

TRAVEL



浙江省“十一五”重点教材建设项目



全国高职高专规划教材·旅游系列

旅游 交通实务

LÜYOU JIAOTONG SHIWU

任 鸣 编著

TRAVEL



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS



浙江省“十一五”重点教材建设项目



全国高职高专规划教材·旅游类

旅游交通实务

任 鸣 编著



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

内 容 简 介

本书从旅游需求出发,详细介绍了旅游交通的概念、作用、组织构建和旅游交通常识;从基本知识、运作方法到常见问题的处置等对旅游航空交通、旅游铁路交通、旅游公路交通、旅游水路交通、城市公共交通和旅游景区交通作了完整的表述;此外,还介绍了旅游交通的组织与管理的步骤与方法,以及国际国内的有关交通运输的法律法规等。

本书实用性和操作性强,可作为旅游类本科及高职高专院校的公共选修课教材,旅游经营与管理类必修课教材,以及旅行社企业的培训教材。

图书在版编目(CIP)数据

旅游交通实务/任鸣编著. —北京:北京大学出版社,2010.7

(全国高职高专规划教材·旅游类)

ISBN 978-7-301-17315-2

I. ①旅… II. ①任… III. ①旅游业—交通运输管理—高等学校:技术学校—教材
IV. ①F506

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 104942 号

书 名: 旅游交通实务

著作责任者: 任 鸣 编著

策 划 编 辑: 李 玥

责 任 编 辑: 李 玥

标 准 书 号: ISBN 978-7-301-17315-2/G · 2874

出 版 发 行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路 205 号 100871

网 址: <http://www.pup.cn>

电 子 信 箱: zyjy@pup.cn

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62765126 出版部 62754962

印 刷 者: 三河市欣欣印刷有限公司

经 销 者: 新华书店

787 毫米×1092 毫米 16 开本 14.25 印张 345 千字

2010 年 7 月第 1 版 2010 年 7 月第 1 次印刷

定 价: 27.00 元

未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有,侵权必究

举报电话: (010)62752024 电子邮箱: fd@pup.pku.edu.cn

前 言

自古以来,交通就对旅行的发展有着深刻的影响。便利、迅速、安全的交通运输不仅改变了人们的旅游形式,也实现了人类可以到世界各地,甚至太空旅游的欲望。所以旅游交通一直以来是旅游业的三大支柱产业之一,属于旅游的先决要素和旅游发展的前提条件。因此,熟悉、掌握和有效组织旅游交通是提高旅游行业效益、实现旅游品质服务的重要保证。

随着现代化交通的不断发展和城际、城内交通形式的快速更新,加之旅游目的地景区交通的变迁和交通旅游项目的不断升温,旅游从业者对旅游交通知识和其组织、运营、绩效等实操能力与技巧更为关注。从对旅游企业调研和网上搜索调查的结果看,几乎百分之百的人认同交通运作能力对旅游发展,尤其对旅游效益和旅游品质服务具有决定性作用。而从业人员更渴望提升自身对旅游交通方面的知识。

由此可见,“旅游交通实务”课程的开设不仅填补了目前旅游类专业课程的空白,更满足了旅游行业的客观需要,要求开设“旅游交通实务”课程已成为旅游类专业课程改革的热门话题。为满足教学的需要,经过近两年的实践(在浙江旅游职业学院旅游管理专业两届学生中已开设“旅游交通实务”课程)与准备,我们在《旅游交通实务讲义》的基础上,搜集多方资料并走访旅游、交通等职能管理部门、企事业单位和相关院校,编著了本书,且本书已纳入2009年度浙江省“十一五”重点教材建设项目。

本书共分为8章,对旅游交通进行了较为全面的阐述。从旅游需求出发,详细介绍了旅游交通的概念、作用、组织建设和旅游交通常识;从基本知识、运作方法到常见问题的处置等对旅游航空交通、旅游铁路交通、旅游公路交通、旅游水路交通、城市公共交通、旅游景区交通和特殊旅游交通作了完整的表述;还介绍了旅游交通的组织、管理的步骤与方法,以及国际国内的有关交通运输的法律法规等。本教材的配套课件可以从北京大学出版社的网站(<http://www.pup.cn>)直接下载。

