

高等职业教育教材

铁路 旅游 地理

刘文彬 宗霞 郭秀萍 编

KD001263C

西沙群岛

中沙群岛

中国铁道出版社

高等职业教育教材

铁路旅游地理

刘文彬 宗 霞 郭秀萍 编
郭 强 审

中 国 铁 道 出 版 社

2 0 0 4 年 • 北 京

内 容 简 介

本书打破了旅游地理按旅游区或行政区介绍景点的习惯,把主要旅游景点的分布与铁路线科学、合理地结合起来,从旅游业、旅游路线的设计规划以及旅游资源的基本知识入手,以铁路线为依据,分别介绍了京哈线方向、京包线方向、京沪线方向、京广线方向、宝成线方向、陇海线方向、沪杭线方向等铁路沿线及附近的国家重点风景名胜区 119 处,历史文化名城 99 座和一些重要的风景名胜地,在每章前有铁路线及附近主要景点分布示意图,著名景点的介绍中的配有景观图片,图文并茂。

本书集知识性、实用性、趣味性、观赏性于一体,既是高等职业学校客运专业、旅游专业的教学用书,也可作为职业培训教材,同时也是导游人员、教师以及广大旅游爱好者的参考资料。

图书在版编目(CIP)数据

铁路旅游地理/刘文彬,宗霞,郭秀萍编. —北京:中国铁道出版社,2004.9
高等职业教育教材

ISBN 7-113-06183-4

I. 铁... II. ①刘...②宗...③郭... III. 旅游地理学—中国
—高等学校:技术学校—教材 IV. F592.99

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 100414 号

书 名:铁路旅游地理

作 者:刘文彬 宗 霞 郭秀萍 编

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街 8 号)

责任编辑:金 锋

封面设计:冯龙彬

印 刷:北京精彩雅恒印刷有限公司

开 本:787×1092 1/16 印张:16.5 字数:422 千

版 本:2004 年 10 月第 1 版 2004 年 10 月第 1 次印刷

印 数:1~3 000 册

书 号:ISBN 7-113-06183-4/U·1713

定 价:42.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

编辑部电话:(010)51873134 发行部电话:(010)51873171

前 言

第二次世界大战以后,世界旅游业迅速发展,现已成为世界上经济产值最高的产业之一,旅游正成为现代人类社会重要的生活方式和社会经济活动。我国旅游业在改革开放以后,也得到快速发展。中国以崭新的姿态进入了 21 世纪,旅游业保持着高速发展态势。在国际旅游方面,2001 年我国国际旅游收入达 178 亿美元,仅次于美国、西班牙、法国、意大利,居世界第五位,占全球市场份额的 3.8%,稳居亚洲第一,我国已经成为世界十大国际旅游目的地之一。2001 年国内旅游收入达 3 522 亿美元。旅游业作为我国国民经济新的增长点地位再次被确认,在整个社会经济发展中的作用日益增强。

我国幅员辽阔,旅游资源种类丰富、分布广泛,为旅游业的发展提供了雄厚的物质基础。随着居民收入水平的提高、节假日的增多,国内中、长距离的游客越来越多,铁路运输作为中、长途客运的主力军,在旅游业发展中起着重要作用。2004 年 4 月我国铁路实现了第五次提速,铁路运输以它的经济、快速、安全、舒适、正点、污染小等优点,吸引了越来越多的旅游者,成为国内中、长途游客首选的旅行方式。为了满足铁路客运专业培训教材建设和旅游者的需要,中国铁道出版社以全路成人中专运输经济专业教学指导委员会为依托,精心组织部分学校的老师编写了《铁路旅游地理》一书。

本书把铁路布局与重要旅游景点两者科学、合理地结合在一起,为游客在国内旅游提供合理的旅游路线,重要景点还配有图片,图文并茂。所以,本书集科学性、实用性和观赏性为一体。它既是铁路客运专业的培训教材,也是导游人员的好助手、广大旅游爱好者乘火车进行国内旅游的好参谋。

书中介绍的旅游地主要包括国务院公布的第一、二、三批国家重点风景名胜区共 119 个和第一、二、三批中国历史文化名城共 99 座。本书共分为九章,章节的划分是以铁路线的方向为依据的,香港、澳门、台湾安排为一章。

参加本书编写的人员有：石家庄铁路运输学校宗霞（第一章第一节及第五、六、八章），广州铁路职业技术学院刘文彬（第一章第二节及第二、四、七、九章），呼和浩特铁路成人中专郭秀萍（第三章）。书中图片由刘文彬提供，景点分布图由宗霞绘制。本书由武汉铁路职业技术学院郭强担任主审。

本书在编写过程中得到铁路成人中专运输经济专业教学指导委员会和许多学校领导、教师的大力支持，尤亚林、贾润、龚力、黄丽华、柯米乐、刘志强、赵岚等老师参加审稿并提出了宝贵意见，在此一并致谢。

