

旅游与交通

互助关系研究

——基于面板数据的实证分析

方 磊 蔡寅春 加落木洛 编著

LüYOU YU JIAOTONG
HUZHU GUANXI YANJIU

——JIYU MIANBAN SHUJU DE SHIZHENG FENXI



四川大学出版社

四川省哲学社会科学规划应用类项目
编号：SC12LY07

旅游与交通

互

——基于面板数据的实证分析

方磊 蔡寅春 加落木洛 编著

LǚYOU YU JIAOTONG
HUZHU GUANXI YANJIU

——JIYU MIANBAN SHUJU DE SHIZHENG FENXI



四川大学出版社

责任编辑:许 奕
责任校对:杨 果
封面设计:墨创文化
责任印制:王 炜

图书在版编目(CIP)数据

旅游与交通互助关系研究:基于面板数据的实证分析 / 方磊, 蔡寅春, 加落木洛编著. —成都: 四川大学出版社, 2015. 6

ISBN 978-7-5614-8723-5

I. ①旅… II. ①方… ②蔡… ③加… III. ①交通运
输建设—关系—旅游业发展—研究—中国
IV. ①F512.3②F592.3

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第154166号

书名 旅游与交通互助关系研究
——基于面板数据的实证分析

编 著 方 磊 蔡寅春 加落木洛
出 版 四川大学出版社
地 址 成都市一环路南一段24号(610065)
发 行 四川大学出版社
书 号 ISBN 978-7-5614-8723-5
印 刷 郫县犀浦印刷厂
成品尺寸 148 mm×210 mm
印 张 7.625
字 数 212千字
版 次 2015年7月第1版
印 次 2015年7月第1次印刷
定 价 25.00元

◆读者邮购本书,请与本社发行科联系。
电话:(028)85408408/(028)85401670/
(028)85408023 邮政编码:610065

◆本社图书如有印装质量问题,请
寄回出版社调换。

◆网址:<http://www.scup.cn>

版权所有◆侵权必究

前 言

中国旅游业目前已经进入到一个黄金发展期。旅游业历经了从第三产业中的龙头产业、国民经济新的增长点到国民经济中的重要产业，继而上到国务院首次提出将旅游业培育成为国民经济的战略支柱产业的地位变化。这表明，我国政府已经把旅游业放在了未来国民经济发展的的重要战略位置。《国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见》（国发〔2014〕31）为亟须转型的中国旅游业提出了战略构想和发展目标。

从地理空间上看，旅游活动表现为旅游者从居住地到旅游目的地，再回到居住地的迁移和扩散过程，交通要素成为沟通旅游需求和旅游供给的纽带和桥梁。交通作为旅游业六大构成要素之一，是旅游业产生和发展的必要条件之一；同时，也是促进旅游资源转化为旅游产品，实现旅游经济效益，使旅游者实现旅游体验目的的重要条件。如果缺少便捷的交通，旅游活动就不易发生，旅游经济也就难以得到发展。此外，旅游交通的质量和水平直接关系到旅游者的体验质量，甚至影响到一条旅游线路以及一个地区的旅游发展。所以，便捷舒适的交通对旅游业的可持续发展起着至关重要的作用。因此，旅游交通是旅游业的基础，是旅游现象的基础，也是旅游地理研究的核心问题之一。从另一方面来看，旅游目的地的发展又会影响到旅游流对交通方式、需求量等的改变，从而促进旅游目的地交通业的发展。旅游与交通是由众多要素通过彼此间相互作用而形成的复杂系统，两系统相互影响、相互促进，唯有两者具有较高

的耦合协调发展程度，旅游业才能健康、可持续地发展下去。

经过 30 多年的改革开放，尤其是进入 21 世纪以来，我国经济取得了飞速发展，相应地，我国的交通基础设施建设也取得了突破性进展，道路交通设施日益高速化、网络化、现代化、舒适化，旅游发展的交通瓶颈不断被突破。同时，我国旅游业面临着新的形势：一方面，迅猛扩展的国际和国内旅游流将对旅游交通产生极大的需求和压力；另一方面，已建成或即将建成的旅游交通设施对旅游区域的旅游流空间组织以及旅游产业布局将产生深远影响。在这种新形势下，需要重视和加强对交通要素与旅游发展之间的关系研究，探索交通改善情况下旅游业发展的特点和规律，促进旅游地可持续发展和旅游者体验提升。

