

李天元 王连义 编著

旅游学概论

南开大学出版社



旅游学概论

李天元 王连义 编著

南开大学出版社

旅游学概论

李天元 王连义 编著

南开大学出版社出版

(天津八里台南开大学校内)

邮政编码300071 电话34.9318

新华书店天津发行所发行

天津牛家牌印刷厂印刷

1991年3月第1版 1991年3月第1次印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 8.5

字数: 208千 印数: 1—2,000

ISBN7-310-00350-0/F·60 定价: 3.50元

目 录

绪论	1
第一章 旅游的产生与发展	5
第一节 原始社会的人类迁徙活动	5
第二节 人类旅行需要的产生	6
第三节 封建社会的旅行发展	10
第四节 近代旅游的开端	15
第五节 科学技术的发展及其对旅游业的影响	21
第二章 现代旅游	24
第一节 现代旅游迅速发展的原因	24
第二节 现代旅游的特点	27
第三节 现代旅游的性质	42
第四节 现代旅游的科学概念	45
第五节 国内旅游和国际旅游	48
第六节 衡量旅游发展状况的标准	51
第七节 国际性旅游组织	53
第三章 旅游者	62
第一节 旅游者的基本概念	62
第二节 影响旅游需求的客观因素	69
第三节 影响旅游需求的主观因素	77
第四节 旅游者类型及其需求特点	85
第四章 旅游资源	90
第一节 旅游资源的基本概念	90

第二节	旅游资源的开发	95
第三节	旅游资源的保护	105
第五章	旅游业	109
第一节	旅游业的概念	109
第二节	旅游业在推动旅游发展中的作用	113
第三节	旅游业的性质和特点	116
第四节	旅行社	118
第五节	饭店与住宿业	126
第六节	旅游交通	140
第七节	旅游产品的特点和质量	154
第六章	国际旅游客流与我国的客源	161
第一节	市场的概念与旅游市场	161
第二节	旅游市场的划分	163
第三节	世界国际旅游客流规律	165
第四节	我国旅游业的国际客源	174
第五节	我国旅游业在国际市场竞争中存在的问题	192
第七章	旅游的作用与影响	198
第一节	旅游的经济作用与影响	198
第二节	旅游促进接待地区经济发展的理论根据	208
第三节	旅游对社会的积极影响	213
第四节	旅游对东道社会的消极影响	216
第五节	正确认识旅游的社会影响	219
第八章	我国国际旅游业的产生和发展	223
第一节	我国解放前的国际旅游业和解放区的外事接待工作	223
第二节	艰苦创业的时期	226
第三节	稳步前进的时期	230
第四节	从坎坷到进取的时期	235
第五节	积极发展的时期	240

附录

当代中国旅游业大事记	246
后记	264

绪 论

第二次世界大战以来，旅游几乎在世界各地都取得了巨大的进展。旅游业已成为世界上发展势头最强劲的产业，被誉为20世纪的经济巨人。以国际旅游为例，在战后以来的40多年中，国际旅游人次从战后初期的每年约2530万人次发展到今天的年约39000万人次；国际旅游收入也从战后初期的年约21亿美元增长到1988年的年约1950亿美元。据世界旅游组织估计，到本世纪末，全世界每年参加旅游人次将达30亿之多，其中国际旅游将达每年10亿人次，国际旅游收入相应为2万亿美元。

但是，旅游的发展潜力还远远没有发掘出来。目前即便是在西方工业化国家中，每年能够出国旅行的人数在该国人口中的比重仍未达到应有的水平。例如在出境旅游比较流行的英国，每年出国旅游的人次也仅为全国人口的三分之一。而大多数发展中国家的国际旅游者在这些国家的人口中所占的比例就更小了。战后旅游发展的趋势表明，随着各国经济的发展、余暇时间的增多，教育的普及和教育水平的不断提高、以及其它各种社会经济因素的有利进展，今后参加旅游的人数将会不断增加，从而也决定了旅游业将有光明的发展前景。

