

普通高等学校旅游管理教材

旅游交通管理

崔莉 主编
杜学 副主编



清华大学出版社

普通高等学校旅游管理教材

旅游交通管理

崔 莉 主 编

杜 学 副主编

清华大学出版社

北 京

内 容 简 介

本书根据市场经济原理和旅游交通产业特性,以世界旅游交通发展趋势、中国旅游交通发展模式和改革方向为大背景,采用理论和实际案例相结合的方式,对现代旅游交通业进行系统化、深层次、全方位的剖析,反映了国内外旅游交通理论与实践的总体水平、最新发展动态和趋势,并详细介绍了旅游交通业的管理模式。本书注重实用性和可操作性,系统阐述旅游交通管理、运营、营销、价格、规划等基本理论方法,及其应用技巧和程序,并提供相应的案例予以直观说明。

本书可作为旅游院校本、专科学生的专业教材,同时也可作为旅游交通企业的中、高级管理人员及相关业内人士的参考书。

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签,无标签者不得销售。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13501256678 13801310933

图书在版编目(CIP)数据

旅游交通管理/崔莉主编. —北京:清华大学出版社,2007.5

(普通高等学校旅游管理教材)

ISBN 978-7-302-14998-9

I. 旅… II. 崔… III. 旅游业-交通运输管理-高等学校-教材 IV. F506

中国版本图书馆CIP数据核字(2007)第047164号

责任编辑:邓 婷 赵玉琨

封面设计:范华明

版式设计:赵丽娜

责任校对:焦章英

责任印制:王秀菊

出版发行:清华大学出版社 地 址:北京清华大学学研大厦A座

<http://www.tup.com.cn> 邮 编:100084

c-service@tup.tsinghua.edu.cn

社总机:010-62770175 邮购热线:010-62786544

投稿咨询:010-62772015 客户服务:010-62776969

印刷者:北京市清华园胶印厂

装订者:三河市新茂装订有限公司

经 销:全国新华书店

开 本:185×230 印 张:18.5 字 数:342千字

版 次:2007年5月第1版 印 次:2007年5月第1次印刷

印 数:1~4000

定 价:29.00元

本书如存在文字不清、漏印、缺页、倒页、脱页等印装质量问题,请与清华大学出版社出版部联系调换。联系电话:(010)62770177 转 3103 产品编号:014440-01

前 言

本书的撰写，历时一年多，其间有些曲折。本书主要撰稿人之一杜学老师调离北京第二外国语学院，而本人教学任务繁忙，故今日方成稿。我热爱“三尺讲台”，站在讲台上传道授业是我最快乐的事情。撰写本书时，我正在给旅游管理系的学生教授《旅游交通管理》课程，课上我讲授课程内容，课下和学生们在 BBS 上深入探讨旅游交通问题，有学生对我说，他们对旅游交通管理产生了浓厚的兴趣。我想一个教师最大的成就感莫过于此。

本书根据市场经济原理，以世界旅游交通发展趋势为大背景，重点探索中国旅游交通发展的主脉络、发展模式和改革方向。按照由理论到实际、由一般到具体、由历史到未来的主线索，对现代旅游交通业进行系统化、深层次、全方位的剖析，力图反映国内外旅游交通理论与实践的最新发展动态和总体水平。本书注重实用性和可操作性，系统阐述管理、运营、营销、价格、规划等基本理论方法、应用技巧和程序，并提供相应的案例予以直观说明。

在北京第二外国语学院工作期间，感谢张辉院长、杜学老师、殷敏院长对我在科研和教学方面的培养，感谢厉新建、秦宇、李宏、李伟、张超、魏翔等老师对我的帮助，他们以长者和学者的包容，给了我在学术上成长和发挥的空间。还要感谢我的父母、姐姐们及好友杨琦、闫立杰、陈媛媛，他们一路伴我成长，是我坚强的精神后盾。

同时要感谢我的学生，他们是 2004、2005 级硕士研究生许艳玲、郑昭彦、贾秉瑜、夏岚、王肖、廖黎、王燕、张晓峰，感谢他们在资料收集、撰稿和校稿阶段所付出的辛勤劳动。

