

基于旅行社线路的国内旅行空间模式研究

朱明, 史春云, 袁欣, 张兴华

(徐州师范大学城市与环境学院, 江苏 徐州 221116)

[摘要]作为旅游地理学的一项重要研究内容,旅游线路的空间模式日益受到国内外学者的关注,但相关研究成果相对较少。本文在已有研究的基础上,收集整理了国内旅游线路数据,建立旅游线路空间模式的约束条件,识别出6种国内主要的旅游线路模式,并进一步归纳出国内旅游线路空间模式的特征,研究结果有助于揭示具有中国特色的旅游线路空间模式的一般规律。

[关键词]国内旅游线路;旅行空间模式;目的地类型

[中图分类号] JF59

[文献标识码] A

[文章编号] J1002-5006(2010)09-0032-06

1 引言

旅游线路作为旅游产品的重要组成部分,它同时受到旅游者、旅游产品组织者(如旅行社)和设计管理者(如旅游规划者)的关注^[1]。就旅游者而言,对旅游线路的期望是在成本最小的前提下(包括金钱和时间)获得最好的旅行体验,日程安排最方便;对旅行社来说,则希望在满足旅游者需求的前提下,尽可能地实现利润最大化,并可面对突发事件及时调整线路;从旅游规划者的角度看,在对旅游景区规划设计时就

要考虑景区内线路空间布局的合理性、科学性,在管理中也要考虑如何合理分流、控制游客数量的问题^[2]。旅游线路的空间模式直接关系到旅游者的满意程度,而旅游者的满意程度也直接关系到一个地区旅游业的发展。

2 相关研究进展

一个旅游区域内的若干景点分布在不同的空间位置,这些景点游览或活动参与的先后顺序与连接方式可有多种不同的组合,由此形成不同的旅游线路^[3]。旅游线路实际上是旅游系统在线性轨迹上的投射^[4]。由于受区域内资源分布和旅游市场偏好等因素影响^[5],旅游线路呈现出不同的空间模式,它反映了对旅游资源的不同利用现状^[6]。对旅行模式的描述和研究需要把握3个基本概念:节点(通常为关联客源地与目的地的一对概念)、连接节点的路径以及沿路径移动的旅行方式^[7]。马略特(Mariot)将连接客源地和目的地之间的路径分为进入路径、返回路径和游憩路径3种类型,他认为有时候进入路径和返回路径可能为同一条路线,而游憩路径则是指位于客源地与目的地之间的沿途使用一些游憩设施时留下的移动轨迹^[8]。冈恩(Gunn)较早探讨了不同类型旅行线路的重要性,提出两个基本类型:目的地旅行和中途式旅行^[9]。卢、康普顿和费森梅尔(Lue, Crompton, and Fesenmaier)提出5种度假旅行的模式:单目的地、中途式、基地式、区域式和链式旅行^[10]。奥珀曼(Oppermann)辨析出7种模式:包括两种单目的地类型和5种多目的地模式,并用于比较马来西亚的入境游^[11]。斯图尔特和沃格特(Stewart & Vogt)以美国密苏里州的布兰森为例,构造了5种类型的多目的地旅行线路模式^[12]。国内相关研究方面,马晓龙在对国外几位学者的研究成果进行总结后,提出基于旅游者行为的旅游线路空间模式^[13]。卢天玲在LCF模式基础上,分析了塔尔寺地区旅游

[基金项目]本研究受教育部人文社会科学研究项目(09YJC790226)和国家自然科学基金项目(40971081)资助。
[This study was supported by a grant from Social Science Foundation under the Ministry of Education of the PRC for young people (to SHI Chun-yun) (No. 09YJC790226) and National Natural Science Foundation of China (to SHI Chun-yun) (No. 40971081).]