旅游的发展速度之快、旅游消费数额之大、旅游业前景之光明，使得很多国家，特别是发展中国家，都在积极支持发展自己的旅游业。但是，随着旅游业的发展，的确也遇到不少复杂的问题和矛盾。这些问题虽然未必是刚刚遇到的新问题，其中有些问题早已提出并且已有很多人对其发表过不少见解并提出自己的答

案,但是我们很难说对这些问题的认识已经完全得到解决。例如,有人认为发展旅游业有利于促进当地经济的发展,而另外则有人持反对意见,并举出例证说有些原以农业为生的地区由于发展旅游业而致使大批农民弃田从事旅游服务,因而使田地荒芜,其结果是破坏了当地的经济结构,使当地经济依赖旅游业这一“建在流沙之上的大厦”,严重危及当地经济的发展;有人认为发展“三资”旅游企业一可解决资金不足,二可引进先进的管理技术和经验,三可利用外方的力量和影响扩大自己的客源,而另外则有人认为外国公司的打入意味着旅游外汇收入漏损量的扩大,使大量外汇重又流回国外;旅游企业人士大都希望旅游者来得越多越好,而另外有人则认为一个地区的旅游接待量不可超越当地的接待能力,一旦超过这一极限,发展旅游所带来的好处都将向相反的方向发展。

不但上述问题答案不一,其它常见的矛盾情况也存在很多。例如:人们普遍赞成扩大交通运力,增加航班,扩大交通设施网络,使旅行更加便利,但同时人们又普遍反对由此而带来的噪音增加;旅游者在旅游过程中都希望求新,求异,不喜欢各地的情况千篇一律,但同样还是这些旅游者,如果到了旅游目的地后语言不通而又没有翻译,旅游服务设施的舒适程度不能满足他所熟悉的本国标准,或者当地的饮食完全不照顾他的口味,那么他偏先会投诉这些问题。有人认为国际旅游可消除不同民族之间的首见和误解,从而可避免战争的发生,有利于世界和平;而有人则认为国际旅游的增长等于是毁灭传统的民族文化和尚保持自然原状的地区。对于旅游的前景,有人认为由于旅游的发展,世界正在趋于同一化,各地不同之处会逐渐消失,所以外出旅游终将变得毫无意义并因而走向消亡;而另外有人则认为,人总是要动的,其基本特点便是要探索和考察,这一特点永远也不会打消,因而旅游的发展永无止境……

人们之所以对同一个问题有不同的看法，其基本原因之一是有 些人 没能站在适当的立场上，从适当的角度去认识问题，对旅游没有一个比较全面的、历史的、逻辑的了解和认识。所谓适当的立场，便是国家的立场，而不是局部地区或狭隘行业的立场。所谓适当的角度，便是同时满足旅游者、旅游业和旅游接待地区居民三方利益的角度。只有站在这一高度和角度上，加之有对旅游全面的、科学的认识、才能正确认识、分析旅游业所带来的利益和问题。

虽然旅游的功过是人们长期以来争论不休的问题，但有一点可以确认无疑，这便是各国在制定自己的经济发展规划时，几乎都把旅游业考虑进去。旅游业在不少国家的经济中都占据着重要的地位。而要搞好旅游业，实现旅游业在国民经济计划中的地位，则要在坚持以国家利益为重的前提下满足旅游者的需要和当地人民的需要。也只有同时满足旅游者和当地人民的需要，才能实现国家的利益。因此各方的利益和需要都必须予以满足，各方彼此间的利益冲突都必须调合一致。在这个意义上，了解旅游和正确认识旅游对于各级政府参与制定政策和规划工作的人员是十分必要的。