作为一名教师，我的责任感和使命感是很重的，书中的资料是经过反复查阅的，内容也是字字斟酌，但是难免有疏漏和不足的地方，敬请大家批评指正。

崔莉

2006 年 12 月 10 日于北京第二外国语学院

目 录

第一章 旅游交通产业概论	1
第一节 旅游交通产业性质	2
第二节 旅游交通产业结构	5
第三节 旅游交通产业运行特征	13
第四节 旅游交通产业功能	16
思考题.....	18
第二章 国际旅游交通发展态势	19
第一节 国际旅游交通发展总态势	20
第二节 旅游航空交通发展态势	27
第三节 旅游公路交通发展态势	34
第四节 旅游铁路交通发展态势	37
第五节 旅游水运交通发展态势	42
思考题.....	50
第三章 中国旅游交通态势分析	51
第一节 中国旅游交通发展总态势	51
第二节 现代旅游航空交通发展态势	60
第三节 现代旅游公路交通发展态势	63
第四节 现代旅游铁路交通发展态势	68
第五节 现代旅游水运交通发展态势	71
思考题.....	75
第四章 旅游交通管理原理	76
第一节 旅游交通管理概述	76
第二节 旅游交通管理的发展	81
第三节 旅游交通管理的原则和原理	87
第四节 旅游交通管理方法	101
思考题.....	106

第五章 旅游交通行业管理	107
第一节 旅游交通行业管理概述	108
第二节 民航业的行业管理	112
第三节 铁路运输业的行业管理	122
第四节 公路和水运运输业的行业管理	127
思考题	137
第六章 旅游交通运营管理	138
第一节 旅游交通运营管理概述	139
第二节 旅游交通企业营运计划管理	143
第三节 旅游交通营运组织管理	149
第四节 旅游交通营运服务管理	153
第五节 旅游交通营运技术管理	157
思考题	164
第七章 旅游交通市场营销	165
第一节 旅游交通市场营销概念体系	166
第二节 旅游交通市场营销战略决策	170
第三节 旅游交通市场营销策略决策	180
第四节 国内外成功案例分析	188
思考题	194
第八章 旅游交通需求与供给分析	195
第一节 旅游交通价格机制	196
第二节 供需关系理论	202
第三节 旅游交通供需关系	209
第四节 旅游交通预测方法	212
思考题	229
第九章 旅游交通规划	230
第一节 旅游交通规划概述	230
第二节 旅游交通规划原则	232
第三节 旅游交通规划基本内容	233
第四节 旅游交通规划实例	254

思考题.....	263
第十章 旅游交通法规.....	264
第一节 旅游交通法规概述	265
第二节 旅游交通法律关系的主体和客体	267
第三节 旅游交通法律关系的保护	272
第四节 国际旅游交通法	275
思考题.....	283
参考文献.....	284

第一章 旅游交通产业概论

【引例】

中国北方某城市拥有丰富而独特的化石旅游资源，近十年来该市把旅游业作为当地新的经济增长点加以培育和发展，陆续开发出各类旅游景区和景点数十个，初步建立起具有较强接待能力的旅行社和饭店体系，并积极开展全方位的市场营销活动，但是该市旅游业发展并没有实现预期的发展目标。该市旅游局负责人在向旅游专家咨询时无奈地说：“我们拥有那么多好景点和配套的接待设施，在各种旅游交易会上也引起旅行商的极大兴趣，为什么就是没有组团社向我们市发旅游团呢？”

【引例点评】

旅游业是一个综合性服务产业，旅游目的地除了需要拥有丰富的旅游资源和独特的旅游景区和景点之外，还必须建立完善的旅游接待体系。旅游交通、饭店与旅行社并称为旅游接待业的三大支柱产业。在行、住、食、游、购、娱等旅游活动六大要素中，交通属于先决要素，对其他旅游活动能否顺利进行起着决定性作用。该例中的旅游城市和国内许多旅游资源丰富的城市一样，在进行旅游资源开发和旅游饭店建设时，忽略了旅游交通体系的规划和建设，因此，该市旅游大发展还缺乏旅游交通体系这个旅游业发展的前提条件。没有通畅的外部交通体系，旅游目的地城市就无法把旅游者从客源城市引进来；没有四通八达的内部旅游交通体系，旅游目的城市的旅游景区和景点就不能串联成线，无法形成旅游线路。可见，发展旅游业，必须首先建立良好的旅游交通体系，并按照旅游交通产业的特性和规律做好旅游交通产业的科学管理。

