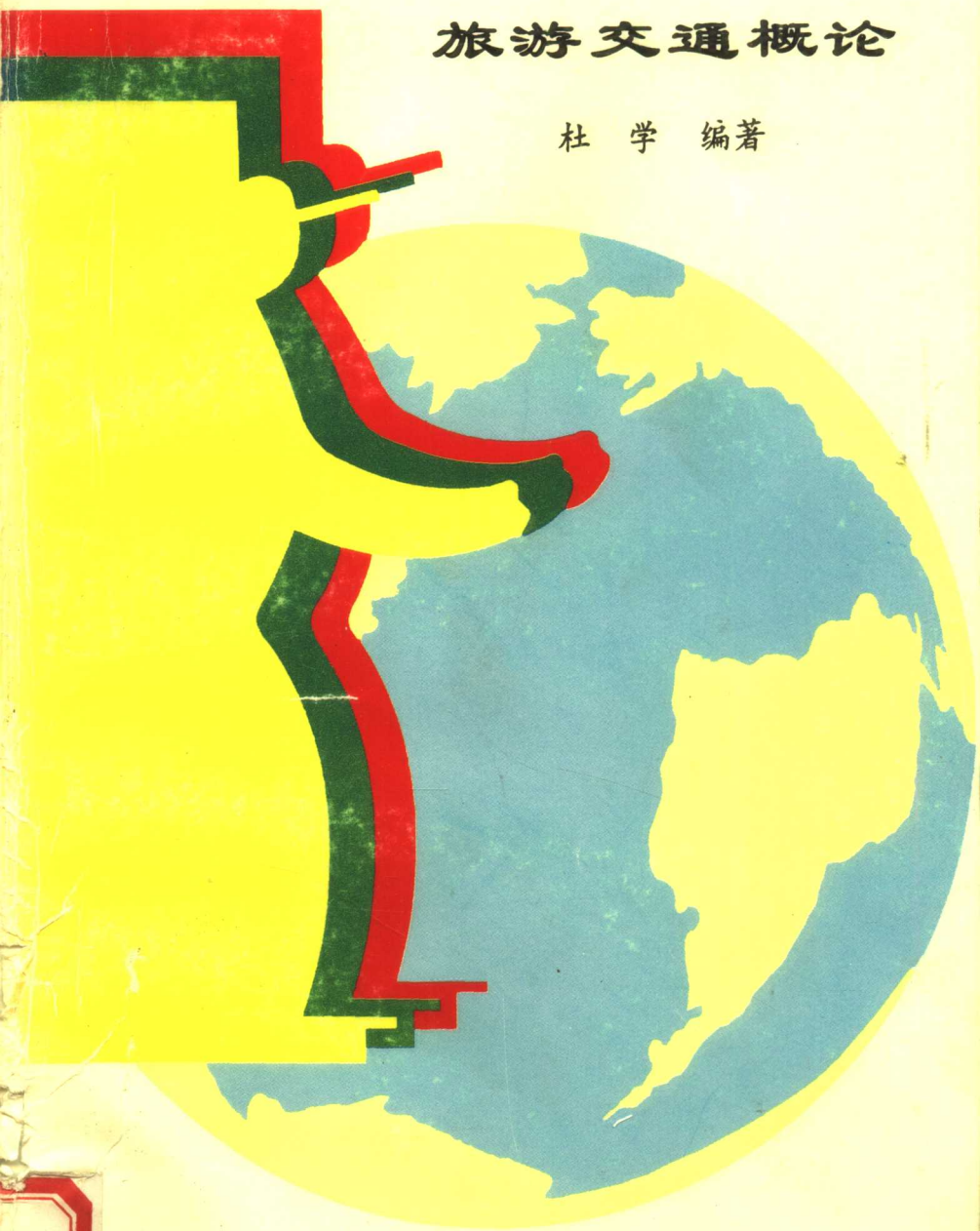


旅游专业系列教材

旅游交通概论

杜学 编著



旅游教育出版社

旅游交通概论

杜 学

旅游教育出版社

· 北 京 ·

图书在版编目(CIP)数据

旅游交通概论 / 杜学著. - 北京: 旅游教育出版社,
1995.12

ISBN 7-5637-0642-9

I. 旅… II. 杜… III. 旅游业: 交通运输业-概况-
世界 IV. F591

中国版本图书馆 CIP 数据核字(95)第 20870 号

旅游交通概论

杜学 著

*

旅游教育出版社出版

中国科学院印刷厂印刷

新华书店经销

*

开本: 850×1168 毫米 1/32 8.625 印张 195 千字

1996 年 1 月第 1 版 1996 年 1 月第 1 次印刷

印数: 1—5000 册 定价: 8.50 元

前 言

在北京第二外国语学院成立 30 周年前夕,《旅游专业系列教材》开始出版问世。这是一件值得庆贺的好事。

1983 年,经国务院批准,北京第二外国语学院划归国家旅游局领导。学校的主要任务随之发生变化:培养合格的旅游和外语专业人才成为全校教职工的明确目标。从那时以来,我院涌现了一批献身旅游教育、学有所成、所长的教师。

随着我国旅游事业和旅游教育的发展,北京第二外国语学院作为全国唯一直属国家旅游局的全日制本科旅游专业的高等学校,组织旅游专业系列教材的写作与出版,满足全国旅游教育发展的需要,便成了顺理成章的事。《旅游专业系列教材》是我院计划编写和出版的多种系列教材中的第一种。

令人欣慰的是,参加《旅游专业系列教材》编写组的教师们经过 10 年左右的教学实践,已经积累了相当丰富的教学经验,十分熟悉自己所教课程的专业知识。更重要的是,他们中的大多数先后有机会到外国进修学习,了解旅游业发达国家的实际情况,接触国外旅游教育与科研中的最新资料 and 观点。与此同时,每一位教师也都程度不同地投身我国旅游业的实践,在旅行社、饭店或其它与旅游相关的行政管理部门或企业工作或实习。