长期以来，学术界对旅游交通缺乏足够的重视和研究，特别缺乏交通系统的变化从整体上会对旅游业运作以及对旅游地发展所产生的影响研究。本书尝试对这一领域开展面板数据的量化分析，以期加强旅游学术界和业界对旅游交通研究的重视和关注。

本书写作分工如下：第一章、第二章、第三章由方磊完成，第四章、第五章、第七章由蔡寅春完成，第六章及附表原始数据及处理由加落木洛完成，全书框架及研究设计由方磊完成。

本书在写作过程中得到了众多师长、同事、朋友的关心和支持。特别要感谢四川省社科联、四川省旅游局、怀化学院、四川大学出版社等机构的支持，这是本书得以顺利完成的基础。在本书脱稿之际，也真诚地向杨振之教授、唐德彪教授表示感谢。同时，本书也引用了大量国内外专家、学者的研究成果，在此表示衷心感谢。限于作者能力和水平有限，书中不足之处在所难免，恳请各位专家学者指正。

方磊 蔡寅春 加落木洛

2015 年 6 月于成都

目 录

第一章 绪 论	(1)
第一节 研究背景	(1)
第二节 研究意义	(13)
第三节 研究综述	(17)
第二章 理论基础：旅游空间学说	(37)
第一节 旅游流及其空间扩散理论	(37)
第二节 旅游引力模型	(49)
第三节 旅游目的地空间竞争	(63)
第三章 研究设计	(84)
第一节 研究思路	(84)
第二节 研究目标	(89)
第三节 基本假设与研究模型	(90)
第四节 指标选取与数据处理	(92)
第五节 研究方法	(96)
第六节 Eviews 6.0 面板数据操作	(99)
第四章 研究区概况	(108)
第一节 四川省自然地理环境	(109)
第二节 旅游资源与旅游产业	(113)
第三节 交通发展分析	(128)
第五章 旅游业空间格局	(140)
第一节 旅游业空间结构	(140)

第二节	主要旅游线路·····	(145)
第三节	旅游流空间扩散·····	(150)
第六章	旅游与交通互助关系·····	(152)
第一节	湖南数据的参比·····	(152)
第二节	四川旅游与交通互助关系研究·····	(178)
第七章	结论与讨论·····	(203)
第一节	主要结论与建议·····	(203)
第二节	讨论与展望·····	(211)
参考文献	·····	(215)
附表	·····	(227)

第一章 绪 论

20 世纪 60 年代以来,旅游业以持续高于世界经济生长的速度快速发展,逐渐发展成为全球最大的新兴产业。随着我国市场经济体制的不断完善,旅游业在我国地位日益突出。其中,交通作为区域旅游的六要素之一,对旅游业的发展有着至关重要的影响。交通技术的进步极大地推动着旅游业的发展,交通状况也直接影响到旅游者对旅游目的地的选择;同时,旅游者对交通的要求日益提高,旅游对交通的发展也起到相当大的促进作用。旅游与交通之间相辅相成、互相影响。

第一节 研究背景

交通与旅游有着交叉融合、共生共荣、上下产业链、外部性和支撑辐射等密切的关系。纵观旅游发展的历史,每一次革命性的发展必然与交通的发展密切相关。改革开放 30 多年来,我国的交通建设事业取得了举世瞩目的成就。旅游业也从小到大,从弱到强,成为促进中国经济社会进步和推动世界旅游发展的富于活力的重要力量。在国际上,中国已经成为世界旅游大国,树立了鲜明的旅游目的地形象,增进了中国与世界的双向交流,扩大了中国的国际影响。在国内,形成了上下重视、多方参与的旅游发展格局,旅游业在经济建设、文化建设、社会建设以及国际交往中发挥着积极而重要的作用,成为提高国民生活质量、建设小康社会的重要内容。如

今，修一条路可带动一方经济，铺就一张交通网则可以拉动整个国民经济。交通运输在我国国民经济中的地位十分重要。而旅游业在促进地方经济结构调整、拉动地方经济发展、创造就业岗位、增进社会稳定以及提高人们生活品质等方面发挥着积极的作用。在两大产业迅猛发展的宏观形势下，对于二者互动关系的研究必要且紧迫。下面将从社会发展与产业经济的角度对研究背景进行详细阐述。