【本章学习重点】

- ❖ 旅游交通的基本概念和产业性质
- ❖ 旅游交通的产业结构及其各种构成方式的特点
- ❖ 旅游交通的产业运行特征及其对旅游交通管理的影响
- ❖ 旅游交通产业的主要功能

第一节 旅游交通产业性质

一、产业的概念

产业是国民经济中按照一定的社会分工原则,为满足社会某种需要而划分的、从事产品和劳务生产及经营的各个部门。^①产业随着社会生产力的发展和社会分工的细化而出现,并随着社会生产力的进一步发展和社会分工的不断深入而继续壮大和分化。联合国制定的《全部经济活动的国际标准产业分类索引》基本上采用了西方经济学家配第和克拉克的三次产业分类法。我国根据该标准并结合本国国情确定了三个产业、两个部门、四个层次的产业分类标准,具体内容是:

第一产业:农业(包括种植业、林业、牧业、副业和渔业)。

第二产业:工业(包括采掘业、制造业、自来水、电力、蒸汽、热水和煤气)和建筑业。

第三产业:除第一、第二产业以外的其他各业,可分为流通和服务两个部门,又可细分为四个层次:

第一层次:流通部门,包括交通运输业、邮电通信业、商业、饮食业、物资供销和仓储业。

第二层次:生产和生活服务部门,包括金融、保险业,地质普查业,房地产、公用事业,居民服务业,咨询服务业和综合技术服务业,农、林、牧、渔、水利服务业和水利业,公路、内河(湖)航道养护业等。

第三层次:科学文化和居民素质服务部门,包括教育、文化、广播电视、科学研究、卫生、体育和社会福利事业等。

第四层次:社会公共需要服务部门,包括国家机关、党政机关、社会团体,以及军队和警察等。

值得注意的是,旅游业的产业归类并不明确,这是由旅游业的综合性所决定的。旅游业是由交通、饭店、餐饮、旅行社、文化娱乐、旅游商品、景点等众多服务产业交叉构成,这些产业横跨第三产业的两个部门和三个层次,如第一层次流通部门的交通运输业、商业(饭店与旅游商品)和餐饮业,第二层次生产和生活服务部门的咨询服务业(旅行社),第三层次科学文化和居民素质服务部门的文化业(文化娱乐、景点)。旅游交通业则是随着交通运输业和旅游业的交叉发展和社会分工的细化而衍生的新兴产业,属于第三产业的第一层次。

^① 史忠良,产业经济学,北京:经济管理出版社,1998:1

我国经济产业结构正处于剧烈调整时期,总体趋势是向第二产业,尤其是第三产业倾斜,这是工业化进程加剧和不断深入的必然结果。1978—2003年,在我国国内生产总值产业结构中,第一产业所占比重下降了13.5%,而第二、第三产业所占比重分别增长4%和9.5%;在从业人员产业结构中,第一产业所占比重下降了21.4%,而第二、第三产业所占比重分别增长4.3%和17.1%(见表1-1)。由此可以看出,第三产业对推动国民经济持续稳定发展起到了巨大的推动作用,对吸纳社会劳动力和改善就业条件做出了积极的贡献。

表 1-1 国民经济发展结构指标

指 标	2006 年(1~3 季度初步核算)	
	绝对额/亿元	比上年同期增长/%
国内生产总值产业结构	141 477	10.7
第一产业	15 570	4.9
第二产业	70 496	13.0
第三产业	55 411	9.5

注:绝对额按现价计算,增长速度按不变价计算。

资料来源:根据中国国家统计局官方网站(2006年)整理 http://www.stats.gov.cn/tjsj/jdsj/t20061020_402360966.htm

