第一图书网, tushu007.com

# <<旅游学通论>>

## 图书基本信息

## 内容概要

本书主要针对两类读者：学习旅游专业的学生以及那些从事旅游工作并且希望更多地了解旅游业的结构、各种旅游活动及其工作环境的人士。
本书旨在对旅游业做出全面的介绍，以促使更多的人对旅游专业产生兴趣并进行更加深入的研究。
为了达到这一目的，我们为本书每章之后的补充阅读部分精选了一些阅读材料，而不是力求做到面面俱到。

在撰写本书的过程中，作者们力图将理论观点与现实例证结合起来，这些例证全都来自本书作者们丰富的国际旅游经验。

第一图书网, tushu007.com



## 作者简介

作者:(英)伦纳德·J.利克里什(Leonard J.Likorish)，(英)卡森·L.詹金斯(Carson

第一图书网, tushu007.com



## 书籍目录

前 言一、旅游业的性质和特征 导 言 旅游的定义 行业内所发生的各种变化 政府所担当的角色 全球旅游 供给因素 小 结二、旅游发展的历史渊源 导 言 旅游发展的4个阶段 早期的旅游 铁路时期 两战之间 大众旅游 欧洲——世界上主要的旅游地区三、旅游业的统计 导 言 定 义 旅游类型 基本旅游单位 使用和使用者的需要 统计方法 其他可供选择的方法 数据来源 小 结四、影响旅游需求的因素五、旅游对经济的影响六、旅游的社会与文化影响七、旅游与环境八、各类旅游行业九、市场营销十、旅游政策、旅游规划和开发十一、政府的角色十二、发展中国家的旅游业十三、世界各地的旅游业十四、未来的趋势译后记 ……

## 章节摘录

书摘　旅游发展的4个阶段　旅游的初始阶段　4个阶段的初始阶段延续了很长一段时间，这段时间被称为旅游的初始阶段：中世纪直到17世纪初，工业革命的最初迹象开始影响人们经过许多世纪积淀下来的生活方式。
财富的日益增长，商人、职业阶层的扩大，宗教改革和教育的世俗化，刺激人们对异国他乡的兴趣，并且，人们开始认识到旅行本身就是一种接受教育的过程。
　交通运输阶段　铁路时代属于旅游发展初期的第二阶段。
在这一时期，蒸汽火车和蒸汽轮船为旅行创造了更多的机会，人口和财富的增长在很短时间内便开辟了一个庞大的新市场，大众旅游得以出现。
与此同时，度假区发展起来了，旅游代理商和旅游经营商运用新式营销方法，比如组团旅游、包价旅游、海报和宣传册等。
即使今天，这些方式仍是非常重要的营销手段。
　尽管交通是旅游发展过程中的一个主要因素，但是仍有其他基本要素和问题，因为运输计划与旅游政策或项目之间的协调——如同当今它们之间的关系一样——是有限的或不充分的。
它们相互不同但又显然是相互关联的。
通常，住宿和度假区基础设施的建设是随着运输能力的扩大和运输范围的延伸而开展的，并且总是趋于滞后和具有一些不确定性。
两战之间的阶段　第三阶段基本上是一个过渡期，主要是在1918年和1939年两次世界大战之间的一段时期。
铁路和蒸汽的鼎盛时期在1914年突然被第一次世界大战所打断。
正是如此，从长期的角度来看，战争极大地促进了科技的发展，尤其是促进了公路运输的发展和对航空业的大量投资。
　但是，那毕竟是一个汽车的时代。
社会上出现了新的时尚；由于带薪假期的延长，出现了一种可称作社会旅游的新时尚；各种休闲和专门的娱乐活动逐渐展开；野营和驾驶活动房屋旅游；青年旅社的扩建以及廉价的交通运输和乘机动车旅游。
出境旅游也频繁出现。
所有这些活动的组织者多为非商业性或志愿者团体。
发展和实验都再一次被1930年的经济大萧条所阻碍，并在1939-1945年爆发的第二次世界大战期间最终停止。
旅游的腾飞阶段　自1945年，经过战后年代直到现在，即为第四个阶段或“腾飞阶段”。
这是二个技术革命、大规模工业发展和变革的时代，其结果是创造财富速度的加快和可自由支配收入的增加。
在个人生活方式、个人和团体通讯方面所发生的具有深远意义的变革，业已证明是改变社会的新的因素。
更重要的是，变革的速度加快了，而变革的规模也已扩大了很多。
　决定需求的因素从未如此有利于旅游和休闲消费。
经济合作与发展组织成员国国内生产总值，在繁荣时期以每年3%或更高的速度增长。
这使得这些国家旅游的年增长速度达到6%或更高。
旅游是一种具有很强收入弹性的活动。
当收入达到一定水平，对生活必需品的需求已得到满足，富裕国家人民的可自由支配收入将倾向于消费在从前被人们认为是奢侈品和服务性商品上。
在出现这种情况的国家里，旅游消费近乎翻了一番还多，超过了国民收入(或国内生产总值)的增长速度。
当然，这并非属于自然规律，因为需求倾向和潮流可能会发生急剧改变，但是在旅游腾飞阶段，这一规律几乎毫无例外地起着作用。