本书在编写过程中,得到了浙江省旅游局、浙江省教育厅、浙江旅游职业学院和周德邦老师、邓进老师的大力协助和支持。同时,还得到了北京大学出版社李明老师的悉心帮助,在此一并表示衷心的感谢。

由于时间和水平的局限,书中肯定有不完善之处,恳请读者批评指正。

任 鸣

2010年7月10日于杭州

目 录

第一章 概述	(1)
第一节 旅游交通概念	(1)
第二节 旅游交通特征与功能	(2)
第三节 旅游交通的构成方式	(7)
第四节 影响旅游交通的因素	(14)
第二章 旅游交通实务常识	(17)
第一节 旅游地图认知	(17)
第二节 旅游中方向识别与记路方法	(24)
第三节 常见公共交通标志	(35)
第三章 旅游航空交通	(39)
第一节 走进航空	(39)
第二节 旅游航空常备知识	(44)
第三节 旅游航空常规性处置	(66)
第四节 旅游航空常见标志	(81)
第四章 旅游铁路交通	(91)
第一节 走进铁路	(91)
第二节 旅游铁路常识	(93)
第三节 旅游铁路常规性处置	(100)
第四节 旅游铁路常见标志	(110)
第五章 旅游公路交通与景区交通	(112)
第一节 走进公路	(112)
第二节 旅游公路常识	(115)
第三节 旅游公路常规性处置	(122)
第四节 景区交通概况	(132)
第五节 旅游公路常见标志	(135)
第六章 旅游水路交通	(143)
第一节 走进水路	(143)
第二节 旅游水路常识	(144)

第三节 旅游水路常规性处置	(160)
第四节 旅游水路常见标识	(165)
第七章 城市旅游公共交通与特种旅游交通	(174)
第一节 城市旅游公共交通概述	(174)
第二节 城市旅游公共交通方式	(176)
第三节 特种旅游交通	(190)
第四节 城市交通和特种旅游交通的常见标志	(199)
第八章 旅游交通的运作与组织	(204)
第一节 旅游交通行业管理	(204)
第二节 旅游交通的营运	(208)
第三节 旅游交通的协调	(211)
主要参考资料	(218)

第一章 概 述

第一节 旅游交通概念

旅游作为一种产业，其发展与完善的过程既与社会经济发展、民众生活水平直接相关，也同旅游的诸多要素变化紧密结合。从传统观念的角度看，旅游要素包括：旅游景点、旅游者条件（如费用、健康、文化素质、性格等）和旅游服务条件（如食、宿、行、购以及组织、导游等）等。其中，旅游交通一般仅作为硬件设施中的一项，普遍被当做“服务手段”之一而按较低的水平来策划安排。事实上，旅游活动已经从低级的以赶景点为主要目标的“苦行游”，向包含多种文化生活内涵在内的、高级的、以休假与游览结合为主要目的的“康乐游”、“享乐游”、“休闲游”等转化。因此，旅游交通的地位与作用就日益突出，值得重新认识。

旅游交通是指旅游者利用交通工具，实现从一个地点到另一个地点的空间转移的过程。这个过程包括旅游者从常住居所到旅游目的地之间的空间位移过程，以及旅游者在旅游地各景点之间的空间位移过程；包括交通类旅游（如海底潜艇、热气球、太空飞船等）的交通工具；还包括为帮助旅游者完成空间转移过程而提供的服务，这个服务是指各种交通设施以及与之相应的一切旅途服务，即旅游交通是指为旅游者在旅游过程中提供所需交通运输服务而产生的一系列社会经济活动与现象的总称。用西方旅游学家伯卡特（Burkart）和梅德里克（Medlik）的话来说，旅游交通既是旅游者“抵达目的地的手段，同时也是在目的地内活动往来的手段”。