在国民经济产业结构的调整过程中,具有巨大产业关联功能和劳动力吸纳能力的旅游业发展成为第三产业的重点和新的国民经济增长点。北京大学肖灼基教授认为,旅游业是“朝阳产业”,物质消耗少,劳动力使用多,有利于经济结构调整时期的社会稳定,这是其他行业所不能比的;且效益比较好,国家投入少,产出大,开发了旅游资源,带动了地方经济的发展。^①旅游交通业作为旅游业的重要支柱产业之一,无疑对旅游业的结构调整与稳定发展起到并将继续发挥强有力的基础保障作用。

二、旅游交通产业的概念

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。旅游交通业是由旅游公路、旅游航空、旅游铁路、旅游水运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。一方面,它借助民用客机、旅客列车等公共交通设施,从事包括旅游者在内的所有旅客及其行李的公共运输活动。另一方面,它还利用旅游包机、旅游列车、游船等专用交通设施,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,从事旅游者及其行李的专项运输活动。旅游交通业依托运输设施为旅游者提供空间移位服务,并通过这种特殊的无

^① 中国旅游年鉴编委会. 中国旅游年鉴(1998年). 北京:中国旅游出版社,1998:299

形服务产品的生产、交换、消费创造经济产值，因而是一个新兴的交叉性、服务性经济产业（见图 1-1）。

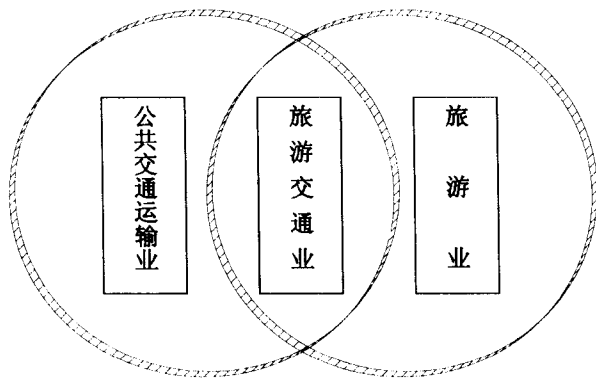


图 1-1 旅游交通产业关系示意图

（一）交叉性

旅游交通业是为适应旅游业发展的特殊需要，从公共交通运输业中衍生而成的新兴产业。一方面，它在很大程度上依赖于公共交通基础设施，如铁路、公路、航空和水运航线等，与公共交通运输业密切关联。另一方面，它以旅游者为主要服务对象和目标市场，与旅行社、景点、饭店等旅游企业保持着紧密的业务关系，与旅游业息息相关。比如，旅游汽车和游船只能在连接旅游景点的线路和航线上运营，而且在很大程度上依赖于旅行社组织来的客源。因此，旅游交通是介于公共交通运输业与旅游业之间的新兴交叉性产业。

旅游交通交叉性产业性质，决定了它具有优越的市场适应能力和巨大的发展潜力。首先，旅游交通企业横跨旅游和交通运输两个客源市场，可以兼顾旅游专项客运和高档公共客运两种业务，因而在某一市场需求滑坡时，能够及时调整营销策略进入另一目标市场。其次，旅游交通企业凭借公共交通基础设施为旅游业服务，由于传统的公共基础产业具有高度稳定的特征，而新兴的旅游产业具有朝阳产业的特征，因此集“稳定”与“朝阳”双重特征于一身的旅游交通业蕴藏着巨大的发展潜力。

（二）服务性

与工、农业等生产性行业不同，旅游交通业不生产有形产品，而是提供无形的运输服务，因而具有明显的服务性。旅游交通企业不生产飞机、汽车、火车等产品，而是借助这些交通工具使旅游者及其随身物品实现地理空间的位置移动。这种服务与有形产品一样具有商品价值和使用价值，因而也被称为服务产品或无形产品。

旅游交通业也不同于商品批发、零售等流通性服务行业，它一般不代理有形产品的经销

业务,而是经销自己的服务。旅游交通企业不销售飞机、汽车等有形产品,只是利用这些有形产品提供并销售无形的运输服务。可见,旅游交通业比其他服务行业的服务含量更高。

与普通旅客不同,旅游者对旅行生活的舒适性、游览性和个性化有更高要求,因此质量、品种、特色就成为旅游交通服务的核心内容和生命源,从而使旅游交通业的服务性越发重要和显著。

