendiri, disewa atau dipinjam sebagai mod pengangkutan utamanya." Walaupun begitu, perjalanan pelancong ini tidak termasuk dengan perjalanan bertujuan perniagaan atau bas atau melawat/melancong bersama kumpulan pelancong.

Perjalanan pelancong ini juga boleh didefinisikan berdasarkan cara penggabungan beberapa destinasi daripada satu destinasi sahaja. Lue, Crompton dan Stewart (1996) dapat mengenalpasti empat justifikasi untuk menarik orang melakukan perjalanan ke pelbagai destinasi daripada satu destinasi sahaja iaitu:

- (1) Kebanyakan perjalanan yang sempurna melibatkan individu yang mempunyai objektif dan minat yang pelbagai dimensi, yang mana mereka tiada keinginan untuk terikat kepada satu aktiviti sahaja sepanjang satu hari perjalanan mereka.
- (2) Ada beberapa jenis pembuat keputusan terlibat dalam perancangan dan pelaksanaan perjalanan tersebut.
- (3) Kepelbagaian destinasi yang sedia ada mengurangkan tahap risiko terhadap pengembara. Jika ada sesetengah fasiliti atau kemudahan yang disediakan itu tidak memberikan kefungsiannya sepenuhnya, maka mereka boleh bergerak ke destinasi lain dan memperolehi pengalaman yang lebih baik di destinasi seterusnya.

-
- (4) Perjalanan ke pelbagai destinasi ini memakan perbelanjaan dan masa yang lebih efektif.

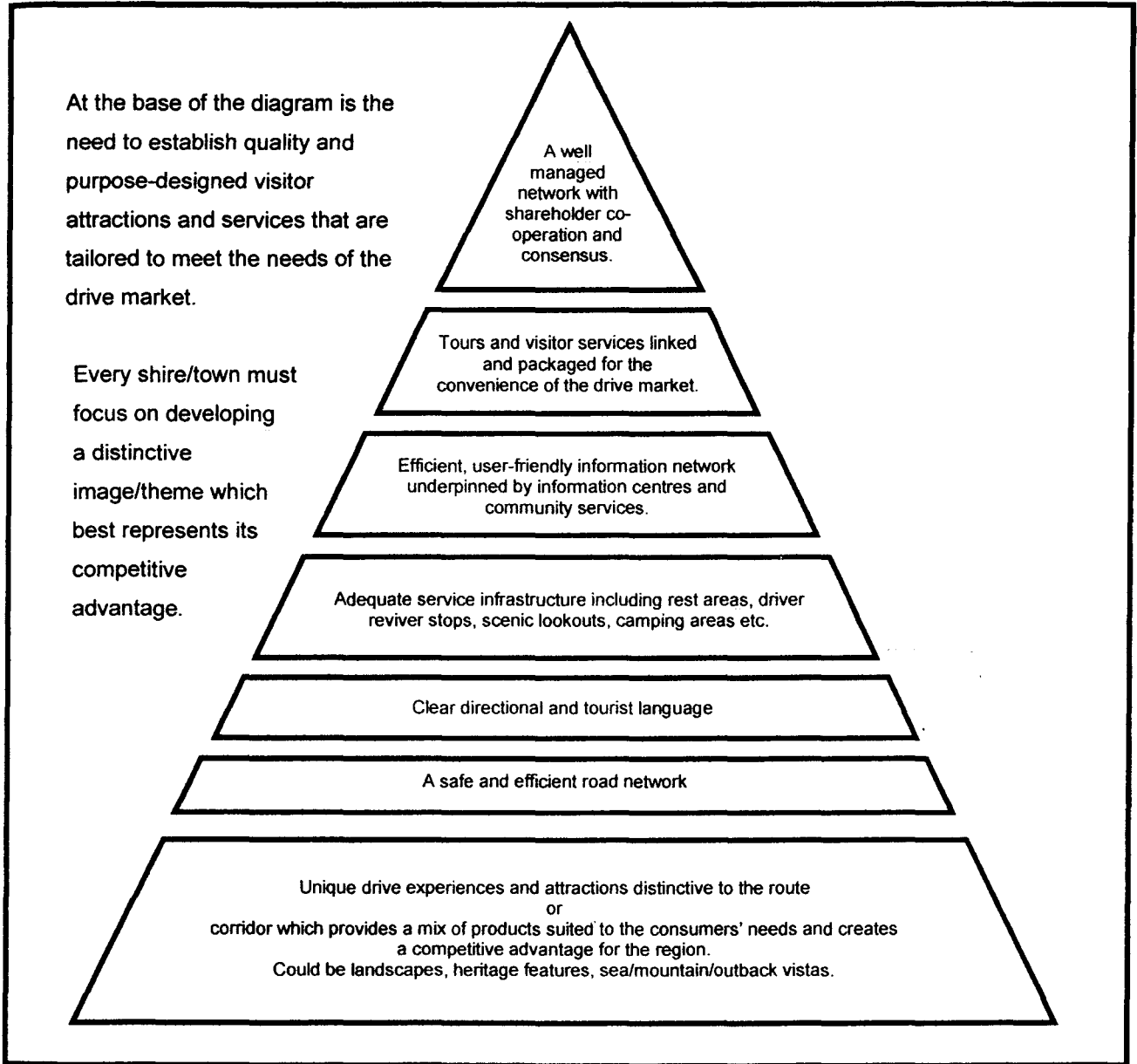
Namun, salah satu kajian dari beberapa contoh kajian yang dijalankan oleh Tourism Queensland di National Centre for Tourism (NCT) (2001), telah diambil kira sebagai contoh kajian terhadap pembangunan bagi laluan tema perjalanan. Hasil penyelidikan oleh NCT berdasarkan pembangunan sebuah model yang telah memfokuskan tentang kunci utama kejayaan bagi laluan tema perjalanan. Pada dasarnya, NCT telah mempersoalkan tentang keperluan untuk mewujudkan perkhidmatan dan tarikan bagi memenuhi kehendak-kehendak pasaran berdasarkan laluan perjalanan tersebut. Akan tetapi, kajian ini mencadangkan laluan perjalanan tersebut perlu dibangunkan selaras dengan pasaran dan keperluan pengunjung ke sesebuah tempat. Keperluan-keperluan seperti papan tanda yang jelas, jaringan jalan raya yang baik dan selamat serta cukup untuk menyokong infrastruktur perumahan dan pelbagai aktivitinya. Kemudahan sokongan seperti penginapan dan tempat makan juga perlu disediakan untuk kemudahan pengunjung.