现代旅游之所以会有今天这样的规模，其活动范围之所以会扩展到世界各地，一个重要的原因便是得益于现代交通运输的发展。外出旅游，有“旅”才成“游”。故首先要解决从常住地向旅游目的地的空间移动问题，没有旅游交通这一环，整个旅游活动的链条就会脱节。

旅游交通业是由旅游公路、旅游航空、旅游铁路、旅游水运、城市旅游交通以及特种旅游运输方式共同构成的产业集合体，它介于公共交通运输业与旅游业之间，属于第三产业的范畴。

第二节 旅游交通特征与功能

一、旅游交通的特性

旅游交通能满足旅游者空间位移的需要,作为一个相对独立的交叉性产业,除了有第三产业的共性,有与交通运输业和旅游业共同的某些特性外,还有其自身的显著特性。

(一) 无形性

农业收获粮食,工业生产工业品,它们均具有生产有形产品的产业特征。但旅游交通运输业不产生有形产品,只导致旅游者及其行李的空间位置转移,这种运输服务看不见,摸不着,无法试用,具有无形性特征。无形性增加了旅游交通经营管理的难度,诸如服务质量难以评定,服务产品难以促销,服务特色难以体现,服务纠纷难以解决,等等。

(二) 不可贮存性

粮食和工业品都可以长期贮存,今天卖不出去可留到明天再卖,其使用价值保持不变。旅游交通运输能力不能贮存,今天的舱位卖不出去,这些舱位今天的使用价值就浪费掉了,明天的舱位有明天的使用价值。

运力的不可贮存性,要求企业制订科学周密的运营计划,建立高效的预订及销售网络,并进行及时合理的运营调度,不断提高客座利用率,才能避免运力浪费,实现良好的经济效益。

(三) 季节性

受节假日、气候和旅行日程安排等诸多因素的影响,旅游者的旅游活动在时间上分布不均,这一现象被称为旅游活动的季节性。受旅游活动季节性的影响,旅游交通运输量也随季节和时间的推移而发生明显的、有规律的变化,具有较强的季节性。比如一年之中的寒暑假进入运输旺季,假期之后一般跌入运输淡季,其余为平季。

季节性在运力安排方面给旅游交通企业带来巨大困难,克服季节性带来的不利影响,必须做到“运力适中、调控灵活、协作经营”,即按平季或各季平均客流量安排运力,通过浮动价格适时调节淡、旺季客流量,与景点、饭店、旅



行社等相关企业共同开展常客优惠和淡季优惠等促销项目,维持基础客源,从而实现旺季不旺、淡季不淡、常年均衡的良性运输目标。

(四) 区域性

旅游交通线路是根据旅游者的流向(流动方向)、流量(旅客数量)、流时(旅行时间)和流程(旅行距离)等因素,集中分布在旅游客源地与目的地之间,以及旅游目的地内各旅游集散、居留、餐饮、游览、购物、娱乐等场所之间,具有明显的区域性。旅游者首先从各旅游客源地集中流向旅游目的地的口岸城市和中心旅游城市,然后向其他热点旅游城市和旅游区分流,之后才向其他温、冷旅游城市和旅游区延伸。

外部旅游交通,统称大交通,是指旅游客源地与目的地之间的交通,决定着旅游者可以进出旅游目的地的总量,对旅游业的发展具有长远的战略意义。内部旅游交通,统称小交通,决定着能否保持旅游交通热、温、冷线旅游客运量的相对均衡,保证旅游者在旅游目的地内正常流动和分流,对旅游业的发展具有重要的现实意义。

外部、内部交通有机结合,构成便利的旅游交通体系,才能克服区域性带来的热、温、冷线客运量分布不均的弊端,保证旅游者“进得来、散得开、出得去”,推动旅游业持久稳定的发展。

(五) 服务与消费同步性

工农业的产业运行一般分为生产、流通和消费三个相对独立的环节,在时间和空间上表现出相互隔离的特征。而旅游交通产业只有服务和消费两个环节,而且这两个环节在时间和空间上高度统一,同步进行。旅游交通运输服务开始,旅游者的交通运输消费同时开始;运输服务结束,消费也随之结束。