然而，这种快速的增长主要集中在大约25个欧洲工业化国家中(经济合作发展组织的成员国)。
据世界旅游组织的统计数据，世界旅游人数在1950—1991年之间大约以每年7．32%的速度增长。
1991年，这些国家的人口虽然还不到世界总人口的1／4，却占了世界旅游总人数的85%，全世界旅游消费的80%。
交通和通讯技术的进步大大地强化了有利于旅游发展的各经济因素。
尤其是电视使大家不断地注意到风景名胜和异国的各种景观景点。
正如那句古老的谚语所云：越远的草越绿。
异国他乡的魅力逐渐减少了人们对国内产品的兴趣，或淡化了人们在家中休闲的观念。
富裕国家的人民开始了旅游活动。
在这个时期，工业化国家的人口流动变得活跃起来。
这是因为大多数人都已拥有了私人汽车，而拥有私人汽车从根本上改变了人们的生活方式。
火车和公共汽车作为公共交通的主要方式，虽然仍为重要的交通工具，但已不再占据最为重要的位置。
在美国，乘火车旅行已成为一种次要的交通方式了。
交通运输最具革命性的进展发生在航空运输业。
二战以前，航空公司只提供少量的服务。
建立跨大西洋航空公司仅仅是一种幻想。
二战期间的压力促进了工程技术的进步，而这一进步在1945年以后极大地促进了航空业的快速大规模扩张。
航空业以越来越低的实际价格为乘客提供快速、安全的长距离运输服务。
新的旅游目的地出现了，并取代了铁路时期的度假区。
长距离旅游逐渐成为了一个热点，并且在这个时期的后几年中，成为增长最快的旅游“细分市场”。
连接欧洲、北美的主要城市与其他大陆的商务旅行网络完全改变了商务旅游。
事实上，它使诸如会议、贸易展览和奖励旅游等新形式的商务旅游得以扩张。
欧洲度假旅游的交通费用相当低廉，这受益于那些经营商在很大程度上可加以控制的包租运输服务。
这种服务推动了从北欧到地中海地区的大众旅游。
乘私人汽车旅行的城镇居民为度假革命和相关的旅游投资增添了动力。
旅游的快速发展在这个时期持续了多年，几乎没有间断。
但是由于周期的循环或经济衰退，在这个时期的末期，结构性的变化和政局的不稳定等因素，开始使人们怀疑是否应该期望旅游会永无止境地增长。
旅游业从未享有过重要产业所应该受到的重视。
事实上，这种快速增长主要是由市场力量来决定的，政府只是在规章制度或鼓励措施方面给予有限的并且有时是越来越少的干预。
在本阶段的末期，种种迹象表明，人们已开始改变对旅游的看法，开始对其经济和社会成本效益感到没有把握，甚至是持批评和怀疑的态度了。
到了1990年，人们或许几乎可以感觉到那种形势的急转直下，因为海湾危机、经济衰退和结构性变化使人们开始重新审视旅游的社会经济地位，一些重要的客流出现了明显的下滑，投资受到了限制，商业旅游机构也出现了各种变化。
这4个时期都值得我们进行细致的研究。
可自由支配收入将倾向于消费在从前被人们认为是奢侈品和服务性商品上。
在出现这种情况的国家里，旅游消费近乎翻了一番还多，超过了国民收入(或国内生产总值)的增长速度。
当然，这并非属于自然规律，因为需求倾向和潮流可能会发生急剧改变，但是在旅游腾飞阶段，这一规律几乎毫无例外地起着作用。
然而，这种快速的增长主要集中在大约25个欧洲工业化国家中(经济合作发展组织的成员国)。
据世界旅游组织的统计数据，世界旅游人数在1950—1991年之间大约以每年7．32%的速度增长。
1991年，这些国家的人口虽然还不到世界总人口的1／4，却占了世界旅游总人数的85%，全世界旅游