由于编者水平有限，书中难免有疏漏之处，敬请各位专家、读者不吝赐教，以便于修订，使之日臻完善。

编 者

2004年5月

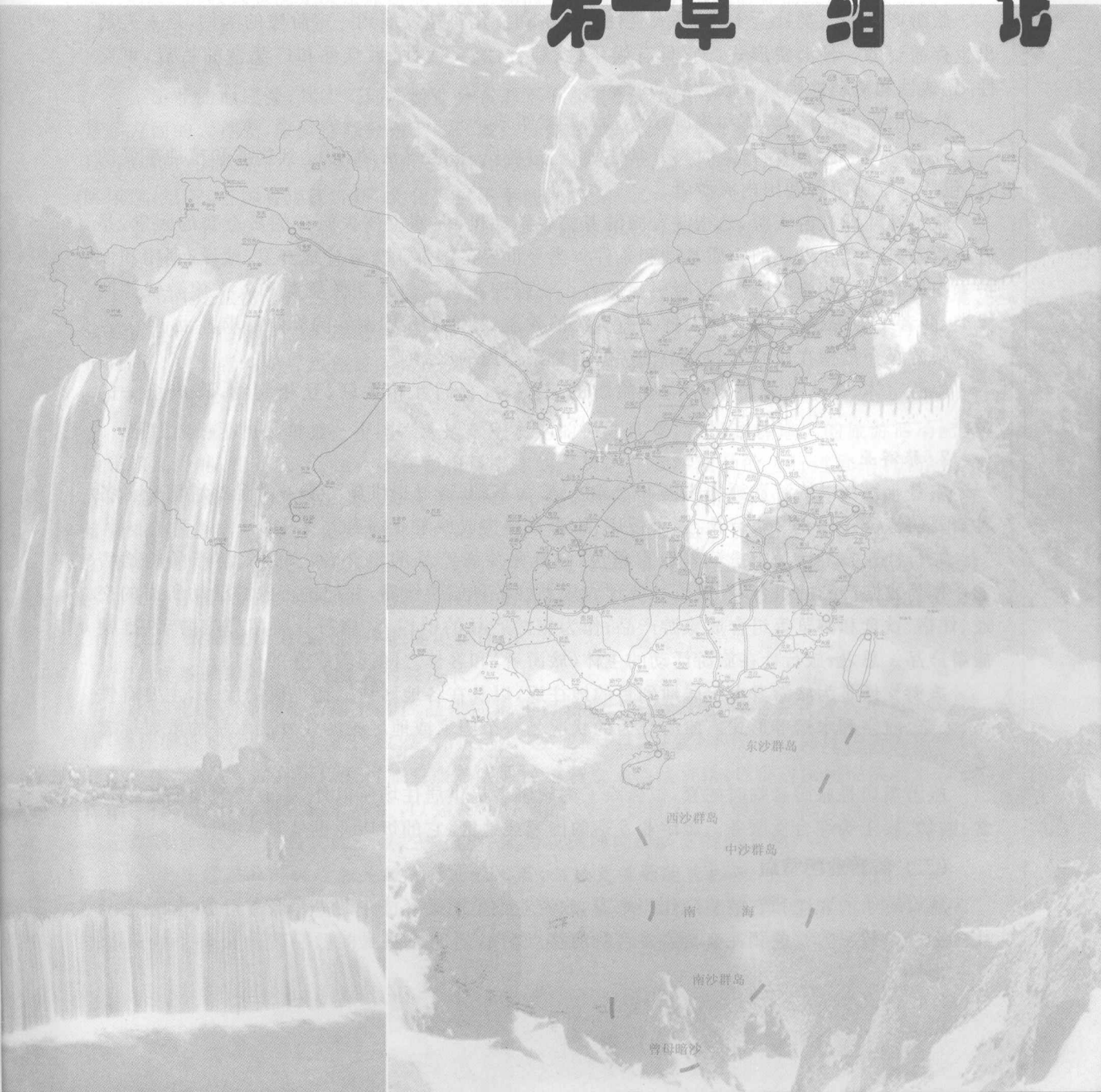
目 录

第一章 绪 论	1
第一节 铁路旅游地理概述	2
第二节 旅游资源的概念和分类	10
复习思考题	30
第二章 京哈线方向旅游	31
第一节 京哈铁路沿线旅游	32
第二节 京承铁路沿线旅游	45
第三节 沈大铁路沿线旅游	48
第四节 沈丹铁路沿线旅游	50
第五节 其他铁路沿线旅游	51
复习思考题	54
第三章 京包一包兰线方向旅游	55
第一节 京包铁路沿线旅游	56
第二节 包兰铁路沿线旅游	61
复习思考题	68
第四章 京沪线方向旅游	69
第一节 京沪铁路沿线旅游	70
第二节 皖赣铁路沿线旅游	90
复习思考题	98
第五章 京广线方向旅游	99
第一节 京广线铁路沿线旅游	100
第二节 京九铁路沿线旅游	121
第三节 同蒲—太焦—焦柳铁路沿线旅游	128
第四节 湘桂铁路沿线旅游	140
第五节 海南省旅游	143
复习思考题	148
第六章 宝成一成昆线方向旅游	149
第一节 宝成铁路沿线旅游	150
第二节 成昆铁路沿线旅游	158