虽然旅游交通企业在客运站场或长途运输过程中也为旅游者提供免费或有偿餐饮、旅行用品、纪念品等有形产品,其中既有旅游交通企业自己生产的,也有为物质生产企业代销的,但这些有形产品的生产与经销只是运输服务的补充内容,是保障运输服务正常进行和提高服务质量的辅助手段。馈赠或销售旅行生活必需品等有形产品,还可以增强旅游者对无形服务的直观感受程度,因此这些有形产品是旅游交通无形产品的必要补充和自然延伸,并不影响旅游交通产业的服务性质。

(三) 经济性

旅游交通业通过提供符合旅游市场需求的空间移位服务产品,满足旅游者在旅游过程中对交通运输的需求,完全按照经济规律和市场机制运作,以追求最佳的社会经济效益为产业发展目标,是国民经济的重要组成部分之一,因而经济性是旅游交通产业的根本性质。

旅游交通业对国民经济的贡献主要体现在以下五个方面:第一,通过提供旅游交通服务,直接赚取外汇和回笼货币;第二,通过输送客源,促进旅游业整体经济效益的提高;第三,通过利用既有公共交通基础设施,提高基础设施的利用率,促进公共交通运输业综合经济效益的提高;第四,通过旅游交通专项基础设施建设和运营成本支出,扩大国民经济总体需求,从而推动建筑、机械制造、石油化工等相关行业的同步发展;第五,通过旅游交通新兴产业的创立和扩张,创造并不断增加就业机会。在我国加大基础设施投资力度、扩大内需、调整经济结构以求启动跨世纪经济增长周期的历史性阶段,加速发展旅游交通这一新兴产业具有十分重要的战略意义。

第二节 旅游交通产业结构

现代旅游交通业主要由公路、铁路、航空、水运、特种旅游运输五种交通方式构成。每一种旅游交通方式又由客运工具、客运站场和客运线路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,分别主导不同运距、不同运速、不同运价旅游交通细分市场,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(见图1-2)。

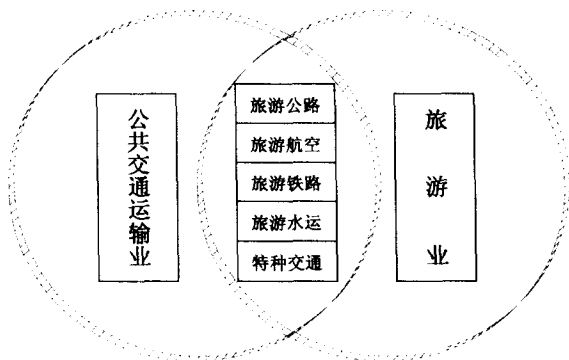


图 1-2 旅游交通产业内部结构示意图

一、旅游公路交通方式

公路运输是最普及的旅游交通方式，世界上 50% 以上的国际旅游者、发达国家 80% 左右的国内旅游者乘坐汽车出游。它以汽车站为客运站场，以汽车为客运工具，以公路为客运线路，主要从事 200 千米以内的短距离旅游客运和专项探险旅游运输活动，如市内旅游客运、景点观光和汽车越野专项旅游等。其运输优势表现为灵活方便、便于游览和高效省时，其劣势是速度慢、运距短、舒适性较差、安全系数低等。

公路运输具有路网密度大、站点覆盖面广、客运班次频繁等特点，因此乘坐十分方便。团队或散客旅游者租车旅游，可以自行确定旅行时间和线路，随时停车游览、用餐和休息，非常灵活。旅游者驾私车出游，更是不受时间限制，并可根据需要任意增减游览景点，适时调整行程计划，因而更加灵活方便。

旅游公路运输速度较慢，行驶时可贴近或穿越城乡，还可直抵旅游景区（点）或活动场所，因此便于旅游者观赏沿途风貌，欣赏旅游吸引物，参与各种旅游活动。旅游汽车特别是越野汽车，动力强劲，减震性能优越，适于在各种路面行驶，成为探险旅游广泛采用的交通工具。旅游宿营车和流动旅馆汽车，集行、住、食、游等多功能为一体，成为专项旅游和家庭度假旅游的理想交通工具。