(六) 游览性

旅游交通产业运行具有明显的游览性特征。

第一,旅游交通客运一般只在旅游客源地与目的地之间进行直达运输,在若干旅游目的地之间进行环状运输,使旅游者能够在最短的时间内到达旅游目的地,在一次旅行过程中经过较多的旅游目的地,尽量避免走回头路,从而做到“旅速游慢”、“旅短游长”。

第二,旅游交通线路特别是公路和水运线路一般连接若干旅游景区(点),或经过风景、风情特色浓郁的地区,旅游车船多带有宽大玻璃窗和可调节座椅,以便使旅游者在旅行过程中集中参加多项游览活动,领略沿途美景,从而做到“旅中有游”。

第三,旅游交通工具富有特色,如具有传奇色彩的东方列车、具有民族特

色的羊皮筏、具有地方风格的滑竿、具有现代特征的水翼船等。这些交通工具本身对旅游者有着极大的吸引力,能够满足旅游者求新、求奇、求特、求异的心理需要,从而达到“游旅结合”。

(七) 舒适性

较之社会上的大众交通,旅游交通更注重舒适性。旅游列车在车厢设施、服务项目和质量、乘客定员控制等方面,都优于一般旅客列车。旅游车船公司所使用的交通工具,一般是以带空调、音响的豪华型车船为主。在航空飞行中,旅游者更多会选择既舒适又安全的大中型喷气式客机。当今世界豪华旅游交通工具当首推巨型远洋游船,它们一般在7万吨级左右,拥有星级客房、风味餐厅、购物中心和各类娱乐、健身设施,被誉为“海上浮动胜地”,是最舒适的旅游交通工具。

(八) 灵活性

普通旅客的出行一般是有往返性,其流量、流时、流向、流程比较均衡和固定,因此公共客运一般采用定期、定班、定线的固定作业方式。旅游者的出行季节性强且随意性大,其流量、流时、流向、流程极不稳定,分布极不均匀,因此旅游交通客运具有较强的灵活性和机动性。

比如,定期民航班机不能随意变更航线和飞行时间,更不能随意取消和增减班次,而旅游包机则可自由选择航线和飞行时间,并可根据客源状况及时取消或增减包机飞行次数。旅游交通运输的灵活性为运输企业提供了多方位开拓市场的巨大空间,有助于提高客座使用率和减少经营风险。

二、旅游交通的功能

旅游交通源源不断地向旅游业输送客源,从而保障旅游业持续稳定的发展,具有输送功能;在客源输送过程中,还能使旅游者体验各种交通方式的特殊游览需求,具有游览功能;能够连接旅游景点、饭店、餐馆、商店和娱乐场所等旅游经营单位,具有旅游产品组合功能;通过运输服务赚取外汇和回笼货币,具有创汇、创收功能;作为一个新兴产业,能够为社会创造更多的就业机会,吸纳大量社会富余劳动力,具有扩大就业功能。

(一) 客源输送功能

人力、畜力、自然力代步工具使早期活动成为可能。蒸汽机船和火车导致了近代旅游业的产生。航空、公路、铁路、水运、城市旅游交通和特种旅游运输工具构成的现代旅游交通体系推动旅游业进入现代发展阶段。而喷气式飞机、

高速公路、高速铁路等高科技交通工具促成了当代大众国际旅游的蓬勃发展。历史证明,旅游交通是旅游业产生与发展的前提条件和基本保证。

无旅不成游,异地消费是旅游活动的一般规律,客源市场与消费市场相分离是旅游业的基本特征。只有实现客源与消费市场的有机融合,才能保证旅游业的健康发展。没有客源,旅游业就失去了服务对象和消费市场,也就失去了存在和发展的必要性和可能性。旅游交通畅通,旅游者才能“进得来、散得开、出得去”,旅游服务、旅游设施和旅游资源才能得到充分利用,从而实现良好的社会和经济利益。否则,便会产生旅游交通“卡脖子”和“双颈”效应,从而严重制约和抑制旅游业的发展。旅游交通具有为旅游业输送客源的强大功能,因而被称做旅游业的大动脉。