第三节	成渝—川黔铁路沿线旅游	175
第四节	湘黔—贵昆铁路沿线旅游	182
第五节	黔桂铁路沿线旅游	185
第六节	南昆铁路沿线旅游	186
	复习思考题	187
第七章	陇海—兰新线方向旅游	189
第一节	陇海铁路沿线旅游	190
第二节	兰新铁路沿线旅游	202
第三节	兰青—青藏铁路沿线旅游	215
	复习思考题	226
第八章	沪杭—浙赣线方向旅游	227
第一节	沪杭—浙赣铁路沿线旅游	228
第二节	鹰厦—来福铁路沿线旅游	239
	复习思考题	248
第九章	香港、澳门、台湾旅游	249
第一节	香港旅游	250
第二节	澳门旅游	252
第三节	台湾旅游	254
	复习思考题	257
	参考文献	258

Xu Lun

第一章 绪论





第一节 铁路旅游地理概述

一、旅游业

(一) 旅游业的概念

1. 旅游概述

旅游是以游览为目的旅行,其中游览是旅行的主要目的,旅行则是实现这一目的的手段。旅游是个内涵非常丰富的概念。它是指人们选择某一地点、地区、国家所进行的一种有益于身心健康、拓宽眼界、增长知识的综合性活动,如度假、观光、娱乐、休养、探险等。

旅游产生于人类社会实践,是人类社会经济和文化科技发展到一定阶段的产物,是人类超出生存需要的一种消费形式。它具有娱乐性、综合性、灵活性、大众性和广泛性的特点,审美性、异地性和流动性则贯穿旅游活动的始终。

旅游由旅游主体、客体和旅游媒介三大要素组成。

旅游主体即旅游者,指暂时离开常住地,通过游览、消遣等活动,以达到物质和精神享受的人,包括国际旅游者和国内旅游者。

旅游客体即旅游资源,是指激发旅游者的旅游动机,促使主体去旅游的最重要的因素,是旅游业赖以生存和发展的物质基础和条件。当今世界各国都千方百计地开发、建设、利用和保护本国最有特色的旅游资源,以吸引旅游者。旅游资源包括自然旅游资源和人文旅游资源两大类,两者结合得越完美,越能发挥旅游资源的效益,越能满足旅游者的旅游需求。

旅游媒介是指在旅游者和旅游资源间起桥梁作用的旅游业。

旅游主体、客体和旅游媒介构成旅游的三要素,它们互相关联、互相制约,形成统一的整体。

2. 旅游业

旅游业就是以旅游资源为凭借,以旅游设施为基础,通过提供旅游服务满足旅游消费者各种需要的综合性行业。旅行社、旅游饭店、旅游交通构成旅游业的三大支柱。

旅行社在旅游活动中扮演着双重角色,它既是旅游产品的组合者,又是旅游产品的销售者。作为旅游产品的组合者,旅行社要预先规划好各种旅游线路,并把进行旅游活动所需的交通、住宿、饮食和游览等组合成旅游产品;作为旅游产品的销售者,旅行社要招揽旅游者、推销旅游产品。总之,旅行社在旅游活动的主体(旅游者)和客体之间起着媒介的作用。

旅游交通是为旅游者由定居地到目的地往返,以及在各地区往返而提供的服务,主要有铁路、公路、航空和水运等形式。旅游交通的状况是一个国家或地区旅游业发展水平的重要标志之一。

旅游饭店是旅游者临时的家,饭店除了为旅游者提供居住场所以外,一般还为他们提供饮食、购物、娱乐等综合性服务。旅游业发达的国家或地区,它的饭店业也是发达的。

(二) 旅游业的特点

从旅游业的职能和它的实际作用来看,旅游业也是国民经济中的一个服务行业,但是它与社会上一般的服务行业相比有着许多自身的特点。



1. 综合性

旅游业的综合性特征取决于两个方面:一是旅游产品的生产、销售、消费及旅游管理涉及社会的几十个行业部门。由于旅游业经营者必须为旅游者提供食、住、行、游、购、娱等一体化服务,为了满足旅游者的多重需要,就要有多种不同类型的企业为旅游者提供商品和服务,因而它必须联系到国民经济中其他的行业和部门。只有各行业 and 部门协调配合、互相促进,旅游业才能发展;其二是旅游效益要求达到经济、生态和社会效益三结合的综合效益,不能只考虑经济效益而忽视了生态和社会效益。因而使旅游业具有综合特点。

2. 依赖性

旅游业的发展依赖于许多条件。自然、人文旅游资源的开发和利用是旅游业发展的必要条件和基础;交通运输、餐饮、市场供应和旅游基础设施是旅游业的主要支柱;社会经济繁荣程度、人民经济收入状况是决定旅游业客源市场的主要因素。因此,旅游业的发展依赖于社会上相关行业的发展。

3. 地域差异性

旅游业的地域性,其实质即旅游业分布的不平衡性或地域差异性,造成这种不平衡的原因是多方面的。首先,旅游资源分布上的区域差异是基础,由此决定了要形成具有不同供给水平且各具特色的旅游区(地);其次,由于各种因素的影响,旅游者对各种旅游目的地的选择具有区域性;第三,各国各地区经济、文化发展不平衡性等。

上述三个方面的有机结合最终导致了旅游业地区分布的不平衡性。

4. 季节性

季节性是旅游业的经营在时间上分布不平衡的表现。具体表现为:一是地理位置与环境、旅游资源种类与性质等构成的旅游区的旅游环境条件;其二是客源地的环境和假日的集中分布时间。这两者均可导致旅游经营的淡、平、旺季差异的季节性特征。