旅游业是一高度竞争的产业。不仅各国旅游业，特别是面对相同客源市场的邻近国家旅游业之间竞争激烈，而且同一旅游目的地内的各旅游企业也存在竞争。如果不了解旅游，不了解发展旅游的基本要素及各要素之间的关系，不了解旅游的性质、特点及其发展趋势等必要的知识，要想在竞争中取胜是非常困难的。正因为如此，象美国的康耐尔大学和瑞士的洛桑旅游学校这些传统的专门致力于旅馆经营管理教学的院校近些年来也已将旅游学纳入了自己的课程设置。所以，为了能够在国际竞争中取胜，为了能够使旅游企业在不断变化的市场环境下有效地经营，需要对那些将要从事旅游业的人员进行旅游教育和训练。今天的旅游业

已进入专业化经营的时代,对从业人员专业水平要求也越来越高,旅游实业界也愈加注重招收受过专业教育的人材。同时这也意味着不少旅游业在职人员将重返学校进修学习和更新知识。

旅游活动涉及的方面很多,至少涉及旅游者、为旅游者提供服务的旅游业、旅游接待地区居民即所谓东道社会、旅游接待国政府以及由于旅游活动而使上述各方彼此间出现的各种关系和现象。因此,旅游学就是研究旅游者、旅游业以及双方活动对旅游接待地区社会文化、经济和环境之影响的科学。但由于本课程的目的和我国旅游学的发展现状,我们只对旅游理论和实践两方面的基本问题,作一概要的阐述。具体讲是要阐明社会经济发展与旅游活动的关系;阐述旅游活动的内容、种类和表现形式;发展旅游业的基本要素及各要素之间的关系;旅游对接待地区的基本影响;以及我国的旅游政策问题。

旅游学概论是一门专业基础课。同社会科学中其它学科一样,它以旅游发展的实践为基础,从整理和了解旅游现象中分析和总结旅游发展的逻辑性和合理性,从而发现其活动规律。社会科学的研究需要运用理论、历史和政策来探索和揭示社会现象。对旅游的研究也要以马列主义理论和我国发展旅游的政策为指导,以马列主义的立场、观点和方法观察和分析问题。这是使我国旅游业健康发展的根本保证。此外,旅游是一世界范围的社会现象。我国发展旅游业的历史很短,因而我们有必要了解和吸取世界各国在发展旅游方面的经验和教训。旅游发展和活动的基本规律是不以国界而改变的。只有认清这一点,才能真正根据我国国情发展我国的旅游业,使我国旅游业跻身世界先进行列。

第一章 旅游的产生与发展

第一节 原始社会的人类迁徙活动

人们常说旅游作为人类的一种活动自古有之。但究竟古及何时? “古代”一词, 因世界各国、各民族的发展历史不同而无统一时限。如果说旅游是从早期旅行发展而来, 那么是不是会象有人认为的那样, 自有人类之日起便有旅行活动在进行? 要回答这个问题, 就有必要首先简单地回顾一下早期人类的生产和社会活动。

在原始社会的前期, 人类主要使用石块等简陋的生产工具, 在自然分工的基础上, 靠渔猎和采集为生。由于生产工具的落后和生产力的低下, 人类的生存无时不处在饥饿和自然灾害侵袭的威胁之中。到新石器时代, 随着生产工具的改进, 生产效率有了很大的提高。在这一时期中, 畜牧业和原始农业开始形成和发展, 从而导致人类历史上的第一次社会大分工的出现。这是这一时期生产结构中具有革命性的变革。同时, 在这一时期中, 人类还发明了制陶术和弓箭。但是, 这些生产工具和生产技术的进步都未能改变当时人类社会生产的落后面貌。人们的劳动所获除供自己食用之外, 几乎没有什么剩余物。人们的社会活动基本上也只限于在自己的氏族部落范围内进行。上述情况说明, 到新石器时代中期为止, 由于缺乏劳动剩余物, 人类还不存在有意识的自愿外出旅行的需要。

虽然在此之前人类也有从一个地方转移到另一个地方的迁移活动，但这些活动都是因自然因素（例如气候、天灾等对生活环境的破坏）或特定人为因素（例如战争）的威胁而被迫进行的，都是出于生存的需要。

