

杜 学 蒋桂良 编著

旅游交通教程

旅游教育出版社

旅游交通教程

杜 学 编著
蒋桂良
王立纲 审定

旅游教育出版社

(京)新登字168号

旅游交通教程

杜 学 编著

蒋桂良

王立纲 审定

*

旅游教育出版社出版

(北京市朝阳区定福庄1号)

北京市红星印刷厂印刷

新华书店北京发行所经销

*

开本: 787×1092毫米1/32 8.25印张280千字

1993年2月第1版 1993年2月第1次印刷

印数: 1—5,000 定价: 2.00元

ISBN 7-5637-0397-8/F·069

前 言

第二次世界大战以后,现代旅游业骤然兴起,发展迅猛。旅游交通随着旅游业的蓬勃发展,在交通运输业中逐渐成为一个新兴的独立的行业,成为旅游活动的基本物质条件,旅游业中的三大支柱之一。与此相适应的是,一门源于交通运输学和旅游学的新的分支学科正在形成,并得到旅游教学研究机构、旅游企、事业部门和交通运输部门的普遍关注和重视。我们编著此书的目的,正是想对此门新兴的学科做点拾遗补阙的事。

这本《旅游交通》曾是北京第二外国语学院(中国旅游学院)公共选修课和旅游系本科生必修课试用教材。在数轮教学实践的基础上,编著者经过反复讨论、修改,不断充实内容,才完成本书稿。本书可作为旅游大专院校本科生、进修生和旅游职业学校学生的专业教材,亦可成为旅游研究机构和旅游交通企、事业部门进行理论学习、业务培训的参考书籍。

全书共分10章,主要介绍旅游交通的基本概念、发展状况、形式方法、运营管理等内容。在写作过程中,我们力求较为系统地阐述与介绍旅游交通的基本理论知识,反映旅游交通的现实问题,探索这门新兴学科发展状况与前景。

本书由杜学同志编写第6、7、8、9和第10章；蒋桂良同志编写第3、4、5章；杜学和蒋桂良合著第1、2章；王立纲教授审定。

在本书写作过程中，我们参考了交通运输的有关书籍和文献，并得到北京第二外国语学院(中国旅游学院)旅游科学研究所、国家旅游局综合业务司和饭店管理司、国家计委综合运输研究所等单位的支持和帮助，在此一并表示谢意。

由于资料不足，时间又仓促，本书会存在不少缺点甚至错误，我们期望读者给予批评指正。

编著者

1991年10月

目 录

第一章 旅游交通概论.....	(1)
第一节 旅游交通的基本概念.....	(1)
第二节 旅游交通的商品特性.....	(4)
第三节 旅游交通的地位与作用.....	(9)
第二章 旅游交通发展简史.....	(17)
第一节 古代旅游交通发展.....	(17)
第二节 现代旅游交通发展.....	(21)
第三章 现代旅游交通方式.....	(39)
第一节 空中旅游交通方式.....	(39)
第二节 铁路旅游交通方式.....	(44)
第三节 公路旅游交通方式.....	(52)
第四节 水上旅游交通方式.....	(59)
第五节 特殊旅游交通方式.....	(63)
第四章 中国传统旅游交通工具.....	(66)
第一节 平地旅游交通工具.....	(66)
第二节 山地旅游交通工具.....	(72)
第三节 沙漠旅游交通工具.....	(75)
第四节 水上旅游交通工具.....	(77)
第五章 旅游交通联合运输.....	(82)
第一节 旅游交通联合运输概述.....	(82)
第二节 中国旅游交通联合运输的产生与发展.....	(91)
第三节 国内旅游交通联合运输的基本状况.....	(95)
第四节 国际旅游交通联合运输的基本状况.....	(100)