5. 涉外性

现代旅游不再是单独一个国家或地区所发生的孤立现象,各国和各地区的旅游活动已经形成相互影响、相互联系、相互依存和相互协作的态势。在旅游活动的进行过程中,国界和洲界的概念渐渐淡化了,旅游业也逐步形成一个跨地域的世界性的大行业。就一国而言,既有接待外国旅游者的任务,也要组织国内居民出国旅游。由于社会制度、社会文化、生活方式存在着较大的差异,因此,发展国际旅游业的政策性很强,既要讲求经济效益,又要重视通过旅游活动促进各国人民之间的相互了解,增进友谊。

(三) 旅游业在国民经济中的地位和作用

1. 发展旅游业可获得较高的经济收入

旅游业通过提供旅游服务和商品供应取得经济收入。由于旅游资源具有再生性和稳定性,使旅游业成为一种投资省、收效大的行业。发展国内旅游业,不仅可以满足广大人民群众的文化生活需要,而且可以通过旅游服务吸收浮游资金来回笼货币,以促进国内市场的繁荣与稳定。接待国外游客可赚取外汇,以弥补外贸逆差,平衡国际收支,增强外汇支付能力。旅游业正在成为当今世界最大的产业之一,也将成为我国国民经济发展的支柱产业。

2. 发展旅游业可促进相关经济行业的发展,创造更多的就业机会

旅游业是一个综合性的行业,它的发展要以建筑业、运输业、商业、饮食业、轻工业、农业、通讯业和医疗文化等部门的发展为前提,因而,旅游业的发展又会带动这些行业的进一步发



展。旅游业是一个劳动密集型的行业,需要大量劳动力,因此,发展旅游业也能增加整个社会的就业渠道。

3. 旅游业是永远的“朝阳产业”

传统的产业一般都有周期性的产业更迭或产业结构调整问题,一些曾独领风骚的产业,过了一定时期后就会被技术更先进、效益更高的产业所代替,由“朝阳产业”变为“夕阳产业”。但旅游业是永远的“朝阳产业”。劳动生产率越高,科技越进步,人们的闲暇时间就会越多,旅游需求就会越大,对旅游供给的硬件和软件的要求就会越高。

4. 旅游业是资源节约型和可持续发展型的清洁产业

对于大多数的旅游资源而言,具有永续利用的特点,没有损耗,或损耗很小,例如,参观、游览,旅游者所带走的只是印象和观感,而不能带走旅游资源本身,从而使旅游业成为“风景出口”行业,而且永远也“售”不完。当然也有一小部分旅游资源,如垂钓、购物等,在旅游过程中被消耗掉,但只要合理利用也可以通过人工再生产的方法得到补充。发展旅游业对环境基本没有污染,所以,旅游业又被称为“无烟工业”。

旅游业不仅在国民经济中的地位越来越重要,而且,在加强精神文明建设,增进各国、各地区、各民族之间的团结和友谊;发展城市建设,美化环境,保护名胜古迹,发展科学文化事业方面发挥着积极作用。

(四) 新中国旅游业的发展

中国近代旅游业起步于20世纪20年代,直到新中国诞生前夕,中国的旅游业基础十分薄弱。新中国的诞生,为中国旅游业的发展开辟了广阔的前景。

建国50多年来,我国旅游业的发展大致经历了四个阶段:

第一阶段(1949~1954年),创业时期。新中国建立初期,为适应侨眷出境探亲和接待归国华侨探亲旅游的需要,1949年11月,第一家国营华侨服务社诞生于厦门市,陆续成立了华侨服务社并扩大到全国。1954年4月15日成立“中国国际旅行社总社”。

第二阶段(1954~1966年),起步时期。1954年日内瓦会议和1955年万隆会议以后,中国国际地位空前提高,同我国建交的国家增加了一倍多。到1957年中国国际旅行社除了与11个社会主义国家旅行社交往外,还与西方国家的113个旅行社建立起业务联系。

进入20世纪60年代,国际形势有了新的变化。特别是1964年初,周恩来总理成功地访问亚、非、欧14个国家之后,中法建交、中巴通航等外事活动,揭开了中国对外关系的新篇章,架起了通往西方国家桥梁。国内经济经过“调整、巩固、充实、提高”八字方针的贯彻执行,经济形势迅速好转,为我国旅游业发展提供了有利条件。于是,来自西方国家旅游者不断增加,1965年,全国接待外国旅游者比上一年翻了两番,创当时的历史最高记录。

1965年6月5日,我国正式建立了中国旅游事业管理局,负责统一领导和管理全国的旅游事业。同年,外交部和公安部联合发文放宽了对西方国家旅游者的旅华限制。至此,我国发展旅游业的条件明显改善,标志着中国旅游业在正常的轨道上迈开步伐。

第三阶段(1966~1977年),停滞时期。1966年5月开始的“文化大革命”使我国社会、经济、文化陷入动乱之中,也使正在成长中的中国旅游业受到了极大的干扰和破坏。当时我国旅游业已处于极端危难之中。

第四阶段(1978年以后),发展时期。十一届三中全会决定全国工作重点转移到社会主义经济轨道上来,贯彻国民经济“调整、改革、整顿、提高”的方针。随后中共中央提出的促进技术