消费的80%。
交通和通讯技术的进步大大地强化了有利于旅游发展的各经济因素。
尤其是电视使大家不断地注意到风景名胜和异国的各种景观景点。
正如那句古老的谚语所云：越远的草越绿。
异国他乡的魅力逐渐减少了人们对国内产品的兴趣，或淡化了人们在家中休闲的观念。
富裕国家的人民开始了旅游活动。
　在这个时期，工业化国家的人口流动变得活跃起来。
这是因为大多数人都已拥有了私人汽车，而拥有私人汽车从根本上改变了人们的生活方式。
火车和公共汽车作为公共交通的主要方式，虽然仍为重要的交通工具，但已不再占据最为重要的位置。
在美国，乘火车旅行已成为一种次要的交通方式了。
交通运输最具革命性的进展发生在航空运输业。
二战以前，航空公司只提供少量的服务。
建立跨大西洋航空公司仅仅是一种幻想。
二战期间的压力促进了工程技术的进步，而这一进步在1945年以后极大地促进了航空业的快速大规模扩张。
航空业以越来越低的实际价格为乘客提供快速、安全的长距离运输服务。
新的旅游目的地出现了，并取代了铁路时期的度假区。
长距离旅游逐渐成为了一个热点，并且在这个时期的后几年中，成为增长最快的旅游“细分市场”。
连接欧洲、北美的主要城市与其他大陆的商务旅行网络完全改变了商务旅游。
事实上，它使诸如会议、贸易展览和奖励旅游等新形式的商务旅游得以扩张。
欧洲度假旅游的交通费用相当低廉，这受益于那些经营商在很大程度上可加以控制的包租运输服务。
这种服务推动了从北欧到地中海地区的大众旅游。
乘私人汽车旅行的城镇居民为度假革命和相关的旅游投资增添了动力。
　旅游的快速发展在这个时期持续了多年，几乎没有间断。
但是由于周期的循环或经济衰退，在这个时期的末期，结构性的变化和政局的不稳定等因素，开始使人们怀疑是否应该期望旅游会永无止境地增长。
　旅游业从未享有过重要产业所应该受到的重视。
事实上，这种快速增长主要是由市场力量来决定的，政府只是在规章制度或鼓励措施方面给予有限的并且有时是越来越少的干预。
在本阶段的末期，种种迹象表明，人们已开始改变对旅游的看法，开始对其经济和社会成本效益感到没有把握，甚至是持批评和怀疑的态度了。
到了1990年，人们或许几乎可以感觉到那种形势的急转直下，因为海湾危机、经济衰退和结构性变化使人们开始重新审视旅游的社会经济地位，一些重要的客流出现了明显的下滑，投资受到了限制，商业旅游机构也出现了各种变化。
　这4个时期都值得我们进行细致的研究。
　乘数分析法　乘数分析法用于衡量旅游支出对经济的持久影响。
众所周知，初期旅游支出会导致进口需求以满足旅游者的各种需要。
大部分初期旅游支出会渗透到整个经济，进一步刺激间接支出和由初期旅游支出引起的其他支出。
这表明旅游业涉及许多部门，与这些部门互相依存。
旅游活动依赖于农业、工业和普通服务业等经济各部门的投入。
初期旅游支出会为诸如产出、收人、就业及政府税收等经济各方面带来变化。
各个方面的变化可能小于、等于或大于启动经济过程的旅游支出的初期(额外)变化。
旅游乘数是指产出、收入、就业和政府税收的变化与旅游支出的初期变化之比，可分为以下5种：　1．交易或销售乘数。
旅游支出的增加将会产生额外的商业收人。
销售乘数计算的就是这两个变化之间的比率。