公路运输可实现“门到门”直达运输，有效节约了座位预订、行李托运、中转换乘等所需时间，在短距离运输中显示出便利省时的优越性。公路运输以单车为运营单位，调度灵活，可根据客源量的多少随时发车，从而使旅游者缩短了候车时间，相对增加了有效游览的时间。

旅游公路运输运行速度较慢，在高速公路速度限制在 120 千米/小时以内，在二级公路限制在 80 千米/小时以内，在城市街道限制在 70 千米/小时以内。受运速制约，其运输距离以不

超过 200 千米为最佳。此外,受公路等级、交通管制、汽车性能以及驾驶人员素质等多种因素的影响,旅游公路运输的舒适性和安全性相对较差。

二、旅游航空交通方式

航空运输是国际旅游者使用最频繁的交通方式之一,世界上约 35% 的国际旅游者乘飞机旅行。它以机场为客运站场,以飞机为客运工具,以航空线为客运线路,主要从事远距离旅游运输活动,如国内大城市间旅游包机和国际定期航班运输等。其运输优势表现为速度快、航程远和乘坐舒适,其劣势主要是价格高、灵活性差、游览功能弱。

航空运输是旅行速度最快的现代旅游交通方式。喷气式民用客机巡航速度一般为每小时 900 千米左右,比行驶在高速铁路上的列车快 2~3 倍,比行驶在高速公路上的汽车快 8~10 倍,比高速远洋游船快 15~24 倍。运输速度快有利于减少旅游者在途旅行时间和旅行的疲劳感,相应地增加实际游览时间,符合旅游者对“旅速游慢”客运方式的基本要求。

现代远程客机具有优越的续航性能,可持续飞行十余小时,逾万千米,成为连接世界各国的空中长廊。航空运输沿直线运行,少走或不走“弯路”,相对缩短了始发地与目的地之间的旅行距离,航程远的优势也就越发突出,也正是这个优势使航空运输成为国际旅游最重要的交通方式。事实上,20 世纪 70 年代以后出现的大规模国际旅游活动正是远程喷气式飞机普及应用的结果。

现代旅游航空运输主流机型——喷气式客机,采用仿生学流线型外形设计,巡航高度在万米左右,因此摩擦阻力小,基本不受低空气流影响,飞行平稳,乘坐舒适。现代宽体客机,客舱宽敞,座位行间距离大,坐、卧、行皆便。此外,航空运输还以高科技硬件设施和高水准优质服务著称,有利于满足旅游者对高品位物质享受和精神享受的双重需求。

民用机场一般坐落在城市远郊,严重依赖机场班车或地铁等地面衔接交通工具,因此航空运输缺乏灵活性,而且在短距离运输方面难以发挥速度优势。航空运输基础设施建设和运营成本远远高于其他交通方式,因而平均运价最高。

三、旅游铁路交通方式

铁路运输以火车站为客运站场,以旅客列车为客运工具,以铁路为客运线路,主要从事中距离旅游运输活动,如在旅游城市之间开行旅游列车和假日列车等。世界上约有 6% 的国际旅游者使用这种交通方式。其主要运输优势表现为安全正点、经济实惠和快速高效,其劣势主要是灵活性和舒适性较差。

现代铁路运输采用专用轨道,实行电子计算机调度、控制和监控,加之受气候因素影响较小,所以,不但不易发生交通事故,而且能够保证列车正点运行,便于旅游者安排行程。

此外,电气化机车直接利用电能,基本上无空气污染,已成为世界各国重点发展的绿色环保型交通方式。

铁路旅客列车载客量大,单位运输成本低,因而客运价格适中。乘坐卧铺车厢的旅游者,在旅行过程中就宿车内,节约了昂贵的饭店住宿费用,显得十分实惠。旅客列车席位类别较多,从经济型硬座、硬卧,到舒适型软座、软卧,乃至豪华型软卧包厢,可满足各种消费层次旅游者的多样化需要,具有良好的性能价格比,更增强了经济实惠的优势。