因此，我们可以认为，这一时期人类客观上既无旅行的物质基础，主观上亦无外出旅行的愿望。当时人类迁移活动的被迫性和求生性都说明它们不属于现今意义上的旅行和旅游。

第二节 人类旅行需要的产生

新石器时代晚期，金属工具开始问世，生产工具和生产技术的进步，导致生产效率的提高和劳动剩余物的出现。随着金属工具的推广和改良，农业和畜牧业有了较快的发展，手工业也逐渐发展起来。原始社会末期，手工纺织技术已发展到使用简单的织机。与此同时，冶金、建筑、运输和工具制造等方面也都开始发展。社会生产力的加速发展，促使手工业成为专门性的行业，并从家庭生产中分离出来，从而出现了人类历史上的第二次社会大分工，即手工业同农业和畜牧业的分离。它使劳动生产率进一步提高，使商品经济得到发展，并加速了私有制的形成。

虽然早在第一次社会大分工，即畜牧业和农业的分工之后，游牧部落与农业部落间的产品交换现象便已开始萌发，但由于当时生产力低下，劳动剩余物甚少，这种交换实际上并不普及，而且这不多的交换也仅限于在相邻部落间进行。到第二次社会大分工之后，由于社会分工范围的扩大，特别是由于生产技术的进步和生产率的提高，使劳动剩余产品数量增多，从而使产品交换的范围和数量都得以扩大，很多产品的生产目的就是为了交换，交换本身也就成为一种重要的社会职能。随着商品生产和交换的发展，到原始社会瓦解和奴隶社会形成时期，开始出现专门从事商

品交换的商人阶级，这便是所谓第三次社会大分工，即商业从农、牧、手工业中分离出来。商品经济的发展使得不同产品交换的地域范围不断扩大。人们需要了解其它地区的生产和需求情况，要到其它地区交换自己的产品或商品，因而便产生了旅行经商或外出交换产品的需要。所以，旅行最初实际上远非是消遣和度假活动，而是由人们的现实主义及人们扩大贸易、扩大对其它地区的了解和接触的需要所产生的一种活动。因而在最初的年代中，主要是商人开创了旅行的通路。^①

奴隶制社会是一个相当残酷的社会，但是，“在当时的条件下，采用奴隶制是一个巨大的进步”。^②它实现了社会生产各产业之间、体力劳动与脑力劳动之间更进一步的分工，从而使生产力的提高、交换的扩大、艺术和科学的创立等等成为可能。使人类比在原始社会取得更大进步。

在西方奴隶制社会中，奴隶制国家的发展与繁荣客观上为旅行的发展提供了便利的物质条件。这一点在古罗马帝国表现得最为典型。在罗马帝国强盛时期，其疆域空前庞大。北部边界达到现在欧洲的英国、西德、奥地利、匈牙利和罗马尼亚等地，东边达到西亚的幼发拉底河，南面包括非洲的埃及和苏丹北部，西边濒临大西洋。此时，其大规模的侵略扩张已经停止，帝国的秩序相对稳定，从而促进了社会经济在原有基础上的进一步发展。在生产技术方面，这一时期出现了带轮的犁和割谷机，水磨广泛使用。建筑上应用复滑车起重装置，矿山应用排水机，技术分工比较细密，手工行业已生产和使用一些简单机械。航海技术也比较发达。埃及和北非一带改善了灌溉系统，扩大了耕地面积，粮食生产大为发展。欧洲的高卢（今之法国）和西班牙等地兴起了矿