这样,当读者认真阅读本系列教材的每一种书时,会发现它们具有一个显著的共同特点:中外结合,理论与实践结合。与我国 70 年代末刚实行对外开放时出版的一些旅游著作或教材不同,它们不只是简单地向国人介绍外国情况和外国专家、学者的观点。

由于同类著作在国内外并不鲜见,读者会自然地希望在本系列教材中接触新情况,了解新观点,获得新经验。我不敢保证本系列教材中的每一种书都包含崭新的观点和独创的见解——那是在评价一种新书时的一项重要依据——但我深信教师们在写作时都作了巨大努力,保证教材的科学性和实用性。

钱 炜

于北京第二外语学院

1994年8月

目 录

第一章 绪论	(1)
第一节 旅游交通的定义和特性.....	(1)
第二节 旅游交通业的基本构成及其特点.....	(6)
第三节 旅游交通业的作用	(17)
第二章 世界旅游交通业	(23)
第一节 世界现代旅游交通历史沿革	(23)
第二节 世界现代旅游交通现状	(29)
第三节 世界现代旅游交通发展趋势	(42)
第三章 中国旅游交通业	(49)
第一节 中国现代旅游交通业发展简史	(49)
第二节 九十年代中国旅游交通业现状	(68)
第三节 中国旅游交通业未来发展趋势	(77)
第四章 旅游交通管理体制	(80)
第一节 旅游交通管理概述	(80)
第二节 中国旅游交通部门管理体制	(86)
第三节 旅游交通企业管理体制	(94)
第五章 旅游交通运营管理	(104)
第一节 旅游交通运营管理概述.....	(104)
第二节 旅游交通营运计划管理.....	(107)
第三节 旅游交通营运组织管理.....	(112)
第四节 旅游交通营运服务管理.....	(117)
第六章 旅游交通市场营销	(124)