2. 产出乘数。
产出乘数表示旅游支出的增加与额外经济产出量之间的关系。
产出乘数与交易或销售乘数的主要区别在于生产乘数关注的是实际生产量的变化，与销售量和销售额无关。
3. 收入乘数。
收入乘数衡量旅游支出的增加带来的额外收人。
4. 政府税收乘数。
政府税收乘数衡量旅游支出的增加对政府税收的影响。
5. 就业乘数。
就业乘数衡量额外旅游支出所创造的就业总数。
计算乘数的方法有若干种。
选择不同的方法会得出不同的系数，比如衡量最初增加的旅游支出所产生的相对影响。
另一种方法则是投人产出模型分析法。
投人产出模型是为了用矩阵表来展示地区项目和(或)国家项目。
纵行反映经济各部门从其他部门购买产品的情况，横行表示其他各个部门。
投入产出表显示经济需求增长对各部门之间的互相影响。
此表可以增设旅游一栏。
但是制作投入产出表需要大量数据，需要很长时间，而且很多数据已过时多年，所以这种表对旅游业来说并不是特别重要。
乘数分析法是衡量旅游对经济影响的一种简捷方便的方法，已被广泛使用。
尽管如此，在运用时仍需小心谨慎。
应该注意其基本数据和乘数的静态特性。
乘数分析所使用的数据经常是不充分或不可靠的。
收集相关数据需要花费很多的时间(及财力)。
由于旅游业牵涉部门很多，因此收集数据尤其困难。
乘数分析在一段时间里有效。
尽管可以更新，但不能保证其所用基本数据和相互关系会持续有效，比如所使用的相对价格保持不变。
还应注意乘数分析只涉及某些国家或地区，计算出来的系数只反映所用的具体数据。
因此，两个表面上类似的旅游目的地如巴巴多斯和安提瓜，塞舌尔和马尔代夫，可能会有非常不同的乘数。
……

## 媒体关注与评论

前言如今，人们已经普遍承认旅游是一项具有全球意义的经济活动了。
随着旅游活动重要性的增加，各国政府、各类部门和机构以及学者们也都开始重视旅游。
本书正是对旅游业这一复杂和跨部门行业的概述。
本书主要针对两类读者：学习旅游专业的学生以及那些从事旅游工作并且希望更多地了解旅游业的结构、各种旅游活动及其工作环境的人士。
本书旨在对旅游业做出全面的介绍，以促使更多的人对旅游专业产生兴趣并进行更加深入的研究。
为了达到这一目的，我们为本书每章之后的补充阅读部分精选了一些阅读材料，而不是力求做到面面俱到。
在撰写本书的过程中，作者们力图将理论观点与实际例证结合起来。
这些例证全都来自本书作者们丰富的国际旅游经验。
比尔·里查兹先生负责编写了本书的第八章。
我们非常感谢他为本书所做的工作。
桑德拉·J·米勒小姐多次打印本书的书稿以及最终定稿。
她的幽默、耐心、宽容和支持使本书最终得以完成。

伦纳德·J·利克里什　　卡森·L·詹金斯

第一图书网, tushu007.com



版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:http://www.tushu007.com