一、交通是旅游的重要组成部分

提及旅游“六要素”——“行、吃、住、游、娱、购”，可谓无人不知、无人不晓，在旅游（业）界似乎已经取得了共识。人们常用“六要素”来认识旅游活动、阐释旅游现象、理解旅游产业甚至揭示旅游本质。在各类政府文件、研究报告、学术研讨中不断观察到这一学说的存在，如《中国旅游业发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》即以此概括旅游业的发展，衡量旅游生产力的水平^①。孟来国等用旅游“六要素”来综合衡量和评价西藏旅游业的市场竞争力水平^②。王灵恩、成升魁等基于旅游“六要素”从旅游餐饮消费、旅游住宿消费、旅游交通消费、旅游游览消费、旅游购物消费、旅游娱乐消费等六个方面对拉萨市旅游消费进行了研究^③。胡抚生从旅游“六要素”的角度对旅游产业的范围进行了探讨^④。

① 国家旅游局. 中国旅游业发展“九五”计划和2010年远景目标纲要 [R]. 北京: 中国旅游出版社, 1996.

② 孟来国, 秦国华. 基于六要素的西藏旅游产业市场竞争力研究 [J]. 西藏民族学院学报 (哲学社会科学版), 2010, 31 (6): 74-78.

③ 王灵恩, 成升魁. 基于旅游“六要素”分析的拉萨市旅游消费实证研究 [J]. 消费经济, 2013, 29 (6): 27-30.

④ 胡抚生. 基于旅游六要素的旅游产业范围探讨 [J]. 旅游学刊, 2007 (11): 11.

对旅游构成要素的研究,在我国经历了“三要素”“五要素”“六要素”和“多要素”的发展阶段。关于旅游“六要素”的发展,有专文对此进行了考查^①,认为存在三个发展阶段:第一阶段为“三要素阶段”,为1980—1984年,旅游“三要素”即“饭店、交通、服务(旅行社)”,这对我国改革开放后刚刚起步的旅游事业及相关研究具有一定的指导意义。第二阶段为“五要素阶段”,为1985—1990年,旅游“五要素”即“吃、住、游、行、买”。于英士在1987年的《旅游学刊》中提出并丰富了旅游要素的内涵^②。第三阶段为“六要素阶段”,为1991—2000年,旅游“六要素”即“行、吃、住、游、娱、购”。孙尚清主持出版的《中国旅游经济发展战略研究报告》中提出了“行、住、食、游、购、娱”的旅游六要素概念,得到国家旅游局与众多学者的普遍认可,一直沿用至今^③。

发展到现在,“六要素”说描述了旅游活动发生的现象学构成及关系,在一定程度上概括了旅游活动的基本特点,为区域旅游经济活动的管理和旅游现象的研究提供了一定的帮助,但仔细分析就会发现这些说法都存在各自的不足。例如,“六要素”仅仅反映了直接与旅游者接触的因素,主要包括旅行服务和接待服务、游览和娱乐服务方面的条件,而有些甚至直接与旅游者接触的因素也未能完全概括,如旅游者阅读或观看的媒介(目的地营销)、旅游者途中接触到的自然环境和社会文化环境等。因此,近年来有的学者在“六要素”的基础上提出新的观点。例如,魏小安等人提出“文、讯、境、科、制、合”旅游目的地发展要素和环境保障要素^④。王

① 翟辅东. 旅游六要素的理论属性探讨 [J]. 旅游学刊, 2006 (4): 18—22.

② 于英士. 我国旅游管理体制改革的理论和实践 [J]. 旅游学刊, 1987 (2): 23—26.

③ 翟辅东. 旅游六要素的理论属性探讨 [J]. 旅游学刊, 2006 (4): 18—22.

④ 魏小安, 韩建民. 旅游强国之路: 中国旅游产业政策体系研究 [M]. 北京: 中国旅游出版社, 2003.

昆欣从马斯洛需求层次、科学发展观和旅游发展史三个角度进行考查,认为“行、住、食、游、购、娱”是旅游活动萌芽期的“六要素”,就此提出旅游活动发展期的“新六要素”,即资源、环境、文化、科技、余暇、金钱,而且认为旅游活动成熟期会有其他的旅游活动要素^①。陈兴中等也提出了旅游的“新六要素”,具体包括旅游资源、生态环境、经济基础、文化底蕴、文明状况、员工素质。他们认为旅游“新六要素”在更高层面上更全面地概括了旅游活动的基本要素,更体现了旅游活动的本质^②。亢雄、马耀锋也对旅游“六要素”进行了再思考,在原有的“六要素”基础上增加旅游前的“贾”和旅游后的“估”,形成对旅游要素的再认识^③。