首先,它要承担旅游者在旅游客源地与目的地之间的运送任务,解决旅游者进出旅游目的地的对外交通问题。对外旅游交通一般是中远距离运输,表现为某一客源地与若干目的地之间的环状往返运行形式,其中国际旅游交通占相当大的比重。

其次,它还要承担旅游者在旅游目的地内各交通站(场)、饭店、餐馆、景区(点)、商店、文体娱乐场所之间的运送任务,解决旅游者在目的地内的疏散问题。内部旅游交通一般是近中距离运输,表现为交通站(场)与饭店之间的直达往返运行形式,以及饭店与餐馆、景区(点)、商店、文体娱乐场所之间的环状往返运行形式。

(二) 特殊游览功能

旅游交通方式的传承性、多样性和参与性,决定了它具有独特的游览价值。不同历史时期、不同民族和地区都有其特色鲜明的交通方式,可供游人观赏和体验,并从中探询人类交通文化的发展脉络。旅游交通方式类型繁多,风格各异,给旅游者留下认知、比较、鉴别的巨大空间,有助于让旅游者开阔眼界,增长知识。相当一部分特种旅游交通方式是要求旅游者亲自或参与驾驶,如热气球、滑翔机、羊皮筏等,具有较高的技术难度和冒险性,为旅游者挑战自我、战胜自我开辟了一片新天地。旅游交通业的游览功能源于其专业技巧与技术,是游览景物所无法替代的,因而是独具魅力的特殊游览功能。

(三) 产品组合功能

旅游综合产品由交通、住宿、饮食、景点、购物、娱乐等单项产品组合而成,缺一不可。旅游交通以其独特的流动性,将其他单项产品串联起来,从而为旅游者提供完整的旅游组合产品。无论是团队旅游还是散客旅游者,都要乘坐交通工具往返于各种单项旅游产品经营场所,实现旅游组合产品的异地消费和综合消费。因此,旅游交通具有重要的旅游产品组合功能。

(四) 创汇与货币回笼功能

旅游交通具有劳动、资本、技术密集型三重属性，它所提供的高水平运输服务比低水平的公共运输服务所消耗的社会必要劳动更多，因而包含着更高的商品价值。作为旅游活动的先决要素和旅游组合产品不可缺少的组成部分，旅游交通服务成为旅游者购买和使用最频繁的消费项目，从而成为旅游创汇和货币回笼的主渠道。

2009 年，中国长途交通外汇收入占全国旅游外汇总收入的 29.5%，长途与市内交通两项收入共占国际旅游总收入的 33%，表明旅游交通已成为我国旅游业创汇的主要渠道（见表 1-1）。

表 1-1 2009 年国际旅游（外汇）收入构成

项 目	收入总额（亿美元）	占总收入比重（%）
一、长途交通	117.41	29.5
1. 民航	85.84	21.6
2. 铁路	12.77	3.2
3. 汽车	9.58	2.4
4. 轮船	9.22	2.3
二、游览	20.80	5.2
三、住宿	44.34	11.2
四、餐饮	36.14	9.1
五、商品销售	91.49	23.1
六、娱乐	28.82	7.3
七、邮电通信	9.55	2.4
八、市内交通	13.29	3.4
九、其他服务	34.91	8.8
总 计	396.75	100.0

资料来源：《2010 年中国旅游统计年鉴》（国家旅游局编制）。

(五) 扩大就业功能

旅游交通是社会化大生产分工不断细化的结果，属于国民经济的新兴产业。在其成长与发展过程中，为社会创造的就业岗位日益增多，对社会劳动力的需求不断增加，因而具有扩大就业规模的功能。作为一个集劳动、资本、技术密集型于一体的服务性产业，它对高、中、低各种层次劳动力均有较大需求，因此对于优化就业结构，提高就业水平具有积极的推动作用。据 2009 年中国旅游年鉴统计，到 2008 年年末，全国国际旅游业直接从业人数为 273.13 万人，其中旅游车船公司从业人数为 41 万人，约占从业总人数的 15%，仅次于涉外饭店