进步,提高经济效益,对外开放,对内搞活等一系列重大政策,为旅游业带来了生机和活力,使中国旅游事业进入了一个新的发展时期。近几年来,随着我国经济的快速发展,人们的物质和精神文明水平有了显著的提高,也加快了我国旅游业发展。中国旅游业在进入 21 世纪后,仍保持着高速发展的态势。在国际旅游方面,2001 年我国国际旅游收入达 178 亿美元,稳居亚洲第一,首次居世界第五位,占全球市场份额 3.8%,名列世界十大国际旅游目的地之一。旅游业作为国民经济新的增长点的地位再次被确认,旅游业在整个社会经济发展中的作用日益显现。表 1-1 为 1997~2001 年我国旅游事业发展情况。

表 1-1 1997~2001 年我国旅游事业发展情况

指 标		1997 年	1998 年	1999 年	2000 年	2001 年
旅行社总数 (个)		4 986	6 222	7 326	8 993	10 532
全国旅游饭店总数 (个)		5 201	5 782	7 035	10 481	7 358*
入境旅游人数 (万人)		5 758.79	6 347.84	7 279.56	8 344.39	8 901.29
国内居民出境总人数 (万人)		817.54	842.56	923.24	1 047.26	1 213.44
国内旅游人数 (万人)		64 400	69 450	71 900	74 400	78 400
旅游收入	国际旅游收入 (亿美元)	120.74	126.02	140.99	162.24	177.92
	国内旅游收入 (亿美元)	2 112.70	2 391.18	2 831.92	3 175.32	3 522.36

注: * 为星级饭店数量。

(五) 旅游业与交通运输业的关系

旅游交通是指为旅游者实现旅游,从出发地到目的地,以及在目的地内进行游览后再回到出发地,整个旅游活动过程中所利用的各种交通运输方式的总和。它包括各种交通设施以及与之相应的一切旅途服务。

现代旅游的主要交通方式包括航空、铁路、公路和水路四种运输方式。除去主要交通方式,在旅游目的地或规模大的旅游景区内,为适应特殊的自然条件或特殊的文化氛围,以及特殊需求,还提供了特种旅游交通服务,如索道、轿子、竹筏、骆驼、雪橇、仿古交通工具等。各种旅游交通方式在旅游客源地与目的地内的各旅游中心城市间、旅游中心城市与其所辖各景区间以及景区内部紧密衔接,构成通达有序的旅游交通网络。

从宏观上看,旅游交通与通用交通即通常所指的交通运输,很难划定明确的界限。旅游者使用最广泛、最频繁、最常见的运输形式还是公共交通,旅游专用交通在硬件过程上与公共交通毫无区别。因此,旅游交通是同整个交通运输系统联系在一起的,是整个交通运输网中的一部分。

1. 旅游交通是实现旅游活动不可缺少的重要因素

旅游交通是现代交通运输业的重要组成部分,也是旅游业三大支柱之一,它与旅行社、旅游饭店相互联系,构成一个整体。

人们外出旅游,首先必须完成从常驻地向旅游目的地的空间转移,这就是旅行。旅游除了步行外,还必须借助于交通工具才能实现。古代由于生产力水平低下,交通工具非常落后,因而旅游的区域和规模都受到极大的限制,近代交通工具的发明和广泛使用,为大规模的旅游活动创造了条件,突破了区域的限制,使洲际和环球旅游成为可能,大大缩短了旅游活动的空间距离,节约了时间,使旅游人数越来越多,旅游规模不断扩大。从旅游接待国(区)来看,旅游交通使这一地区接待旅游者的愿望得以实现。同时,一个旅游接待国(区)常常拥有许多游览地,



只有使旅游者到达游览地,旅游业的种种设施的服务才能真正发挥作用,实现他们的价值和和使用价值。因此,不仅要使旅游者与旅游接待国(区)之间有便利的交通联系,还必须使旅游者与各个游览地之间也建立起便利的交通联系。旅游交通不发达,就不可能有发达的旅游业。可见,交通运输业的发展不仅是一个国家或地区旅游业发展的必要条件,而且还对旅游业起着极大的推动作用。

2. 旅游网点的兴起和形成有赖于交通运输业

交通对于旅游点的辟建起着举足轻重的作用。有些地方自然风景虽然十分优美,但由于交通不便,不为人所知,更不用说有大批旅游者前往观光了。由于交通不畅,一些自然旅游资源 and 人文旅游资源都十分丰富的地方得不到应有的发展。如我国湖南的张家界,前些年因交通落后鲜有旅游者前往,而在改变了交通条件之后,接待能力大大提高,游客逐年增多。因此,发展各类交通运输,将有力的促进新的旅游网点的开辟和兴起。通达的交通是沟通客源地与接待地空间联系的基础,使旅游行为得以实现的基本条件,是旅游地能否开发的先决条件。

3. 旅游交通是旅游业收入的重要组成部分

旅游业的收入门类很多,其中旅游交通的收入所占份额相当大。尤其是洲际旅游和环球旅游。据统计,欧美旅游者来我国旅游,其中机票约占全部旅游费用的一半左右。我国城镇居民国内旅游花费中,交通花费所占的比例为近 30%,远远超过了购物、住宿和餐饮,居各项花费之首。由此可见旅游交通在创收方面的重大作用。