参考书目

第一章 旅游交通概论

第一节 旅游交通的基本概念

自古以来，人类在地球表面的不同角落繁衍与劳动，过着原始和安宁的生活。后来，随着生产的发展和社会的进步，他们需要相互联系和往来，需要从一个地方移到另一个地方。如何实现往来与转移呢？他们除了自身的双脚之外，发明并使用了一些代步的工具，这种用于载人运货的代替物就是交通工具。那么，何谓旅游交通工具呢？

一、旅游交通概念

旅游交通是在人类科学文化、社会生产发展到一定程度以后，在人们对非生活必需和非生产性质的旅行游览活动的需求日趋迫切，而公共客运交通工具与形式不能完全满足他们需要情况下，逐渐产生的特殊的交通运输形式。

旅游交通是一种为旅游者提供直接或间接交通运输服务所产生的社会和经济活动。这种活动是随着旅游业的兴起与发展，随着人们对高速、安全、舒适型的交通运输的需要的迅速增长而逐渐形成的，并且正在发展成为一门新兴的部门经济，因而受到经济学家和旅游理论界人士的普遍关注。

旅游，就其实质而言，包括旅行和游览两个方面的内容。一般说来，旅行为手段，游览才是目的。但如果没有交

通运输工具作为旅行的基本物质条件，旅游者很难或者根本无法进行游览活动。任凭人们有多大本领，倘若不借用现代化的交通运输工具，怎能跨过辽阔的海洋，翻越巍峨的高山，横穿无垠的沙漠呢？甚至连一条小溪、一座小丘、一汪水塘都难以征服，所以旅游交通是实现旅游目的的重要条件。

旅游交通方式主要包括铁路、水运、公路和航空4种基运输方式，其中用于洲际和国际旅游的长距离旅行主要依靠飞机的空中运输，而邻国间和国内的短距离旅行主要是靠汽车、火车和轮船的交通运输。

地道的旅游交通，诸如旅游包机、旅游车、游船等，只是专门为旅游者提供交通运输服务。但是，旅游者绝非只乘旅游交通运输工具，他们使用最广泛、最频繁、最常见的还是公共交通运输工具，比如民航班机、普通客车（包括火车与汽车）、轮船、市区公共汽车、地下铁路以及出租汽车等。所以，旅游交通是同整个交通运输系统联系在一起的，而且只是大交通运输网络中的一部分，与通常所指的交通运输之间很难划出一个明确的界线。

在旅游业高度发达的今天，旅游交通除了具有为旅游者提供空间移位的基本功能之外，在某种程度上还具有满足旅游者的旅行、游览和娱乐需要的多重特殊功能：越来越多的旅游交通工具和设施如豪华游轮、东方快车、游览马车逐渐发展成为既能满足旅游者物质上享受，又能实现精神文化观赏的旅游吸引物，具有某些旅游资源特性。“伊丽莎白女王二世号”巨轮起初是来往于大西洋两岸的定期班轮，为了吸引更多的旅游者乘坐和满足他们漫游世界的需求，最后改装成豪华游轮，向旅游者提供高级的物质与精神享受。再如，1977

年英国重新修筑一条蒸汽机车铁路线，使用英国、法国、瑞典、丹麦和德国专门制造的10几种不同型号的蒸汽机车，通车不到半年，就有4万多名游客前往乘坐和参观。

综上所述，旅游交通是随着旅行游览活动的兴起和发展而产生和发展的，它的基本功能是向旅游者提供从居住地到旅游地的空间位置转移，是游览不可缺少的物质条件之一，同时也具有为旅游者提供物质与精神享受的功能。