和旅行，成为第三大旅游就业产业。

第三节 旅游交通的构成方式

现代旅游交通产业主要由航空、铁路、公路、水运、城市旅游交通和特种旅游交通六种交通方式构成。每一旅游交通方式，又由旅游交通线路、旅游交通场站和旅游交通工具三个基本生产要素构成。各种交通方式根据其自身优势分工协作，运用不同运距、不同运速、不同运价来细分旅游交通市场，同时又优势互补，互相衔接，彼此竞争，共同构成现代旅游交通产业综合体系。

一、旅游交通线路

旅游交通线路分为人工建成的线路和自然形成的线路两类。人工建成的线路有旅游公路、旅游铁路、旅游索道、人工运河等，自然形成的线路有旅游空中交通航线、旅游内河航线、湖泊航线、旅游航海航线等。前者是大部或全部以人工劳动修筑而成，后者是利用天然的航道，再经过人工探测、整修加工和试航后形成。一般而言，人工修筑的旅游交通线路成本较高，耗资较多；自然形成的线路耗资较少，但值得指出的是空中旅游线路由于管制是技术密集型行业，所以成本较高。人工建成的线路除在投入使用前需要人工开辟、修筑外，使用后还需日常维护，以确保旅游活动的安全。

二、旅游交通场站

旅游交通场站是旅游交通运输的起点和终点，是旅游者的集散地。场站根据旅游者提供的运输方式不同，可分为机场、火车站、汽车站、码头等。场站的建立，其地点、规模、方式等的选择与确定，都要根据旅游客源市场和旅客流向因素而定。

三、旅游交通工具

旅游交通工具主要分为传统旅游交通运输工具、现代旅游交通运输工具和特殊旅游交通运输工具三种。传统旅游交通运输工具有人力车、马车、轿子、竹筏、皮筏、自行车等；现代旅游交通运输工具主要包括飞机、火车、汽车、邮轮等；特殊旅游交通运输工具有索道、热气球、飞艇、观光直升机、观光潜

水艇等。

现代旅游交通工具是当今旅游活动中的主要转移交通工具，而传统旅游交通工具和特殊旅游交通工具则起到对现代旅游交通工具的补充、辅助和增色作用。

(一) 传统旅游交通运载工具

1. 人力车

人力车是指靠人力推挽的车辆，是人类最早使用的一种车辆。它的载重能力比人肩挑、背负的能力大得多，而且它可以免除人体直接承受重压。但人的体力有限，因此人力车多是轻便的两轮车或独轮车。

中国商代（公元前 16—前 11 世纪）已能制造有辐车轮的轻便两轮车。秦汉时代（公元前 221—前 220 年）人力两轮车称为“辇”，一般为皇帝和显贵乘用。汉魏时代盛行用人力推挽的独轮车，货架安设在车轮的两侧，用以载货，也可乘人。独轮车只有一个车轮着地，便于通过田埂、小道。

19 世纪末期，亚洲出现一种载客人力车。它的主要组件是弹性车轮、钢片弹簧的悬挂装置和木制车厢。车厢前伸出两根辘杆，是挽车的手把。提起辘杆，乘车人身躯后仰，可减轻挽车力。中国的载客人力车是由日本传入的，故又称“东洋车”（见图 1-1）。

2. 马车

马车是马拉的车子，或载人，或运货。马车已有四千多年的历史。先秦时期称马车为“小车”，供贵族出行和战争时使用。因为马车具有浓厚的乡土气息，所以我国一些旅游胜地出现了修饰后的彩装马车，其外观鲜艳华丽，车内座位舒适，成为别具民族特色的旅游交通工具，如山东曲阜孔子故里的彩装马车（见图 1-2）。