第一节	旅游交通市场营销概念	(124)
第二节	旅游交通市场营销战略	(128)
第三节	旅游交通市场营销策略	(132)
第七章	旅游交通需求与供给分析	(144)
第一节	旅游交通需求分析	(144)
第二节	旅游交通供给分析	(149)
第三节	旅游交通供需关系	(154)
第八章	旅游交通价格	(158)
第一节	旅游交通价格的基本特征	(158)
第二节	中国旅游交通价格体系	(162)
第三节	旅游交通差价和保护价	(189)
第九章	旅游交通预测	(194)
第一节	旅游交通定性预测法	(194)
第二节	旅游交通定量预测法	(204)
第十章	旅游交通规划	(220)
第一节	旅游交通规划的性质和作用	(220)
第二节	旅游交通规划的基本原则	(222)
第三节	旅游交通规划的一般程序	(224)
第四节	旅游交通规划的内容	(227)
第五节	旅游交通规划实例分析	(234)
第十一章	旅游交通法规	(243)
第一节	旅游交通法规的定义和作用	(243)
第二节	旅游交通法律关系的主体和客体	(245)
第三节	旅游交通法律关系的保护	(251)
第四节	国际旅游交通法规	(255)
附:主要参考文献		(267)

第一章

绪 论

内容提要:旅游交通是旅游业发展的前提条件和旅游接待业三大支柱产业之一。本章旨在论述旅游交通的定义和产业特性,阐述旅游交通业与旅游业、交通运输业之间的产业关系和相互促进作用,系统介绍旅游交通业的基本构成及其特点等基本知识,使同学们对旅游交通有一个概要的了解,加深对旅游交通重要性的认识,为以后学习旅游交通各专题知识和技能奠定基础。

第一节 旅游交通的定义和特性

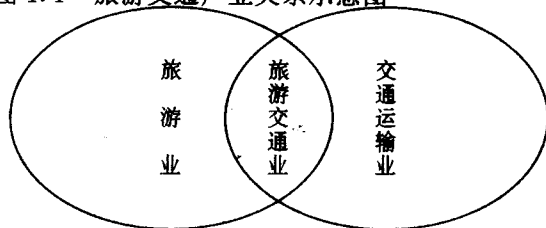
一、旅游交通的定义

旅游交通是指为旅游者在旅行游览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。

旅游交通业是介于国民经济交通运输业与旅游业之间的一个相对独立的产业,属于第三产业的范畴。一方面,它借助于飞机、车、船和机场、车站、港口码头等交通运输设施,从事运送包括旅游者在内的旅客及其行李的社会生产活动,是整个国民经济交通运输业的必要组成部分。另一方面,它以旅游者为主要运送对象,使旅游者在旅游客源地与目的地之间、以及旅游目的地内各旅游活动场所之间产生空间位移,以便使旅游者进行正常的旅游活动,因

此,它又是旅游业的重要组成部分(见图 1.1)。

图 1.1 旅游交通产业关系示意图



中国旅游交通业是伴随旅游业的日益成熟而逐步形成的一个相对独立的产业。其特征有三:首先,它是适应旅游业发展的需求而产生的,并能满足旅游业继续发展对交通运输需求的产业。随着旅游业的发展,旅游客源地与目的地之间、旅游目的地内各旅游城市之间、各旅游景区(点)及其他旅游活动场所之间的交通条件亟待改善,而现有交通运输线路、设施、服务、营运方式、运力等都难以满足旅游业发展的要求,所以只有通过发展新型旅游交通才能保障旅游业的继续发展。比如,为适应旅游业发展的需要,九寨沟、张家界、路南石林等新兴旅游区相继修建了旅游公路和旅游机场,这些旅游交通设施不仅满足了当地旅游业目前发展的需要,而且为当地旅游业的进一步发展奠定了必备的交通条件。又如,为了适应旅游业对季节性和区域性航空运输的要求,于1984年成立的中国旅游包机公司,在旅游旺季和定期航班运力供不应求的旅游城市之间开展了一系列旅游包机客运活动,促进了旅游业的健康发展。

其次,它是为了满足旅游者对交通运输的特殊需求而产生,并具有满足旅游者对游览性和舒适性交通运输需求的产业。旅游者的旅游活动本质上是一种享受型消费活动,因而,旅游者往往需要便于游览、富有特色、比一般交通运输更为豪华的交通运输服务。这种需求也是现有社会交通运输业难以满足的,而发展旅游交通