二、旅游交通构成

旅游交通的构成与公共交通一样，是由3个部分 硬件设施组成的，即旅游交通线路、旅游交通运载工具和旅游交通始终点站。

（一）旅游交通线路，可以分为人工修筑的线路和自然形成的线路两类。人工修筑的线路有旅游公路、旅游铁路、旅游索道、人工运河等等。自然形成的线路有旅游空中交通线路、旅游内河与湖泊航线、旅游航海线路 等等。前者是大部或全部用人工劳动修筑而成的，后者却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的。一般而言，人工修筑的旅游交通线路成本较高，耗资较多；而自然形成的线路耗资要少得多。然而，空中旅游交通线路管制是技术密集型行业，成本也相当高。自然形成的线路除在投入使用前需要人工开辟、修筑外，使用后仍需日常的维护，以确保旅游活动的畅通与安全。比如，以山水著称的桂林漓江是自然形成的航线，但由于枯水季节江水流量减少，水质污染严重，需要综合治理。为此，1986年国家旅游局投资3000万元用于辟源补水工程，以保证航道的畅道。

(二) 旅游交通运载工具，其分类主要有现代旅游交通运载工具、传统旅游交通运载工具和特殊旅游交通运载工具3种。现代旅游交通运载工具主要包括民用客机、火车、轮船、汽车、电车、地下铁路等；传统旅游交通运载工具包括人力车、马车、牛车、木帆船、雪橇等；特殊旅游交通运载工具有汽艇、气球、滑翔机、索道缆车等。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只是起到对现代旅游交通工具的补充、辅助和增色作用。

(三) 旅游交通始终点站，是旅游交通运输的起点和终点，旅游者的集散地。始终点站根据向旅游者提供不同的运输方式，可分为机场、火车站、码头、汽车站等。始终点站的建立，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决定。比如，我国主要旅游城市桂林的奇峰岭机场，随着游客人数的猛增，为适应旅游交通运输客观需要，在70年代和80年代两次进行了扩建，基本解决了去桂林旅游的交通运输供需矛盾。

第二节 旅游交通的商品特性

旅游交通是能满足旅游者空间移位需要的劳动产品，具有使用价值和价值两种属性；并以特殊商品的形式出售给旅游者。那么，它具有哪些商品特性呢？

一、商品的无形性

旅游交通商品，即通常指的运力和向旅游者提供的服

务，没有固定的物质形式，是一种抽象的劳务性商品。人们日用的食品、衣服、用具等一般商品，都是看得见、摸得着的有形物质，而旅游交通则是无形的空间移位服务。比如，旅游者从北京乘坐飞机到上海去旅游，他们得到的不是吃、穿、用的具体物品，而是空间位移的经历，满足了他们旅游的需要。

旅游交通商品无形性的特点，决定了人们只能凭宣传介绍、自身经验、内心感觉和实际需要选购这种商品，而不能象普通商品那样，在决定购买前先尝试一下。因此，旅游交通企业部门必须不断改善经营管理，提高服务质量，树立良好的企业形象，才能赢得顾客，实现最佳的社会与经济效益。

二、商品的不可贮存性

旅游交通部门既不生产具体的商品，也不出售具体的商品，它所生产的只是运力(即运输力量)和服务条件，使旅游者平安、顺利、愉快地到达预定的目的地。因此，旅游交通的生产过程同时也是消费过程，即旅行开始，生产和消费同时开始；旅行结束，生产和消费一起结束。它不象一般商品如苹果、面包、衣服等那样，今天卖不出去，可以贮存起来留到明天再卖。旅游交通商品如座位，今天的座位卖不出去，今天的价值和使用价值也就无法实现；明天的座位有明天的价值和使用价值，与今天毫不相干。旅游交通商品这一不可贮存性的特性，要求旅游交通企业部门充分利用现有运力，最大限度地提高客座利用效率，才能使企业兴旺发达。

三、商品的季节性

由于受气候、地理位置、节假日等条件的制约，旅游者

的旅游活动在一年中的分布极不均衡，因而，他们对旅游交通商品的需求具有明显的季节性。比如，我国春秋两季气候温和，景色优美，国外旅游者和海外华侨多于这两个季节来华旅游，因而形成了一年中的5月和9、10月两个国际旅游旺季，我国的国际旅游交通需求量也在这3个月中达得最高峰，尤其是民航交通，屡次出现供不应求现象。再如我国的重要传统节日——春节和寒、暑假在2、7、8月，回家探亲、避暑疗养、旅游观光多集中在这3个月中，又成为国内旅游交通的需求旺季。