4. 旅游业对交通运输也有反作用

不论在什么时期,旅游业的发展都会对交通业发展产生强大的需求拉力,促使交通运输业的迅速发展。主要表现为:交通运输工具的研制与使用向大型制、高速度、豪华、舒适、多功能的方向发展;促使交通设施的扩建与增建;带动旅游交通服务业的发展,增加服务项目,提高服务质量。

5. 在旅游交通中,铁路客运扮演着重要的角色

铁路客运的优势在于它运量大、运费低、速度快、安全性好、舒适、正点、污染小而深受广大游客的欢迎,成为国内中、长途旅行者的首选旅行方式。据统计,近几年铁路旅客周转量占旅客总周转量的比例,一直保持在 36% 左右,仅次于公路运输居第二位,是承担中、长途旅客旅行的主力军。所以铁路交通是发展国内旅游的重要条件,对我国旅游业的发展起着重要作用。

二、旅游路线的设计规划

(一) 旅游路线的概念

旅游路线是旅游部门为旅游者设计的进行旅游活动的路线。一条旅游路线是由交通线把若干个旅游点或旅游城市合理地贯穿起来的路线。

旅游路线的形成受旅游点、交通条件、旅游市场、经济状况、旅游时间等因素的制约,是旅游部门(如旅行社)依据这些因素设计的。一个旅游区或行政区内旅游路线可以自成体系,也可以进行区域间合作,共同安排具有特色的旅游路线。如开辟“丝绸之路”旅游路线,东起古城西安,经兰州,穿河西走廊,再到名胜众多的酒泉,通过万里长城的终点嘉峪关,向西到有人类艺术灵宫之称的敦煌莫高窟旅游点,如再向西延伸,可把新疆的一些旅游点连起来。

在旅游市场上,推销旅游产品通常是预定的路线承包促销的。承包的项目包括游览哪些



旅游点,游览内容是什么,停留时间的长短,搭乘的交通工具,服务项目和旅游包价等。

旅游路线不同于游览路线。游览路线往往是在一个旅游地或旅游点,为游客设计的最佳游览路线。例如到一景点进门处常见到的游览路线图,则属此类。

(二) 旅游路线的种类

根据线路组织与设计者的思路及线路本身的用途不同,可以设计出多种各具目的的旅游线路。

按旅游线路的距离可分为三种,即短程旅游线、中程旅游线、远程旅游线。短程旅游线的游览距离较短,活动范围较小。活动范围一般在一个地区及旅游城市推出的一日游、二日游等;旅游城市到周边卫星城镇、远郊县区的旅游线路等。

中程旅游线的游览距离较远,活动范围一般在一个省级旅游区以内或跨省级旅游区的周边地区,如湖北省推出的武汉—庐山—九华山—黄山旅游线;武汉—宜昌—神农架旅游线路即属于此类。

远程旅游的游览距离长,旅游者活动范围大,一般指在跨省级旅游区范围以上,包括海外旅游线路、边境旅游线路和国内远距离旅游线路。

根据旅游天数分为一日游、二日游、……、六日游,甚至半月游等。这种旅游路线在我国一些旅游城市很普遍。游客多是国内的,这种路线的设计主要是为了满足不同类型的游客的需要,例如有的游客到了成都以后,只安排了一天游览时间,又想到都江堰去游览,则可选择成都—青城山—二王庙—都江堰一日游。这种旅游路线一般说来,天数少,路程短,游览点少,也不包吃、住。如果是游览天数多的路线,一般承包游客的住或吃。

按照旅游活动内容和性质,分为普通观光旅游路线和专题旅游路线。从桂林乘船顺漓江而下,沿江有许多风景点,一直到阳朔,这条旅游线路则属于普通观光旅游路线。我国当前多数是这类旅游路线。专题旅游路线是以某项旅游内容为题而设计开辟的旅游路线,线路中所连接景点一般具有统一的内容,是专门为一些具有特殊目的的旅游者设计的。例如“三国”历史烟云遗址游、涉外边境观光游、“丝绸之路”探古游以及宗教旅游路线——四大佛教名山游等。随着文化旅游、体育旅游、仿古旅游的盛行,对一部分旅游者有较大的吸引力。

按照旅游者所乘的交通工具,可分为:徒步旅行路线、自行车旅游路线、水上(乘船)旅游路线(如武夷山九曲溪旅游路线)、豪华特别快车旅游路线、汽车旅游路线,或是几种交通工具结合使用。

(三) 设计规划旅游路线的意义

1. 便于旅游者有目的地挑选、安排自己的旅游活动

旅游者人员构成不同,爱好、旅游目的、经济状况、旅游时间等千差万别,所要求的旅游路线不一样,为了吸引旅游者,各个国家和地区都开辟多种旅游路线,例如我国开辟了越来越多的旅游路线,便于旅游者挑选,使旅游者了解外出所乘的交通工具,有哪些旅游内容,达到什么目的,实现心中有数,避免了“漫游”。

2. 有利于发挥各旅游点的功能

有些旅游点或旅游地,由于地理位置比较偏僻,分布较分散,虽然旅游观赏价值很高,如只到此地旅游,不仅费时,而且内容也显得单调乏味。例如海南岛最南端的天涯海角,如果从海口市到天涯海角就得一天的时间,天涯海角的景点有一两个小时即可游完,游览活动很单调,