① 参见世界旅游组织《世界观光》第185期。

② 《马克思恩格斯选集》第3卷，第220页。

业、手工业和葡萄种植业。地中海变成了帝国的“内湖”，海上运输十分发达。特别值得一提的是，罗马政府在全国境内修筑了许多宽阔的大道。这种全国道路网络的兴建虽然是出于政治和军事上的目的，但客观上也为人们沿路旅行提供了方便。罗马帝国时期旅店的产生，也是在沿途由政府所设驿站的基础上发展起来的。设置这些驿站的最初目的是供政府公务人员中途歇息，后来也开始接待往来旅客。随着过往旅行者的人数不断增多，官方又在沿路开设官办旅店，更多的私人旅店也因此发展起来。这些旅行设施的发展，反过来也推动了旅行人数的增加。当然，当时的旅行基本上都是在本国境内进行，特别是以较近距离的旅行为主。但也有国际性的经商旅行，大多是贩运粮食、酒、油、铅、锡和陶器等基本商品，此外也贩运各地出产的奢侈品，如北欧的琥珀、非洲的象牙、东方的香料、宝石等等。我国的丝绸经过著名的“丝绸之路”，也运销于罗马帝国各地。当时的罗马人和希腊人都称中国为“赛勒斯”，意即丝绸之国。我国史书中曾有罗马使节和商人多次从陆路和海路到达中国的记载，例如《后汉书》记桓帝延熹九年（公元166年）大秦王安敦（大秦即指罗马，安敦是安敦尼王朝的第四个皇帝马可·奥里略·安敦尼）遣使经日南（越南中部）送来象牙犀角，并和中国政府建立了通商关系。“三国”和“两晋”也有罗马遣使的记载。

但是到公元5世纪，随着罗马帝国的衰亡，社会秩序的动荡使旅行发展的条件陆续消失。一是由于国内各地贸易数量缩小，商务旅行者数量急剧减少；二是由于道路无人管理，日渐毁坏；三是由于沿途路上盗匪横生，安全条件不复存在。正如诺沃尔（A. J. Norval）1936年在其所著《旅游业》一书中所指出的那样，在欧洲“有可靠的证据表明，从罗马帝国衰落，直到上个世纪中叶为止这段时期内，是没有多少人外出旅行的。”

中国奴隶制社会时期旅行发展的情况同西方奴隶社会旅行发

展的情况基本相同，但中国奴隶社会的建立，要比西方国家早得多。在奴隶制鼎盛时期的商代，生产工具和生产技术的进步以及新的社会分工使得生产效率空前提高，从而也使商朝成为中国奴隶社会经济繁荣时期。剩余劳动产品的增加和以交换为目的的商品生产的扩大，加之商人阶级对生产和流通的促进，使商品经济得到很大的发展。夏代发明的舟车到了商代更加普及和先进，牛、马等大牲畜也普遍用于交通运输，使商代商人的足迹“东北到渤海沿岸乃至朝鲜半岛，东南达今日浙江，西南达到了今日之皖鄂乃至四川，西北达到了今日之陕甘宁绥乃至远及新疆，……已经走遍了他们所知道的世界。”^①到春秋战国时期，商业活动有了更大的发展，出现了许多大商人。他们负货贩运，周游天下。

所以，就整个世界而言，人类有意识的外出旅行活动应始于原始社会末期，并在奴隶制社会时期得到了迅速的发展。但这种活动主要不是消遣和度假活动，而是由产品或商品交换而促发的一种经济活动，是生产力和社会经济的发展推动了产品交换，从而推动了人们对旅行的需要。

当然，在奴隶制社会，促发人们外出旅行的主要原因是产品交换和经商贸易，但这并不意味着当时没有以消遣为目的的旅行。在我国奴隶制社会中，这种消遣目的的旅行主要表现为奴隶主阶级的享乐旅行。当时，生产力的发展所带来的劳动剩余物被奴隶主占有。这些劳动剩余物除用于奴隶主的祭祀活动外，其余则供奴隶主及其家庭生活享用，其中包括供其外出巡视和游历时挥霍。易经上曾有“观国之光”一语。据信这便是后来“观光”一词的由来。但这种享乐旅行仅限于以天子为代表的少数奴隶主。

西方奴隶制社会情况略有不同，除了奴隶主的享乐旅行外，一些自由民也参加到消遣旅行的行列中来。在罗马帝国时期，由于

^① 翦伯赞《中国史纲》第1卷，生活书店1946年版。

交通上的便利条件，人们经常在夏季沿大路旅行。当时，这种旅行一般是离开城市到沿海地区游览。一些富有者甚至远程旅行到埃及金字塔去刻他们的名字。据史料记载，当时意大利的“沿海地带排列着大理石雕刻、浴馆和浴场、体育馆和寺庙等等这些罗马财富的瑰宝。”当时消遣旅行的发展由此可见一斑。但应该说明的是，这些能够参加消遣旅行的自由民决非是一般的体力劳动者，而且他们在当时人口中也只是为数很小的一部分。