旅游交通商品季节性，不仅明显体现在全年各个月份中，而且在一个月之内一个星期之内，甚至一天之内，旅游者对旅游交通的需求也明显呈高峰和低谷态势。比如，周末是世界性的休息日，尤其欧美国家有周末度假的习惯，因此在一周之内，星期六和星期日是一周中旅游交通最繁忙的日子。有的国家还制定了周末交通票价，以高票价的经济措施限制过大的客流量。

旅游交通商品的季节性是阻碍旅游交通发展的一大因素。由于旅游者对旅游交通运力的需求在时间上极不均衡，所以很难做到既为旅游者提供足够的运力，同时又可以获得合理的经济效益。如若旅游交通企业部门购置了足以满足旅游旺季需求的交通设施和运输工具，势必导致旅游交通运力在旅游淡季时的过剩，造成浪费现象和经济损失；倘若只按旅游淡季的旅游交通需求量提供运力，就会造成旅游旺季时运力不足和交通拥挤的现象，甚至出现“卡脖子”的情形。如何解决这一矛盾呢？本书以后章节将予以详尽论述。

四、商品的区域性

旅游交通与公共交通在运行范围方面不尽一样：它为旅游者提供的是在客源地与目的地或目的地与目的地之间的呈线状的空间移位服务，与公共交通运输面状运力有差异。因而，从地理位置上来看，旅游交通主要集中建设在少数旅游客源地与目的地之间，以及目的地与目的地之间的地区范围内，具有明显的区域性。比如，1988年中国民航国内航线有302条，其中通往旅游热点城市的旅游热线仅是56条，占总航线数的19%，而且只集中在18个旅游城市之间。

旅游交通的商品区域性导致了旅游热点城市交通拥挤和堵塞现象，严重地影响了旅游交通的正常发展。比如，1988年北京、上海、南京、苏州、无锡、杭州、广州、桂林和西安9个旅游城市，共接待了占全国总数70%的国际旅游者，致使这些城市的旅游交通不时地处于紧张的状况。为了保证旅游交通有计划按比例发展，保护旅游者的消费利益和旅游资源的合理利用，必须加强各旅游城市和地区间的合作，加快对温冷地区的旅游开发，使旅游客流量能在全国各地的分布逐步趋向合理和均匀，这是解决这一矛盾的长久之计。

五、商品的替代性

旅游交通是在普通旅客运输的基础上发展而来的。在一般情况下，普通客运同样可以满足旅游者在客源地与目的地，或者在各目的地之间的空间转移的需求。况且，豪华型的旅游交通设施和经济型的公共客运设施在绝大多数旅游区域内都是同时并存的。比如，从北京市内去八达岭长城游

览，既有豪华型的旅游专车和出租汽车，又有经济型的郊区火车和长途汽车，这对于经济不太富有的旅游者，或者对于那些在交通工具没有特殊需求旅游者，经济实惠型的公共客运交通工具往往具有更大的吸引力。所以，旅游交通商品具有很强的替代性。

同时，旅游交通是为了满足旅游者的精神与物质享受这种特殊需求而设立的，与公共客运交通相比较，其运输工具种类自然更加丰富，它们各不相同的功能能使旅游者获得不同的经历与感受。比如，游船可以使旅游者享受海上旅行的浪漫生活情趣，乘飞机能使旅游者舒适、迅速、准时地到达目的地，而搭旅游车便于旅游者观赏沿途的绚丽风光和风土民情：旅游者可以按照自己的意愿与条件，选择自己感兴趣的交通方式进行旅行游览活动。因此在旅游交通不同方式中同样存在着替代性。