如果把海南岛几个旅游点,如鹿回头、五指山、万泉河、兴隆农场等地连接起来,则旅游内容丰富多样,可充分发挥各旅游景点的旅游功能。

3. 有利于旅游者合理利用时间

一般说来,旅游者要求在一定的时间内,尽量多游览一些旅游点,旅游路线设计的合理,就可以缩短非旅游时间(主要是途中消耗的时间),增加游览时间,避免出现重复旅游和迂回旅游。所谓重复旅游是指往返走不必要的重复路线,迂回旅游即是在旅游中走弯路、兜圈子等。例如一位已经到达北京的旅游者,欲游览山西省的风光名胜,他先去大同市游览了云冈石窟,即返回北京,再去五台山、恒山,又折返太原,这样的旅游路线即形成重复旅游和迂回旅游,如果事先了解山西省交通状况,并知道各旅游点的地理位置,合理地安排好路线,就会避免上述的重复和迂回旅游。

4. 便于旅游者有计划地支配费用

旅游者的行、住、吃喝一些劳务服务费用,通常是按旅游路线包价出售的,不同的旅游路线其包价不同,有的价值高,有的价低。旅游者在旅游前可以根据自己的经济情况,选择自己的旅游路线,有计划地支配各项费用,例如对旅游商品也能果断地购买。如果旅游者没有按旅游路线包价去旅游,游完某一地之后,下一个旅游地还不知道要花多少钱,它就不会去购买较多的旅游商品。

5. 有利于旅游部门和交通部门有计划地接待游客

旅游路线的规划有利于旅游部门和交通部门掌握旅客流量、流向,做到有计划地接待,另外,便于做到各旅游点客源的综合平衡,控制“热点”的人数,增加“冷点”的客源。

6. 合理利用各种运输工具

在设计旅游路线时,往往根据游客旅游路线的长短、旅游的内容和目的,选择不同的交通工具。一般短程旅游路线,选择汽车旅行,可发挥公路运输方便、灵活的优点;中长程旅游路线,大多数会选择乘火车旅行,可发挥铁路运输经济、安全、快速的优点。而经济条件较好的游客可选择乘飞机,可发挥航空运输快捷的优点;如果是为了满足游客观赏河流沿岸或湖泊周围风光名胜的旅游路线,会安排游客乘船游览;而沙漠地区,往往会选择让游客骑骆驼游览一些景点等。所以合理的旅游路线能发挥各种运输工具的优势。作为铁路运输部门的旅行社,应多设计中、长距离的旅游路线,即满足旅游者的需要,又可以发挥铁路运输的优势,还可以增加创收。

(四) 旅游路线设计的原则

1. 旅游路线的特色和旅游内容丰富多彩兼顾的原则

因为旅游者动机、旅游的形式、旅游资源的属性各不相同,所以旅游路线的设计规划也必须有特色,这样才能吸引各类游客。如新疆乌鲁木齐市到吐鲁番市的旅游路线的特色是游览和参观葡萄沟,品尝香甜无籽的葡萄,另外,还可以看到维吾尔族的风俗民情以及具有浓厚的民族风格的伊斯兰教堂、苏公塔、交河古城等游览点。

旅游线上旅游点和旅游项目也要丰富多彩,使旅游者自始至终游兴饱满,切忌彼此雷同。如果在一条旅游路线上,连续游览古寺庙,旅游者就会厌烦。总之,旅游内容要多样、有变化,避免单调无趣、枯燥无味。

2. 旅游路线的起点和终点尽量安排在不同的进出口岸(对国外旅游者而言)

起点和终点安排在不同的地方,便于旅游者出入境,同时也避免了大的迂回和往复。这样



的旅游路线,旅游者节省了旅途时间,可以在有限的的时间里,游览更多的地点。

3. 每条旅游路线的旅游活动安排上要有张有弛,要有节奏感

旅游活动安排得太紧,已搞成填鸭式的旅游,使人疲惫不堪,失去了旅游是物质和精神更高级的享受这一作用。反之,安排得太松散了,会使人失去兴趣。有人认为,每条旅游路线上最好安排三个旅游高潮。即开始一个高潮,以提高游兴,中间一个高潮,最后一个高潮使之印象深刻。如从上海到重庆的长江旅游路线,游船到南京是一个小高潮;到九江登庐山又是一个高潮;过宜昌,进入三峡达到最大高潮;出三峡,船到重庆时,游客都非常愉快。

4. “实用、经济、安全、舒适”的原则

旅游者选择旅游路线的动机取决于:是否有游览价值;是否交通便利;是否经济、实用;是否安全舒适。时间最省、路径最短、价格最低、游览景点内容最丰富是每一个游览者追求的目标。因此,设计旅游路线要充分考虑“实用、经济”,同时又要考虑“安全、舒适”。安全是人类最基本的要求,而舒适又使旅游活动最基本的内容。应尽可能缩短路线,尽可能涵盖具有代表性且观赏性强的旅游景点。

5. “热点”和“冷点”相互兼顾,保持客流平衡

“热点”是指客流量大,游客多的旅游点,例如杭州、西安、桂林、北京等旅游区的旅游点。“热点”往往造成游客数量超过环境容量,游客拥挤,交通堵塞,如果管理跟不上,旅游资源和生态平衡遭到一定的破坏。