随着既有铁路提速改造和高速铁路建设进程的加快,铁路运输速度和效率不断提高。在日本和欧洲,时速 200~300 千米的高速铁路已十分普及。经过两次大提速,我国骨干铁路快速列车最高时速已达到 160 千米,广深准高速铁路列车最高时速已超过 200 千米。高速铁路列车在 600~800 千米行程范围内,速度优势最大,可与航空运输一争高低。目前尚处于研制和小规模试营运的磁悬浮列车,运行时速可达 400 千米以上,是高速铁路的一倍。据专家预计,这种列车有可能在 21 世纪得到普遍应用,成为中、远距离高速交通运输的主要方式之一。列车速度的提高,大大增强了铁路的通过能力,使得多班次、高频率运输成为可能,因此旅游铁路运输还具有快速高效的优势。

铁路运输专业化程度高,从路网规划、建设,到列车制造、编组,乃至运力安排、调度,都需要高度集中的统一指挥,因此缺乏灵活性和机动性。旅游铁路运输沿专用轨道运行,平稳性优于公路、水路运输,但受轮轨间强大摩擦阻力的影响,噪声和震感明显,因此舒适性逊航空运输一筹。

四、旅游水路交通方式

水路运输以港口为客运站场,以船舶为客运工具,以水上航道为客运线路,主要从事水上游览和中距离旅游运输活动,如远洋巡游和内河客运等,约承担世界上 8% 的国际旅游交通运输量。旅游水运交通方式包括功能和特点反差极大的两种基本类型,即水上客运和水上游览。前者以运送旅游者为主要功能,运输优势是价格低廉,劣势是速度慢、舒适性差;后者以观光、度假为主要功能,优势表现为豪华舒适、安逸浪漫,劣势主要是速度慢、价格昂贵。

以旅客运输为主要功能的近海、湖河水运方式,多利用天然水道,运输能力极强。据统计,长江相当于 6 条同样长度铁路的运输能力,远期规划要达到相当于 10 条铁路的运输能力;美国密西西比河相当于 11 条同样长度铁路的运输能力;德国境内莱茵河段相当于 19 条同样长度铁路的运输能力。航道建设投资少,客运量大,降低了水运方式的单位运输成本,一般约为铁路运输的 1/8~1/4,因此运价低廉。

现代远洋游船和内河豪华游船在很大程度上已超越了水运传统意义上的单一客运功能,成为集行、食、住、游、购、娱等多功能为一体的豪华旅游项目。尤其是 7 万吨级左右的巨型远洋游船,在碧波荡漾的大海中亦能平稳行驶,为旅游者提供了迥异于陆地的浪漫与幽静

环境,适于观光、度假和娱乐旅游。巨型远洋游船巨大的运载能力和硕大的船体,为配备完善而豪华的旅游设施提供了可能,这是其他交通方式不可比拟的。例如,美国荷美航运公司旗下的6艘豪华游船,载客量一般为1200人,平均每2位游客配备1名服务员,服务十分周到。船上有甲板观景台、夜总会、健身房、温泉浴室、游泳池、音乐酒吧间、赌场、图书馆、电脑工作间和免税商店等,设施极为奢华、齐备。据统计,1991年世界游船旅游者中有50%以上为回头客,这表明游船旅游的豪华性与舒适性对旅游者具有极大的吸引力。

受摩擦、兴涛、涡流等水阻力的影响,水上运输是四大现代交通方式中速度最慢的一种,内河客船的速度一般为10节(20千米/小时),内河游船一般为15节(28千米/小时),沿海客船一般为20节(37千米/小时),远洋游船一般为30节(56千米/小时)。同时,受风浪等外力影响,船舶常处于摇摆和沉浮运动状态,从而使其舒适性大大降低。另外,由于江、河、湖、海在地理上分布不均,并严重受制于冰冻、台风等恶劣气候条件,水路运输的灵活性和安全性不够理想。

五、特种旅游交通方式

受旅行习俗、地理环境、科技发展水平等因素的影响,除常规现代交通方式以外,世界各地还存在着丰富多样的特种交通方式。特种旅游交通方式的客运站场、客运工具、客运线路多种多样,无统一固定模式,主要从事游览性运输活动。其主要运输优势表现为类型繁多、游览性强、文化含量高和价格较低(特种现代方式除外),其劣势主要是灵活性差、客运功能弱(有些甚至不具备客运功能)、舒适性差(特种现代方式除外)。