则可以满足旅游者的这些特殊需求。比如,豪华游船、豪华旅游出租汽车、双层空调旅游列车等都是适应旅游者的特殊需要而投入运营的,并深受旅游者的欢迎。又如,为适应旅游者不愿意走回头路的心理需要,中国民航开辟了上海—北京—西安—上海、广州—桂林—杭州—广州和广州—北京—西安—桂林—广州等主要热点旅游城市之间的多条环形旅游航线,极大方便了旅游者的旅游活动。

第三,旅游交通已经形成一定的产业规模。以运送旅游者为主要营运目的的旅游交通企业不断增多,到1992年11月我国旅游汽车、游船和缆车企业就达357家,占全国旅游企业总数的6.8%;其中大型企业18家,占全国大型旅游企业总数的9%。旅游交通从业人员队伍不断壮大,1992年旅游车船公司从业人员就有4.1万余人,占全国国际旅游从业人员总数的5%,比上年增加1000多人。旅游交通经济效益不断提高,1993年旅游交通通讯等外汇收入达21.2亿美元,占全国旅游外汇总收入的45.2%,比上年增长25.3%。旅游系统和社会交通运输企业每年约承担4000多万海外旅游者和4亿多国内旅游者的运送任务,旅游客运量不断增加。

二、旅游交通业的特性

旅游交通作为一个相对独立的产业有其自身的特性。同时,作为一个交叉性产业,它还具有与国民经济交通运输业和旅游业共有的某些特性,现综合归纳如下:

(一)游览性

旅游交通具有明显的游览性。首先,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,从而实

现“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。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。

(二)舒适性

与一般社会交通相比,旅游交通更注重舒适性。比如,旅游列车在车厢设施、服务质量和项目、乘客定员等方面,都优于一般旅客列车。旅游车船公司所使用的交通工具,也是以带空调、音响的豪华型车船为主。旅游者在预定航空交通工具时,也往往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”。

(三)季节性

一年之中,乃至一天之内,旅游交通客运随着季节和时节的推移而发生明显的、有规律的变化,具有较强的季节性。旅游旺季、节假日期间,旅游交通客运量骤然增加;旅游淡季期间,交通量急剧减少。随着五天新工时制的实施,和城市居民周末旅游的兴起,中国城市周末旅游交通客运量明显大于工作日的客运量。一天之内,上午前往旅游景区(点)和下午返回居留地的旅游交通客运量大于其他时间、方向的客运量。不同国家、地区、城市和景区(点),其季节性也不尽相同。比如,中国5、9、10三个月为旅游交通旺季,而英国则为7、8、9三个月。

旅游交通的季节性,往往导致旅游旺季和高峰时间旅游交通运力紧张,旅游淡季和低谷时间旅游交通运力浪费。国际上通行的

解决办法是实行季节差价,在旺季和高峰时间通过提高交通票价适当限制客流量,而在淡季和低谷时间通过降低交通票价刺激客流量的增加,以便保持旅游交通客运量在全年各个季节和时间的相对稳定。

(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重要的战略意义。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)无形性

一般商品,如顾客所购买的苹果和西服等商品,可以看得见,摸得着,归购买者所有,是有形商品。而旅游者所购买的旅游交通商品,只是从甲地到乙地的空间位置转移,旅游者乘坐的飞机、车、船等交通工具也不归旅游者所有,这种商品看不见,摸不着,为无形商品。旅游交通的无形性,增加了旅游交通企业的经营难度。这是因为企业很难把自己经营的旅游交通商品直观地介绍给旅游者,或让旅游者事先试用这些商品,而只能在长期的经营过程中通过提供优质服务,逐步在消费市场上树立起良好的企业形象和商

业信誉,才能在市场竞争中处于主动地位。

(六)不可贮存性

再以苹果和西服为例,这种商品今天卖不出去,还可以贮存起来,留着以后再卖。而旅游交通商品则不行,今天的座位(舱位)卖不出去,这些座位今天的使用价值就浪费掉了,明天的座位有明天的使用价值,所以旅游交通商品具有不可贮存性。为此,旅游交通企业应制定严格、周密的营运计划,实施科学、合理的营运调度,提供高效、便利的票务预定和销售服务,不断提高交通工具的客座利用率,才能避免运力浪费,增加经济效益。