第三节 封建社会的旅行发展

中国的封建社会长达两千多年。在这两千多年中，特别是在各统一朝代期间，由于社会政治比较安定，生产技术和社会经济较前都有很大的发展。无论是以都江堰和灵渠为代表的水利工程技术和由此而带来的农业生产的进步，还是后来在手工业、矿冶、纺织、造纸及瓷器生产等方面的发展，都使近代以前的中国在科学技术和社会经济方面领先于西方世界。据西方学者研究认为，在世界科技发明中，有一百多项世界第一出自中国，其中大都发明于中国的封建社会时期，并且近代前的中国的经济发展也领先于当时的西欧国家。生产技术和社会经济的发展与繁荣为当时旅行的发展奠定了新的物质基础。

旅行与交通是密不可分的。中国封建社会时期的交通情况在一定程度上可反映当时的旅行发展。水路交通在我国有着悠久的历史，早在春秋时代便有水运的记载。随着汉朝漕运政策的实施，以后的历代封建王朝也大都将漕运纳入国家的重要政策，从而使水路交通运输成为中国封建时期重要的交通方式。其中隋代在发展水路交通上的贡献最大。隋文帝时期首先开凿山阳渚，打通淮水连通长江的水路。到隋炀帝时期，又相继开凿了通济渠（由黄河连接汴、泗两河以通淮水）、邗沟（即山阳渚、以通长

江)、永济渠(通至黄河以北的涿郡)和江南河(由镇江经苏州至杭州,以连通长江与钱塘江),从而构成华北与江南的运河网。由此水路交通日盛。唐朝建都长安,在水路运输上也利用隋代所开的运河,江南物资多经长江、邗沟、淮水、汴河、黄河、溯洛水而至洛阳,由洛阳再溯黄河上行,经渭水直抵长安。宋朝建都开封后,则利用汴河之漕运,运输荆南、两浙、江南东西和荆湖南北“六路粮米”。元、明、清三朝均建都北京,为了弥补内河漕运之不足,遂又发展海运。由江苏太仓起,过长江口北上,绕山东半岛至天津,然后再经通县(通惠河)至北京。封建时期水路交通的发展虽由国家发展漕运所致,但客观上也便利了人们利用水路旅行往来。

在中国封建社会中,陆路交通建设也有很大的发展。首先是秦朝“驰道”和“直道”的建设。“驰道”以咸阳为中心,“东穷齐燕,南极吴楚,江湖之上,濒海之观毕至。道广五十步,三丈而树,厚筑其外,隐以金椎,树以青松”(《汉书·贾山传》)。“直道”从咸阳北的云阳至九原郡(今包头西南)全长1800里。此外,秦朝还在西南边疆地区修筑了“五尺道”,在今日之湖南、江西、广东、广西之间修筑了“新道”,形成了以咸阳为中心四通八达的道路网。秦以后历代的道路建设也不断有新的发展。这一点可以从历代驿站制度的发展中得到反映。驿站是历代政府沿陆路和水路所设立的馆舍机构,其目的在于传送官方文书和国家物资以及招待公务往来人员,供给宿舍、车马、船轿、人夫、米粮及饲料等等。其名称因时代而有所不同,史书中见到的置、邮、驿、驛、亭、站、军台、赤台、水驿、递运所等名称,可统称为驿。早在周礼和先秦典籍中,便有传、置、邮、驿、驛的记载,但那时驿站的设置并不普遍。秦统一之后,随着历朝道路的建设,驿站制度不断发展。以唐朝的驿制为例,当时每隔三十里设一驿。据《新唐书·百官志》记载,唐朝设驿站计1639所。照此推算,仅