从上面的分析不难看出,无论是旅游要素研究的哪个阶段,“行”都包含其中,这从一定程度上反映了交通在旅游中有着不可替代的作用。另外,旅游“六要素”中的“行、住、食、游、购、娱”不是随机的罗列,而是有机的结合,各要素的功能决定了其结构。由此,“行”不仅是旅游的必要因素,还是先导条件。随着旅游业的发展,旅游交通从初级的“通”、中级的“快”,到现在发展为“快、舒、灵”,其交通质量已经越来越受到旅游企业和旅游者的关注。所以交通业的发展对整个旅游业的发展有着举足轻重的作用。

二、交通发展催生旅游新格局

交通的建设和发展可以催生旅游新格局,主要体现在两个方面。

一是交通的便利程度影响旅游流的规模和方向。旅游流是个重

^① 王昆欣. 试论旅游活动“新六要素”[J]. 旅游科学, 2005, 19(6): 7-10.

^② 陈兴中, 郑柳青. 旅游活动“六要素”新论[J]. 人文地理, 2007(5): 80-83.

^③ 亢雄, 马耀峰. 对旅游“六要素”的再思考[J]. 旅游论坛, 2009, 2(4):

要的具有空间属性的旅游地理学概念，即旅游者在旅游时空内的迁移、流动活动。从广义上来说，旅游流包含客流、信息流、物流、资金流等；但从狭义上来说，旅游流就是客流。游客的集合就是旅游流的内在属性，也就是说，旅游流的核心是客流，这是旅游业研究的核心，同时也是旅游业的基础。因此，旅游流的强度、分布、结构等与地区乃至国家旅游产业的发展都紧密联系，其可影响旅游发展战略的制定与实施，影响旅游目的地的旅游资源及基础设施的配置，进而影响旅游目的地的经济、社会效益。而旅游流的规模主要受交通便利程度的影响。对于旅游者来说，立足于最小的时间和经济成本获得满意度最大的旅游体验；对于旅游经营者来说，则立足于在满足旅游者需求的前提下，组织成本最小化和效益最大化。如何在线路可达性和建设成本之间达到平衡，使得性价比最优化，是交通系统优化的重要指标。因此，其本质上可以简化为最短距离连接各旅游目的地最优解的问题。旅游目的地经济发展水平、旅游交通以及接待水平等极大地影响旅游业发展，其中，旅游交通作为旅游活动中时间和费用消耗的主要项目之一，影响旅游者的空间认知和空间行为，是旅游者选择旅游目的地考量的重要因素之一。通达的旅游交通能够促进旅游资源的开发，提升旅游服务水平，增加游客数量，促进地方旅游经济的发展。例如，孙有望等研究发现，旅游效果影响要素中，与住宿、饮食、景点及其他服务消费等项目相比，60%左右的人将交通列在首位^①。

二是区域交通的发展主导旅游业空间布局的转变。地域空间是一切社会经济活动的“舞台”。空间不仅仅是旅游产业发展的被动形态，它对旅游经济联系的具体内容和方式，对旅游经济发展的速度、质量、规模和效益都有积极的作用。随着交通运输的发展，区

^① 孙有望，李云清. 论旅游交通与交通旅游 [J]. 上海铁道大学学报，1999，20（10）：65—69.

域旅游业的空间布局也正发生着深刻的变化。首先,在大的空间尺度上,旅游业的增长表现出多中心性。在20世纪八九十年代,中国旅游业的增长主要依靠北京、广州、深圳、上海、杭州、南京、西安、桂林等著名旅游城市的发展,旅游景区也相应地主要分布在这些城市或地区。20世纪90年代中期以来,尽管上述传统旅游城市的领先地位并没有发生变化,但相对来说,中国东部沿海新兴旅游城市(地区)和西南、西北边远省区旅游业的增长势头表现得更为强劲。中国东部沿海地区得改革开放政策之益,经济发达,人民收入水平高,环渤海地区、长江三角洲地区、珠江三角洲地区是中国主要的都市圈,福建沿海城市化程度也比较高,这些地区有海洋之依托、交通之便利、市场之优势,旅游业的持续增长势在必行。中国西南、西北边远省区的优势则主要体现在旅游资源禀赋方面,这些地区地质地貌景观十分独特,历史文化资源深厚苍劲,民俗风情淳朴诱人,与当前追求回归自然和文化多样性的市场需求高度吻合。西南、西北边远省区旅游业发展的主要制约因素是交通条件。近几年来,这些地区在中央政府的支持下,交通瓶颈问题有所缓解,逐渐由旅游冷点向旅游热点转变^①。其次,在中观尺度上,短线区域旅游正取代长线旅游成为发展的主流。导致这种转变的原因与交通建设密切相关。中国国土辽阔,传统的长线旅游不符合“旅游速游缓”的原则,因此游客由中心城镇、旅游热点地区向温点地区或冷点地区转移,一些因交通不便的旅游景区(点)逐渐被开发、经营。如方磊^②运用GIS空间分析和统计分析的方法,对新中国成立以来山西省旅游业空间布局的研究认为,山西省旅游业空间布局的演变规律与其公路骨架密切相关,1949—1986年,72%的旅游