Rajah 2-1 lebih menerangkan keperluan untuk mewujudkan kualiti dan tujuan rekabentuk sebagai tarikan pengunjung, manakala perkhidmatan yang dibuat adalah khusus mengikut keperluan pasaran perjalanan. Setiap daerah atau bandar mesti fokus terhadap imej/tema yang tersendiri yang mana imej/tema yang paling baik mewakili kelebihan bagi saingannya. Selain itu, kepentingan dan peranan pihak berkuasa tempatan diambil kira dalam membangunkan tema atau imej bandar tersebut dengan cara yang tersendiri. Perkhidmatan lawatan dan

pengunjung juga dihubungkan dan dipakej bagi menjamin keselesaan pasaran perjalanan. Maklumat rangkaian yang mudah dan 'user-friendly' dikuatkan lagi dengan mewujudkan satu pusat maklumat dan perkhidmatan infrastruktur yang cukup termasuk kawasan berehat, hentian rehat dan rawat (R&R), pemandangan yang cantik, tapak perkhemahan dan sebagainya untuk komuniti dan pengunjung.

Selain itu, petunjuk dan bahasa yang jelas kepada pelancong serta jaringan jalan raya yang selamat dan cekap dapat meningkatkan jumlah pelancong ke sesebuah destinasi. Keunikan pengalaman perjalanan tersebut dan mempunyai tarikan pada laluan tersendiri (atau koridor yang menyediakan produk dicampur-aduk) dapat disesuaikan dengan keperluan serta kehendak pengguna. Ini dapat mewujudkan peluang saingan yang baik sesama wilayah tersebut seperti lanskap dan ciri-ciri warisan, laut, gunung atau pemandangan luar.

Jejak pelancong (*Tourist Trails*) telah dibentuk sebagai laluan yang penting dalam pembangunan pelancongan masa kini. Ia juga dikatakan sebagai alat pemasaran pelancong bagi mempromosikan sesuatu tempat pelancongan. Sehingga hari ini, jejak pelancong bertema merupakan satu corak pembangunan pelancongan yang popular dan populariti jejak pelancong ini bukan sahaja untuk kepentingan pelancongan tetapi berfungsi untuk memberi kesedaran tentang kebudayaan, sejarah, alam semula jadi, acara/peristiwa setempat dan tarikan hiburan untuk pelancongan.