(七)供给与消费的同步性

旅游交通企业不提供有形商品,只导致旅游者及其随身携带行李在特定时间、特定空间的位置转移。旅游交通运输供给开始,旅游者的交通运输消费同时开始;交通运输供给结束,消费也随之结束。因此,旅游交通具有供给与消费的同步性。

此外,旅游交通还具有流动性、国际性、综合性,对政治、经济、军事、自然灾害等突发事件的敏感性,等等。

第二节 旅游交通业的基本构成及其特点

当今世界旅游交通业基本上已形成以公路、航空、水运和铁路四大现代方式有机结合的综合性产业。公路旅游交通已步入时速达 120 公里的高速公路时代;航空交通已进入时速达 900 公里左右的喷气机时代;水运交通已跨入豪华游船时代;铁路交通也已迈进时速在 200 公里以上的高速铁路时代。四大现代方式优势互补、协调发展、综合应用是今后世界旅游交通业发展的大方向。此外,世界各国、各民族的地方、民间、传统交通方式,是旅游交通的必要补充。

一、旅游公路交通方式

旅游公路交通方式以汽车为主要交通工具,以公路为交通线路,以汽车站场为始终停靠站,主要从事短、中程旅游客运。它是世界上最主要的旅游交通方式,承担世界上约一半以上国际旅游者的运输量。

(一)旅游公路交通方式的设施

1. 汽车

汽车是由动力装置驱动、具有4个和4个以上车轮的非轨道无架线的车辆。用于旅游公路交通运输的汽车,主要有客车、私人汽车和旅游专用车等3类。

1) 客车

根据交通部《汽车旅客运输规则》规定,专门用于运送旅客的营运客车,根据舒适程度可分为普通客车、中级客车和高级客车3类:

a. 普通客车是指无特殊舒适装备或车内设置分隔货仓的客车。

b. 中级客车是指比同类普通客车座位减少,舒适性提高,备有宽、软座椅,寒冷地区有暖气设备的客车。

c. 高级客车是指舒适性高,密封性好,具有高级软椅、空调等设备的客车。

根据容量客车可分为大型、中型和小型3类:

a. 小型客车是指横排最多只能装置3个座位,座位总数为15座以下(含15座)的客车(包括轿车)。

b. 中型客车是指横排(包括通道的可折式座椅)最多只能装置4个座位,座位总数为16—30座的客车。

c. 大型客车是指横排(不包括通道)可以装置4个及以上座位(含4个座位),且座位总数为31座以上(含31座)的客车。

按营运方式客车可分为客运班车、旅游车和出租车等 3 类：

a. 客运班车又可分为直达班车、普快班车、普客班车和城乡公共汽车 4 类：

——直达班车是指由始发站直达终点站，中途只作必要停歇，但不上下旅客的班车。

——普快班车是指站距较长，沿途只停靠县、市及大镇等主要站点的班车。

——普客班车是指站距较短，停靠站点（含招呼站）较多，配备随车乘务员的班车。1994 年 8 月北京市开始运行的无乘务员售票的客车也属于普客班车。

——城乡公共汽车是指由县城开往农村乡镇，站距短，旅客上下频繁，并配备随车乘务员的短途班车。

b. 旅游车包括旅游班车和游览客车两种。旅游班车是定期运行于旅游客源地与旅游目的地之间的车辆。游览客车是不定期运行于旅游景区（点）内或若干景区（点）之间、供旅游者沿途观光的车辆。提供旅游综合服务的旅游车上，应备有饮水、常用药等服务性物品，并根据实际需要，装配御寒或降温设备，随车配有导游人员。

c. 出租车客运是以轿车和小型客车为主，根据用户要求的时间和地点行驶、上下及等待，按里程或时间计费的一种营运方式。出租车要装置经有关部门检验、合乎标准的计价器，备有收费标准、计费办法和带有照片的出租车驾驶员编号牌。1992 年我国共有旅游出租汽车 20 多万辆。