① 马波. 转型: 中国旅游产业发展的趋势与选择 [J]. 旅游学刊, 1996 (6): 34—38.

② 方磊. 山西省旅游业空间布局演变及其机理研究 [D]. 北京: 首都师范大学, 2006.

景区(点)分布在同蒲铁路沿线 40 公里的范围内,空间布局与同蒲铁路走向基本一致,呈“J”字形布局;1987—1995 年,78% 的旅游景区(点)集中在同蒲铁路和太晋铁路(太原—晋城)构成的“人”字形交通干线 40 公里的范围内,大致呈“人”字形布局;1996 年以来,以大运(大同一运城)、太长(太原—长治)、长晋(长治—晋城)、太旧(太原—旧关)、汾柳(汾阳—柳林)高速公路为主组成的“大”字形交通干线 40 公里的范围内集聚有 139 个旅游景区(点),占有经营景区的 84.8%,旅游业呈“大”字形布局,旅游业的空间布局的演变方向明显受交通格局的主导。

进入 21 世纪以来,随着现代快速旅游交通(如高速公路、高速铁路、航空等)的建设,旅游地及其所在区域被赋予更为灵活的空间布局变化,并产生了许多新的旅游空间现象。旅游交通的变化对旅游地旅游空间的演化有着持续和重大的影响,不但直接影响旅游地旅游空间的扩散形态,而且不断改变旅游地区位条件和作用范围。在旅游发展落后地区,快速旅游交通系统的建设有可能提高该地可进入性,间接地扩大旅游市场规模,从而促进该地旅游业发展。

三、交通加速旅游实现“时空压缩”

时间和空间是旅游概念的重要特征。新马克思主义者戴维·哈维提出了“时空压缩”这一概念。根据戴维·哈维本人的解释,“时空压缩”是指,这个词语表示着那些把空间和时间的客观品质革命化了,以至于我们被迫、有时是用相当激进的方式来改变我们将世界呈现给自己的方式的各种过程。使用“压缩”这个词语是因为可以提出有力的事例来证明:资本主义的历史具有在生活步伐方面加速的特征,而同时又克服了空间上的各种障碍,以至世界有时

明显是内在地朝着我们崩溃了^①。从戴维·哈维的这一描述中，我们可以看到：一方面是我们花费在跨越空间上的时间急剧缩短，以至于我们感到现存就是全部的存在；另一方面是空间收缩成了一个“地球村”，使我们在经济上和生态上相互依赖。这两方面“压缩”的结果是我们在感受和表达时空方面面临着各种新的挑战 and 焦虑，以及由此引起的一系列社会、文化和政治上的回应^②。

“时空压缩”是信息化和全球化的必然产物，交通的建设和发展加速旅游实现“时空压缩”，这为旅游目的地的客源市场空间结构研究提供了全新的视角。“时空压缩”带给旅游客源市场的变化主要有：

第一，“时空压缩”扩大了潜在出游者对目的地的选择。旅游客源市场空间分布取决于人们的旅游行为。环境差异是导致旅游行为的重要因素^③。但是环境差异并不能直接影响人们的旅游决策，直接影响旅游决策的因素是感知环境的差异。人们把进行旅游决策时收集到的各种信息摄入脑中，形成对环境的整体印象就是感知环境^④。人们在选择旅游地时受感知环境的限制，尽管某些旅游地旅游价值很高，但由于某种原因，这些旅游地没能成为人们的感知环境的一部分，人们就不可能到这些旅游地旅游。因此，在全部旅游目的地中，只有被感知的旅游目的地（感知机会）和旅游者承受能力范围内的旅游目的地（可达机会）才会进入旅游决策，成为真正候选的旅游目的地（现实机会）。很明显，游客对目的地的选择必须在感知环境范围内进行，感知环境是影响选择行为的首要因素。

① 戴维·哈维. 后现代的状况：对文化变迁之缘起的探究 [M]. 阎嘉, 译. 北京：商务印书馆, 2003.