再则，旅游者在短暂的旅游活动过程中，总是希望能够在经济支出和时间花费大致相同的条件下尽可能使用多种类型的交通方式与工具，轮换乘坐不同交通方式以满足其对各种交通方式的好奇心和享受，避免单调的旅途生活所带来疲倦。所以，旅游交通的替代性也可适应旅游者对其的需求。

旅游交通的商品替代性加剧了旅游交通行业的竞争，加大了旅游交通企业的经营难度。

六、商品的流动性

旅游交通商品的供应方式与一般的日用消费品、纪念品等不一样，它是在旅游者旅行游览活动中供应的，属于动态供应；旅游交通商品具有流动的商品特性。旅游者乘坐的交

通运输工具开始运行，即由静态转向动态，向旅游者供应商品也就开始；继续运行，继续供应商品；运行多久，供应商品就有多久；运行停止，供应商品亦就结束。所以，旅游交通的产品价值是在流动过程中实现的；旅游交通商品与饮食、住宿、购物、娱乐等部门向旅游者供应的静态产品组成了整体旅游产品；旅游业的各部门一起向旅游者提供全方位服务。

第三节 旅游交通的地位与作用

旅游交通是现代旅游事业的一个重要组成部分，在整个旅游事业的发展 and 经营过程中占着十分重要的地位，起着巨大的作用，被人们称之为旅游事业的大动脉。

一、旅游交通是旅游业产生和发展的先决条件

旅游业是为旅游者提供旅行游览服务的综合性产业，其中旅游交通与旅行社、旅游饭店并称为旅游业的三大支柱。旅游业的服务对象是旅游者，而旅游者大多来自于旅游目的地以外的客源地。因此，旅游者要到达旅游目的地，首先必须解决交通运输问题；到了目的地后，还要进行游览活动；游览完毕还需及时返回客源地。旅游交通，就是要实现旅游者能够“进得来、散得开、出得去”的任务，即为旅游业的存在和发展提供先决条件。

“进得来”，对旅游者来说，就是利用交通工具从客源地到达旅游目的地进行空间移位，这是实现旅行游览的重要物质基础；对旅游交通运输行业而言，就是为旅游者提供客

源地与旅游目的地之间的交通服务，这是旅游企业能够经营接待业务的最先条件。旅游客源地与目的地之间的距离可长可短，长则上万公里，短则几十公里；可远可近，远者国际、洲际，近者同一地区内的邻近城镇。为国际、洲际进行长距离旅行的旅游者提供的旅游交通服务，主要是由航空交通，其次是火车、轮船、汽车；而为国内或地区间进行短距离旅行的旅游者提供“进得来”服务的旅游交通，在经济发达的国家里主要是汽车和航空运输，而在发展中国家里主要则是火车、轮船或汽车。

“散得开”，是指旅游者到了目的地后，在进行游览活动时所需要的交通运输服务。前文已述，旅游者在整个旅游活动中，旅行是手段，游览才是目的。所以，向旅游者在其游览时提供准时、舒适、快速的交通运输服务相当重要，这是实现旅游资源商品价值的重要一环，是衡量旅游接待工作质量优劣的标指之一。“散得开”的旅游交通，一般使用现代化的公路交通运输，所以建造高质量的公路和购置高档的车辆设施显得十分重要；也有使用民间传统的交通工具的，但这仅仅是旅游交通在“散得开”过程中的一种补充，是使游览活动增添民俗情趣的一种方式。“散得开”的旅游交通，还应包括旅游者在目的地参加一些社交、文体和与日常生活有关的活动所需要的交通运输。

“出得去”，是指旅游交通企业将游览完毕的旅游者及时、安全、舒适地送回他们的居住地，顺利地结束他们的旅游生活。旅游者的日程安排都很紧凑，来去匆匆，故而备有能使他们“出得去”的足够的交通运力，是最后完成旅游接待服务的一个重要环节，关系到旅游者的切身利益和旅游交