图 1-1 东洋车

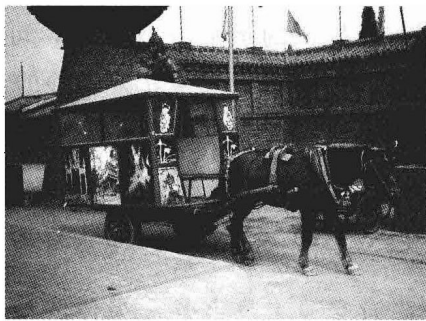


图 1-2 马车

3. 轿子

轿子具有结构轻便、乘坐舒适、灵活性大等特点，自古就是封建帝王封禅祭祀、夫人小姐进香还愿、平民百姓访亲求医等活动的代步工具。到 20 世纪三四十年代，由于人力车、畜力车和汽车的使用，轿子逐渐减少。最近几年，轿子又随旅游业的兴起和发展而出现在旅游景点和山地风景区，成为吸引旅游者的特殊运输工具（见图 1-3）。

4. 竹筏

竹筏，又称竹排（见图 1-4），用竹材捆扎而成，是有溪水的山区和水乡的水上交通工具，流行于我国东南、中南和西南诸省湖河上的一种运载人的民间传统工具。它有着悠久的历史，在船舶发展史上有自己的地位。竹筏用真竹配加刺竹捆扎而成，小筏用 5~8 根竹子，大筏用 11~16 根。一般的竹筏长约 3 丈，宽数尺。竹子的粗端做筏头高高翘起，细端做筏尾平铺水面。在一些著名的水资源风景区把竹筏作为我国传统的旅行游览工具，用来接待中外游客。例如福建武夷山风景区，就开辟了乘竹筏畅游九曲溪的游览项目，备受中外旅游者的青睐。



图 1-3 轿子

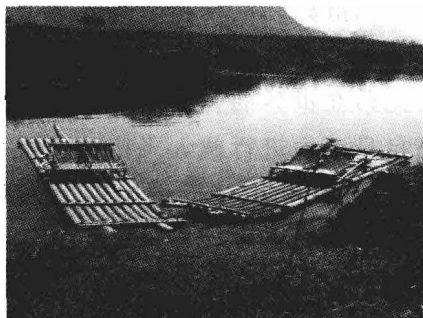


图 1-4 竹筏

5. 皮筏

皮筏是用羊牛皮扎制成的筏子（见图 1-5），为黄河沿岸的民间保留下来的一种古老的摆渡工具。当你在中山桥至黄河母亲雕塑之间的河滨小道上信步漫游时，偶尔会看到仍有皮筏子在河道上悠闲漂荡。远远望去，就像一叶扁舟，人筏混为一体，随波逐流；近看则见在紧贴水面的皮袋筏上，坐着五六个客人，随着波涛的起伏，颠簸而行，有惊无险，极富刺激。这是令人叹服的民俗文化的遗产。

6. 自行车

自行车（见图 1-6），又称脚踏车或单车，通常是二轮的小型陆上车辆。人

骑上车后,以脚踩踏板为动力,是绿色环保的交通工具。在日本称为“自行车”;在中国的内地、台湾和新加坡,通常称其为“自行车”或“脚踏车”;在港澳则通常称其为“单车”。在短途旅游中,自由、低碳、经济的自行车也受到欢迎,可以随时停车欣赏美景。



图 1-5 皮筏



图 1-6 自行车

(二) 现代旅游交通运载工具

1. 飞机

飞机指具有机翼和一具或多具发动机,靠自身动力能在大气中飞行的重于空气的航空器。严格来说,飞机指具有固定机翼的航空器。20 世纪初,美国的莱特兄弟在世界的飞机发展史上做出了重大的贡献。在 1903 年制造出了第一架依靠自身动力进行载人飞行的飞机——“飞行者”1 号,并且获得试飞成功。他们因此于 1909 年获得美国国会荣誉奖。同年,他们创办了“莱特飞机公司”。自从飞机发明以后,飞机日益成为现代文明不可缺少的运载工具。它深刻地改变和影响人们的生活。