② Jean-Francois Lyotard. 后现代状况 [M]. 长沙：湖南美术出版社, 1997.

③ 陈健昌, 保继刚. 旅游者的行为研究及其实践意义 [J]. 地理研究, 1988, 7 (3): 44-50.

④ 保继刚. 旅游地理学 [M]. 北京：高等教育出版社, 2000.

造成“时空压缩”的信息化进程，特别是综合交通的发展导致了信息传递的时空阻碍性大幅度降低，游客接触信息的机会和途径一定程度上突破了空间距离摩擦定律，信息和知识的可获得性日渐趋同，感知环境范围不断扩大，更多的旅游地被感知，旅游者将获得更多的选择机会^①。

第二，“时空压缩”扩大了出游地理距离。感知机会能否成为现实机会，取决于居住地和旅游地之间的距离。距离因素是影响客源市场空间分布和演化规律的决定性因素^②。社会学的观点认为，距离并不完全是两点间的自然距离，还包含完成两点间交往的时间和成本。距离与两点间的交通、气候、自然屏障、社会屏障等因素相关联^③，具有多维尺度特征，可分为地理距离和感知距离。地理距离是两点间的空间距离，感知距离是对克服地理距离所消耗的时间、资金以及各种文化、社会因素的综合感知和心理投影，具体包括时间距离、经济距离、文化距离和社会距离等。时间距离、经济距离是指现有交通和技术条件下克服单位空间距离所用的时间和费用；文化距离是指文化上的认同程度；社会距离是人与人之间或群体与群体之间的理解与亲密的程度和等级。“时空压缩”是现代交通技术变革、信息化及网络技术的普及造成的时空汇聚现象。高速发展的交通技术降低了出游成本和空间摩擦力，提高了克服空间距离的能力。便捷的信息传递使旅游者摆脱了空间的制约作用，文化认知和社会沟通程度提升，彼此心理距离更为接近。可见，地理距离是客观的，感知距离随“时空压缩”而变化，“时空压缩”对客

① 闫平贵，汪德根，魏向东. “时空压缩”与客源市场空间结构演变——以江苏国际旅游客源市场为例 [J]. 经济地理, 2009, 23 (9): 504-509.

② 李悦铮. 区域旅游市场发展演化机理及开发 [M]. 北京: 旅游教育出版社, 2005.

③ 康少邦，张宁编译. 城市社会学 [M]. 杭州: 浙江人民出版社, 1986.

源市场最直接的影响就是通过改变感知距离影响出游地理距离^①。

“时空压缩”在当今社会生活中的体现日益明显，旅游活动的特性决定了其“使时间空间化”和“通过时间消灭空间”的需求，而满足这种需求的载体正是交通运输业。以高铁发展为例，高速铁路（高铁）的发展缩减了旅游者的出行时间，扩大了其出行半径。伴随此时空变化而来的，是人们休闲活动半径的扩大和旅游区域的外部延展，旅游产业的布局调整问题随即产生^②。

四、旅游发展与交通技术进步密切相关

早在奴隶社会的欧洲，古罗马政府在全国境内修筑了许多宽阔的道路，方便了人们的出游，而交通驿站的设立，也促进了早期旅馆的产生。这些旅行设施的发展，反过来又推动了旅行人数的增加。

在封建社会的中国，水陆交通发达，通济渠、邗沟、永济渠、江南河的开凿，“驰道”和“直道”的铺设，使得人们的出游变得更加普及。经济和交通的发展，为早期的旅行发展提供了必要的经济基础和物质条件，参加旅行的人数和范围都有了明显增加。

到了近代社会，蒸汽机技术在交通运输中的应用，使大规模的人员流动成为可能。人们开始利用新的交通工具。新旅行方式远比马车旅行费用低廉，这使得更多的人有能力支付旅行费用，扩大了外出旅行的人数，使旅行速度大大加快，缩短了旅行所需要的时间，为人们抽时间短期外出旅游提供了可能。随着铁路网络的不断扩大，加之火车速度快，人们外出活动的半径得以增加。旅行方式的进步，不仅使工商人士的业务旅行大大增加，还为以消遣为目的

^① 阎平贵，汪德根，魏向东，“时空压缩”与客源市场空间结构演变——以江苏国际旅游客源市场为例 [J]. 经济地理，2009，23（9）：504—509.

^② 岳燕祥，交通发展与旅游产业布局的互动关系研究 [D]. 北京：北京交通大学，2011.