“冷点”是指游客少,旅游设施闲置的旅游点。例如由于各种原因,有的旅游点每年只有少量的游客。设计规划旅游路线时,就要做好调查研究,预测客源,了解各个旅游点或旅游城市的接待能力,以及环境容量和交通运输条件,尽量把“热点”上的游客疏导到“冷点”上,做好综合平衡。在一条旅游路线上,既有“热点”,又有“冷点”,使每一条旅游路线都变成“热线”。

三、铁路旅游地理

(一) 旅游地理学

地理学是研究地球表面自然和人文地理要素(包括地貌、气候、水文、植被、动物、居民、民族及其生产活动等)的分布规律或空间关系的学科,具有明显的综合性和地域性特点。其中,自然地理学和人文地理学是地理学的两大分支。旅游地理学就是属于人文地理学下面的经济地理学中的一支。由于旅游与地理密切相关,人类旅游活动与地理密不可分。因此,可以说旅游地理学是应现代旅游业迅速发展的需要而产生的一门新兴的综合性边缘学科。

旅游地理学是应用地理学分科。它是研究旅游资源的地理分布、形成条件、特点、开发利用和旅游点(地区)规划布局的学科。主要研究内容包括:调查和评价旅游资源;勘定和规划旅游区及其服务设施的合理布局;设计旅游线路和活动项目;正确处理保护旅游资源与发展生产的关系;关于编著旅游地理教材和旅游宣传品(书、刊、地图、图片等)等导游材料;以及研究旅游经济等。

旅游地理学是旅游与地理两种不同性质学科有机结合的产物,既有自然科学的属性,又有社会科学的特点,同时,旅游地理学以地理学知识为基础,涉及社会学、历史学、经济学、民族学、民俗学、考古学、建筑学、园林学、生态学、环境学、美学、医学、宗教等诸多学科的知识,因而它是一门具有明显综合特点的边缘学科。



旅游地理学是一门实用性很强的应用学科,它的实用性在于直接服务于旅游者的旅游活动,直接服务于旅游交通及旅游业,因而旅游地理学具有强大的生命力。

(二) 铁路旅游地理的内容、学习目的和学习要求

铁路旅游地理主要包括:铁路运输在我国旅游业中所起的作用;铁路运输与旅游业的相互关系;铁路布局与旅游资源(景点)分布的关系,即铁路沿线以及附近的旅游城市和风景名胜的分布;科学、合理的规划旅游路线。

通过学习,掌握铁路旅游地理的基础知识、基本理论。了解我国主要铁路干线布局以及与之相关的旅游资源的分布,便于为铁路运输服务;有助于了解我国各大铁路干线的运输状况与客源分布的关系,熟悉客流分布和客流流向,便于我们在实际工作中更好地疏导客流,合理安排旅游线路,开行旅游专列;充分了解我国铁路旅游的优越条件和资源优势;通过了解我国的大好河山、悠久的历史文化,从而极大地激发人们的爱国主义情感和学习热情。

铁路旅游地理是一门综合性和实践性都很强的课程,要求我们在学习的过程中注重理论联系实际,把学到的知识运用到实践环节,与铁路客运工作紧密结合起来,解决实际问题。

第二节 旅游资源的概念和分类

一、旅游资源的概念

凡能激发旅游者的旅游动机,为旅游业所利用,并由此产生经济效益与社会效益的现象和事物均为旅游资源。所以作为旅游资源有两点需要强调。其一,是能激发旅游者的动机,这是旅游资源的必备条件。除了能激发旅游者的旅游动机外,还必须为旅游业所利用才行;其二,在具备了上述两个条件的基础上,关键还在于能否获得良好的经济效益和社会效益。这里包括开发的难易程度和开发后经营成本的高低,以及给当地经济建设和社会发展带来的作用等问题。

旅游资源是发展旅游业的基础和重要组成部分。一个国家或地区旅游事业的发展成功与否,从根本上说,是取决于这个地区旅游资源的特色和丰富程度,取决于能否妥善处理好开发旅游资源与保护环境的关系。

二、旅游资源的分类

旅游资源的内涵十分丰富,涉及自然、社会和人文多个方面,因此,目前国内外旅游学界对旅游资源尚无比较确切统一的分类方法,多数学者都是从多角度进行划分。目前最流行的分类是按旅游资源的基本属性分类,把旅游资源分为自然旅游资源和人文旅游资源两大类。旅游资源可细分如图 1-1 所示。

在现实生活中,常常有许多自然与人文两类旅游资源和谐相融、密不可分的景观——专家称此为“复合型旅游资源”。

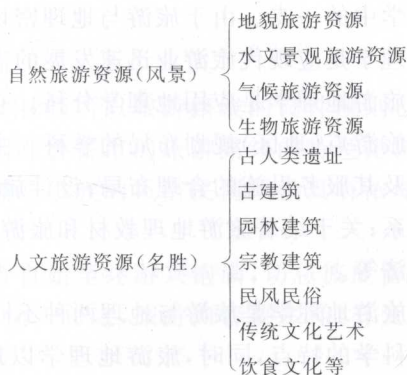


图 1-1 旅游资源细分