Sumber: Hardy, A. (2003), *An Investigation into the key factors necessary for the development of iconic touring routes*, *Journal of Vacation Marketing*, Vol. 9, Issue 4, pg. 314

Rajah 2-1: Ciri-ciri kejayaan bagi laluan tema perjalanan pelancong

Dengan definisi yang disebutkan di atas, kita dapat mengatakan bahawa penggunaan petanda (*marker*) adalah penting dalam pembentukan jejak pelancong tersebut. Petanda tersebut boleh terdapat dalam pelbagai bentuk, antaranya seperti simbol, papan tanda, papan keterangan dan sebagainya. Jejak pelancong tersebut berupaya berfungsi sebagai 'keterangan' (*narrative*) untuk menceritakan peristiwa dan tapak-tapak sesuatu kejadian itu berlaku. Kaedah tersebut dikemukakan sebagai *taxonomy* sesuatu jejak pelancong, iaitu dengan skala geografi (secara nasional, wilayah, tempatan dan tapak) dan jenis mod pengangkutan (kereta, basikal kuda, berjalan kaki atau pengangkutan awam) serta kaedah menanda, simbol, bahan cetakan, pemandu atau *self-guided*.

2.3 KAJIAN-KAJIAN TERDAHULU YANG BERKAITAN DENGAN LALUAN PERJALANAN PELANCONG

Baru-baru ini, konsep pembangunan laluan tema (*themed touring routes*) atau *self-drive trails* telah dipraktikkan di beberapa negara seperti Australia dan USA. Sebenarnya kajian Olsen (2002) menyatakan laluan tema ini telah membuka peluang kepada manusia untuk mengeratkan hubungan kemasyarakatan di sesuatu kawasan, membentuk hubungan perkongsian dan menggalakkan pembangunan pelancongan sepanjang melancong di laluan perjalanan pelancong. Selain itu, laluan tema ini juga ada menyediakan lebih banyak lagi kehendak dalam menimba pengalaman semasa melancong serta memaksimumkan keuntungan kepada ekonomi untuk peniaga tempatan dengan menggalakkan pelancong melancong dengan lebih lama lagi iaitu memanjangkan jangkamasa melancong dan lebih berbelanja semasa melancong di sesuatu kawasan tersebut. Akhirnya, laluan perjalanan pelancong ini boleh dibangunkan sebagai ikon pelancong, seperti *Cascade Loop* di *Washington State* dan *The Great Texas Coastal Birding Trail* di USA.

Salah satu cara untuk mengawal aliran kemasukan pelancong ke sesebuah tempat/negara adalah melalui laluan tema perjalanan pelancong, koridor atau *drive tourism trails*. Ini merujuk kepada beberapa kejayaan kepada pembinaan laluan-laluan perjalanan pelancong yang mana telah membangun sejak beberapa dekad yang lalu (contohnya Route 66 di USA di mana laluannya adalah di sepanjang kawasan pantai), banyak laluan pelancong yang baru telah diperkenalkan di

Australia dan North America sejak lima tahun yang lepas. Ini berikutan menurut Murray and Graham (1997) dalam kajiannya mengatakan;

“.....pengalaman yang diperolehi dari sepanjang perjalanan adalah sebaik-baiknya sedikit pengalaman sebagai keperluan kepada destinasi itu sendiri.”

(diterjemahkan dari sumber Murray M. And Graham B. (1997), Exploring the dialectics of route-based tourism: The Camino de Santiago. *Tourism Management*, Vol. 18, No. 8, pg. 514)

Penyambungan laluan tema ini mempunyai perkaitan antara titik tarikan dengan kehendak dan motivasi yang pelbagai, dengan itu pengurusan yang baik dapat menyesuaikan faktor-faktor yang dinyatakan itu antara satu sama lain.