2) 私人汽车是指非营业性私人拥有的汽车，它一般为小轿车，也有少量吉普车、面包车和旅游专用车。私人汽车在发达国家已十分普及，并成为重要的旅游交通工具。90 年代初，美国每 1.6 人、德国每 2.4 人、法国每 2.6 人、日本每 3.7 人就拥有一辆私人汽车。

3)旅游专用车主要有流动旅馆汽车和宿营车两种。

a. 流动旅馆汽车,是1959年德国人乔治·汉尔脱发明的,可分为双层和拖挂两种类型。双层流动旅馆汽车,上层为观光车厢,下层为卧铺车厢。拖挂流动旅馆汽车,前边为游览客车,后边为卧铺车厢。均设有卫生间、娱乐室,适用于长途旅行和观光。此类汽车一般由旅行社和旅游汽车公司经营。我国第一辆类似于流动旅馆汽车的国产卧铺客车出现于1988年,投放到昆明至下关营运,深受旅游者欢迎。之后,很快在四川、贵州、上海、天津等近20个省、自治区、直辖市推广普及。

b. 宿营车是具有旅行游览和生活起居双重功能的汽车。单体宿营车,前部为驾驶室,后部为卧室兼起居室,并设有小型盥洗室及厨房。拖挂宿营车,是由轿车或吉普车牵引一个宿营车厢,宿营车厢前部为起居室,中部过道两侧为盥洗室和厨房,后部是卧室。在发达国家宿营车特别是拖挂车比较流行,适用于家庭周末和节假日度假旅游。1991年,日本有1200万人参加宿营车旅游,约占日本总人口的10%。

2. 公路

公路是供汽车等各种车辆行驶的线形工程构造物,主要由路基、路面、涵洞、桥梁和隧道等组成。中国的公路,按行政管理等级标准可分为国道、省道、县道、乡道和专用公路;按技术等级标准可分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路、四级公路和等外级公路。专门用于旅游交通的公路属于专用公路,一般称为旅游公路或游览公路。旅游公路一般建在城市与旅游景区(点)之间、或旅游景区(点)内及各景区(点)之间,沿途风光秀美。为了保护旅游景区(点)和公路沿途优美环境的完美性,旅游公路的建设往往不受技术等级的限制,坡度、弯度随地势自然起伏、蜿蜒,但路面质量要求较高。

3. 公路客运站

中国公路客运站按旅客日发送量分为4个等级,即一级站、二级站、三级站和四级站。根据交通部《公路汽车客运站级别核定和建设要求》规定,被国家列为重点旅游区的车站属于二级站;一般旅游区车站属于三级站。受旅游交通季节性的影响,旅游区客运站全年旅客日均发送量一般小于同级其他客运站,但旅游旺季期间旅客日发送量又往往大于同级其他客运站。

(二)旅游公路交通方式的特点

1. 灵活方便

旅游交通汽车车辆种类多,规格全,营运灵活;公路网里程长,密度大,四通八达;汽车站场数量多,分布广,遍及城乡各地。因此,与其他交通方式相比,更加灵活方便。旅游者使用私人汽车,更是不受旅行时间和线路的局限,可以随时安排和调整旅游行程和目的地。

2. 节约时间

利用公路交通方式,可免去预先定座、购票、托运行李和办理登机(火车、船)等一系列手续,不必考虑往返于居住(留)地和机场(火车站、港口码头)之间的换乘问题。使用私人汽车还可以在居住地与旅游目的地之间,以及在目的地内各旅游活动场所之间进行直达旅行。因此,在200公里左右的近距离旅行中比其他方式更省时。

3. 便于游览

使用公路交通方式,旅游者不仅可以清楚地观赏沿途自然风光和城乡风貌,还可以直接抵达旅游景区(点),甚至靠近旅游吸引物,便于观光游览和参加动态旅游活动。乘坐汽车的旅游者,包括部分有组织的旅游团,都可以临时增减所游览的旅游景点和参加的活动项目,延长或压缩旅游时间,从而使旅游者游得尽兴,玩得开心。