从 20 世纪 60 年代起,随着大型喷气客机的出现,飞机已成为国际和国内长途旅游的重要交通工具,它不仅缩短了空间距离,而且减少了旅途耗费的时间,为进行长距离国际旅游和国内大跨度旅游提供了前所未有的有利条件。现在,一个国家或地区的航空运输能力和机场旅客吞吐量,是衡量其旅游发展水平的一个重要标志。

2. 火车

火车,人类历史上最重要的机械交通工具,早期称为蒸汽机车,也叫列车。有独立的轨道行驶。铁路列车按载货物,可分为运货的货车和载客的客车;亦有两者一起的客货车。1804 年,由英国的矿山技师德里维斯科利用瓦特的蒸汽机造出了世界上第一台蒸汽机车,时速为 5~6 千米。因为当时使用煤炭或木柴做燃料,所以人们都叫它“火车”,于是一直沿用至今。1840 年 2 月 22 日,康瓦耳的工程师查理·特里维西克设计了世界上第一列真正在轨上行驶的火车。

1879年,德国西门子电气公司研制了第一台电力机车。1905年美国通用电气公司制造了世界上第一台内燃机车。新型机车的使用,大大提高了铁路运输效率,到1905年,全世界一百多个国家和地区有了铁路。20世纪60年代以后,铁路运输开展了以提高运载量和运行速度为中心的运输革命,除了采用集装箱运输和组织万吨“长大”列车以外,西欧、日本、澳大利亚等国重要致力于高速铁路的研究和建设,利用“气垫”列车和磁悬浮列车,使新型火车的行驶速度达到200~480千米/小时。而大力发展的电气化高速列车是目前铁路发展的主旋律。

铁路旅游交通经济、舒适、安全、方便。游客在车厢内可以尽情饱览沿线自然风光、城乡美景,同时还可以在车上休息,车下游览,节省旅游的开支费用,是适合中国国情、旅游者经常采用的中远距离旅游交通方式。近年来我国铁路部门为了提高铁路旅游交通的吸引力,专门开辟了旅游列车,采取了增加服务项目、减少停站等措施,以保证旅游者在旅途中的舒适和到达目的地的时间,极大地提高铁路交通的效率。电气化高速列车目的出现将更加有助于铁路旅游交通的发展。当今,铁路交通是制约我国大规模开发国内旅游的关键因素,铁路交通的建设水平直接关系到我国旅游事业的发展规模与水平。

3. 汽车

汽车是指有自身装备的动力装置驱动,一般具有四个或四个以上车轮,不依靠轨道或架线而在陆地行驶的车辆。汽车通常被用作载运客、货和牵引客、货挂车,也有为完成特定运输任务或作业任务而将其改装或经装配了专用设备成为专用车辆,但不包括专供农业使用的机械车。全挂车和半挂车并无自带动力装置,它们与牵引汽车组成汽车列车时才属于汽车范畴。

公路汽车旅游交通是最重要、最普通的短途运输方式,其特点是灵活性较大,快速方便,能深入到旅游点内部,实现“门对门”的运送服务;对自然条件适应性强,道路质量要求不高,可随时停留,任意选择旅游点,把旅游活动从点扩大到面;公路建设费用少,工期短、见效快。但是它的运客量小,运费较高,受气候变化影响大,长途运输成本高。

公路旅游交通不仅可以独立完成运送旅游者的任务,更是其他交通方式不可缺少的联运伙伴。一个旅游区,除了航空、铁路等交通长距离交通可进入性好外,旅游区还必须有良好的公路系统,公路旅游交通在承担短途旅游者运送中有着重要的作用。我国目前广泛修建了旅游中心城市到所辖风景区的高等级公路,将大大缩短旅行时间,增加游览时间。随着公路旅游交通专用汽车大型化、全天候服务的发展,使公路旅游交通运行距离延伸为中远程旅游服务。

随着汽车制造技术的提高和生产速度的加速,私人汽车数量猛增,加之高速公路的出现,人们开始利用汽车外出旅游,既方便又自由。在私人汽车发展