[收稿日期] 2010-04-02; **[修订日期]** 2010-05-10

[作者简介]朱明(1986-),男,江苏南京人,硕士研究生, E-mail: zm8677@163.com;史春云(1971-),女,江苏常州人,副教授,硕士生导师,研究方向:旅游地理, E-mail: shichunyun@163.com;袁欣(1985-),女,江苏江都人,硕士研究生;张兴华(1987-),女,河南焦作人,硕士研究生。

者的旅行模式对当地旅游经济发展的影响^[14]。李山使用数学方法对国内旅游线路中的游时进行了研究^[15]。尽管很长时间以来人们就认识到旅游线路问题的重要性,但在旅游研究中很少有学者关注^[11],更鲜有学者进行实证或概念上的研究与模拟^[16]。中国作为“地理实验室”拥有得天独厚的条件,幅员广大,历史悠久,人口密集,政令统一,景观多样,语言交流困难较少,交通通讯系统完全一体化,使地理事物的空间分布和流动情况可以观察得十分清楚^[17]。本文在国内主要客源地的旅游线路基础上研究国内旅游线路,以期对揭示具有中国特色的旅游空间模式的一般规律有所帮助。

3 数据来源及处理

3.1 研究数据来源

本文以旅行社网站公布的旅游线路报价单为数据来源。北京、上海、广州是我国三大客源中心,同时也是出游潜力最强的 3 个城市^[18],具有很强的代表性;考虑到地理空间上的均衡性,选取西部地区出游潜力较强的成都、西安两个城市作为补充。笔者选取了这 5 个城市 2004~2007 年间全国前 50 强的著名旅行社作为统计对象,2009 年 1~2 月间从上述城市各旅行社网站下载旅游线路报价单共计 1205 份(其中北京 277 份、上海 471 份、广州 206 份、成都 215 份、西安 36 份)。

3.2 数据预处理

数据预处理情况如表 1。

4 区域旅行线路的空间模式分析

4.1 旅行模式

根据已建立的数据库,在参考前人相关研究的基础上,结合具体情况归纳出如下 5 种模式:

单目的地模式:顾名思义,整条旅游线路中只有一个目的地节点。旅游者在从客源地直接到达目的地后停留一段时间,再由原路返回客源地,因此进出路径重合。目的地周围可能存在一些附属景区景点,吸引旅游者前往游玩。但都需在目的地(城市)过夜。用 $O-D$ 关系可以表示为下式:

$$O-D_0-O_{(1)}$$

相较于单目的地模式,多目的地模式要更加受到旅游者的欢迎。多目的地旅行模式与单目的地旅行模式最大的区别就在于旅游者会选择多个目的地进行游玩,是目前主要的旅游模式,它可以用 $O-D$ 关系概括为:

$$O-D_1-\cdots-(D_{n-1})-D_n-O_{(2)}$$

其中 $D_1 \sim D_n (n \geq 2)$ 为旅游者自客源地 O 出发

后依次游览的 n 个目的地(D_1 表示第一个目的地, D_n 表示第 n 个目的地,下同)。

表 1 数据统计指标选取及说明

Tab.1 The explanation of statistical indicators

指标	单位	说明
客源地	—	以北京、上海、广州、成都、西安 5 个城市为统计对象
目的地	—	目的地统计以报价单中公布的目的地为准,并依次记录(如:昆明—大理—昆明);备选目的地暂不列入;目的地(节点)范围精确到县级行政区(市辖区归入市区,政区界以 2008 年年底为准)
景区个数	个	以报价单公布的景区个数为准
$O-D$ 交通方式	—	客源地到目的地所采用的交通方式
出游天数	天	以报价单公布的游程天数为准
目的地过夜次数	次	以报价单内说明的过夜次数为准
$O-D$ 交通距离	km(千米)	由客源地到第一个目的地的距离,由不同的交通方式确定:公路距离依据 2008 年中国公路里程表统计;铁路距离依据 2008 年全国铁路旅客列车时刻表统计;航空距离依据中国民航局网站查询结果统计;同地出现不同交通距离时,以使用该种交通方式到达目的地的最短距离为准
$O-D$ 时间距离	h(小时)	由客源地到第一个目的地所花费的时间,亦由不同交通方式而确定;统计数据来源同上;同地出现不同时间距离时,以使用该种交通方式到达目的地所花费的最短时间为准