特种旅游交通方式类型繁多,从其适应的地理条件上可分为平地、坡地、山地、沙漠、草原、雪地、水上、水下、空中等类型,如平地的黄包车、坡地的旱地雪橇、山地的滑竿、沙漠的骆驼、草原的勒勒车、雪地的雪橇、水上的羊皮筏、水下的观光潜艇、空中的热气球等;从历史沿革上可分为传统、现代、超现代等类型,如传统的独木舟、马车和溜索,现代的摩托艇、索道缆车和滑翔机,超现代的气垫船、磁悬浮列车和太空船等;从主要功能上可分为客运、观光、娱乐、健身、竞技等类型,如以客运为主的水翼船、以观光为主的索道、以娱乐为主的仿古游船、以健身为主的自行车、以竞技为主的皮划艇等。

特种旅游交通方式具有优越的游览性。首先,它们在运输形式上千奇百怪,在功能上千差万别,能够满足旅游者求新、求奇、求特、求异的多样化特殊游览目的。其次,它们一般具有极强的参与性,多数可由旅游者亲自驾驭并从中得到独特、刺激的体验经历。最后,它们的普及程度一般较低,有些只保留在偏远少数民族地区,有些只在实验基地进行小规模试运行,具有浓厚的民族、地方或科幻色彩,能够满足旅游者怀古和探知未来的特种需求。

多数特种方式存在于特定的社会文化环境之中,从而使旅游者得以体验这些方式所代表的地方民俗文化。比如羊皮筏漂流可以使旅游者亲身体验中国西北部黄河中游回族传统的水

上交通文化；溜索使人领略到西南山区少数民族的传统山地交通文化；乌篷船则令人感受到绍兴地方特色浓郁的水乡交通民俗。特种传统方式蕴涵着古朴原始的文化内涵，特种现代方式孕育着五彩缤纷的高科技未来，充分反映出人类交通运输科技文化的传承脉络。

特种传统旅游交通方式，如羊皮筏、雪橇和黄包车等，一般只需简易的运输工具、站场和线路，因而运营成本低，运价低廉。但是，特种现代旅游交通方式，如磁悬浮列车、游览索道、水翼船等，则需要高科技运输工具、专用站场和专用线路，因而运输成本较高，运价也相应较高。

运输站场、工具和线路的多样性，决定了特种交通方式的地域局限性和孤立性。它们彼此割裂，无法形成统一标准的网络体系，因而缺乏常规交通方式所拥有的高效客运功能和灵活性。特种交通方式，或是历史的遗存，或是未来的雏形，或是景区（点）的配套设施，因此其运速、运距十分有限。除磁悬浮列车、气垫船、水翼船等高科技运输方式外，特种旅游交通方式的舒适性一般较差。

六、产业内部分工与协作

（一）各种交通方式的优势和劣势

一般而言，旅游交通产业是依据运输活动的地理特征进行内部分工的，即公路、铁路承担陆路运输，航空承担空中运输，水路承担水上运输，特种交通方式承担特殊地理环境的运输。然而，在多种交通方式并存的现实生活中，旅游者往往不是根据运输活动的地理特征来选择交通方式的，而是依据交通方式的运输速度、距离、价格、舒适性、游览性、灵活性等综合优势来决定旅行方式。各种旅游交通方式都拥有各自的运输优势和劣势（见表 1-2），能够满足不同运输需求旅游者的特定需要，并据此在不同的运输细分市场上占据着主导地位。因此，综合评价各种交通方式的优势与劣势，并据此进行产业内部分工，有利于优化旅游交通产业结构，强化各种交通方式的优势功能，提高整个产业的市场适应力和竞争力。

表 1-2 各种旅游交通方式的优势和劣势对比

类 型		运距	运速	运价	舒适性	游览性	灵活性
旅游公路		短	低	低	中	良	优
旅游铁路		中	中	中	良	中	良
旅游航空		长	高	高	优	差	中
旅游水运	一般	中	低	低	差	良	中
	远洋游船	长	低	高	优	优	差
特种旅游运输	一般	短	低	低	差	优	差
	高科技运输	短	高	高	良	优	差