Menurut Hardy (2003) dalam kajiannya mengatakan sepanjang lima tahun yang lepas terdapat pertambahan yang besar dalam pembangunan laluan tema di Australia dan luar negara. Pembangunan tersebut sebenarnya terjadi akibat penerimaan pertambahan bilangan orang yang inginkan pengalaman melancong yang bebas dan tidak terkongkong dan penerimaan oleh masyarakat tempatan ke atas pelancongan yang mana ia menyediakan alternatif ekonomi yang berkaitan dengan pertanian. Kajian ini dibangunkan mengikut pemerhatian yang mana pembangunan terhadap *self-drive trails* dan laluan tema telah menjadi terkenal, akan tetapi sedikit kajian telah dilakukan di mana ia menyenaraikan faktor-faktor yang menjadikan laluan tersebut berjaya. Kesannya, kajian tersebut telah dilihat sebagai mengenalpasti faktor-faktor utama yang menguatkan kejayaan kajian pembangunan laluan pelancong.

Dapat dilihat di sini bahawa laluan tema dan laluan perjalanan pelancong memberi dua maksud yang sama. Jika laluan ini dipraktikkan di kawasan-kawasan tertentu yang mempunyai tarikan pelancong, kawasan tersebut sebenarnya membuka peluangnya sendiri yang mana laluan perjalanan pelancong ini dapat menggalakkan lagi peningkatan ekonomi dan pembangunan komuniti selain penyediaan infrastruktur yang cukup dan selesa untuk memaksimumkan keberkesanan laluan pelancong ini kepada pelancong. Menurut Carson and Waller (2002) dalam kajiannya menyatakan bahawa;

“Mod-mod dalam ‘self-drive tourism’ membenarkan penyebaran yang baik terhadap aliran pelancongan dan penyebaran tersebut mungkin digunakan untuk membawa pelancong-pelancong dan hasil gabungan ekonomi (iaitu gabungan pelbagai jenis aktiviti ekonomi seperti aktiviti pertanian, perindustrian, pelancongan, perikanan dan sebagainya) kepada lokasi-lokasi yang jauh dari laluan pengangkutan utama (terutamanya pengangkutan udara).”

(diterjemahkan dari Carson, D and Waller, I. (2002), The nature of drive tourism in Australia, dirujuk dari Anne Hardy (2003), An Investigation into the key factors necessary for the development of iconic touring routes, *Journal of Vacation Marketing*, Vol. 9, Issue 4, pg. 314)

Jika dilihat di sini, memandu kenderaan sendiri membenarkan lebih banyak penyebaran dalam aliran pelancongan dan digunakan untuk menarik pelancong serta menarik kemasukan ekonomi ke sesebuah tempat. Dalam kajian laluan perjalanan pelancong yang ingin dijalankan dari Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas, Pulau Pinang melihat penggunaan lapangan terbang sebagai pintu masuk utama ke wilayah utara di Malaysia adalah sesuatu yang praktikal kerana

melibatkan kawasan yang tidak terlalu besar. Selain itu, dua laluan pelancong tertinggi dan berjaya yang terletak di USA telah dikenalpasti dan akan digunakan sebagai rujukan bagi mengenalpasti faktor-faktor yang digunakan sebagaimana ia boleh dipraktikkan kepada kajian laluan pelancong dari Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas.

Valdez (2000) dalam kajiannya mengatakan laluan perjalanan pelancong juga dipengaruhi oleh tempat-tempat yang mempunyai tarikan pelancong dan dapat meningkatkan struktur pertumbuhan ekonomi negara. Ekonomi merupakan alasan utama kepada kerajaan dan kementerian kewangan di dunia kerana sektor pelancongan telah menjana dan menjadi sumber pendapatan kepada negara. Dalam konteks ini, promosi terhadap pelancongan bandar telah memberi peluang untuk 'menghidupkan semula' bandar tersebut dan ekonomi wilayahnya, sejurus pada masa yang sama, kekayaan budaya dan rekabentuk bangunan bandar tersebut terpelihara sebagai pusat utama bagi pembangunan pelancongan (Law, 1993). Beberapa teori telah digunakan seperti Jansen-Verbeke (1988) dan Buckley and Witt (1985, 1989), (dipetik dari Law,1993) telah menyatakan penjana semula sesebuah bandar untuk tujuan pelancong bukan sahaja semata-mata mengikut satu pendekatan atau pendekatan yang sah terhadap bandar-bandar yang besar, akan tetapi penjana tersebut juga boleh dilakukan di bandar-bandar kecil dan wilayahnya yang lebih menawarkan tempat-tempat tarikan yang berbeza berbanding bandar besar yang mempunyai tarikan yang biasanya seperti pantai dan laut. Di dalam mengaplikasikan rekabentuk laluan perjalanan pelancong di Pulau Pinang, struktur soal-selidik juga boleh