往返模式:旅游者由客源地出发到达第一个目的地(一般都会过夜),沿着交通线路依次游玩几个目的地后,再由原路返回第一个目的地(返回途中亦可选择目的地停留),游玩结束后,循原路返回客源地。该模式进出路径重合,并由一条重复使用的游憩路径将所有目的地节点连接起来。路径可表示为:

$$O-D_1-D_2-\cdots-D_n-\cdots-(D_2)-D_1-O_{(3)}$$

中心集散模式:旅游者到达第一个目的地后,以该目的地为中心集散地,向不同方向旅行(同一方向游玩结束后返回中心集散地,再向另一方向旅行)。在游玩结束后,旅游者回到中心集散地,再由这里沿原路返回客源地。进出路径和游憩路径都会重复使用,但通常第一个目的地节点都会连接两条以上的游憩路径:

$$O-D_1-D_2-D_1-\cdots-D_1-D_n-D_1-O_{(4)}$$

完全环游模式:属于多目的地旅游模式。在此模式中,旅游者首先到达和最后离开的目的地不同,进出路径不重合,所有的目的地节点由一条不重复

使用的游憩路径连接起来:

$$O-D_1-\cdots-D_n-O_{(5)}$$

区域内环游模式:亦是多目的地旅游模式的一种。旅游者到达第一个目的地后,以此目的地为起点,在目的地区域内依次游玩多个目的地,最后再次到达该目的地。再由此沿原路返回客源地。进出路径重合,但是游憩路径不重复使用,如下式:

$$O-D_1-\cdots-D_n-D_1-O_{(6)}$$

这 5 种模式特征各异,相互区别,可称为“单一模式”。但在实际情况中常发现同时具备几种多目的地模式的特征,这种由两种或以上的模式组合嵌套而成的模式称作复合模式。

4.2 国内区域旅行空间模式判别及统计

为了更好地探查旅行模式的形成机理,需要对各种旅行线路进行统计分析。依据归纳出的旅游线路模式特征,首先确立单一旅行模式的约束条件(表 2)。由于在实际情况中单纯地采用某一种旅行模式的线路较少,而使用复合模式的线路较多,但“熔炉式”的复合模式统计意义较低,因此要对复合旅行模式进行“单一化”,将其转变为单一模式(图 1)。在单一化过程中,以最外层(与客源地有直接联系)的模式为准,整个旅行模式的基本属性亦由最外层决定。

表 2 单一旅行模式约束条件

Tab.2 The constraint condition of travel itinerary patterns

旅行模式	目的地个数	进入、返回路径	游憩路径	首个、最终目的地
单目的地模式	1	重合	重复使用	—
往返模式*	>1	重合	重复使用	重合
中心集散模式*	>1	重合	重复使用	重合
完全环游模式	>1	不重合	不重复	不重合
区域环游模式	>1	重合	不重复	重合

注:* 往返模式与中心集散模式的辨别主要依靠在地图上查阅目的地的地理空间位置得出。

在进行模式分类后发现(表 3),我国区域旅游线路模式以往返模式和完全环游模式为主(合占 67.9%)。这与旅游者在进行大尺度旅游时力图采用环形路线的空间行为模式是相吻合的。之所以往返模式占了很大的比重,笔者认为这是由于我国相当部分热点目的地区域存在地理和交通方面的限制,使得旅游者不得不重复使用同一条路径所致。单目的地旅行模式虽然在国内外的研究中鲜有出现,但在我国仍然是一种比较常见的线路模式。

3.3 旅行模式空间特征

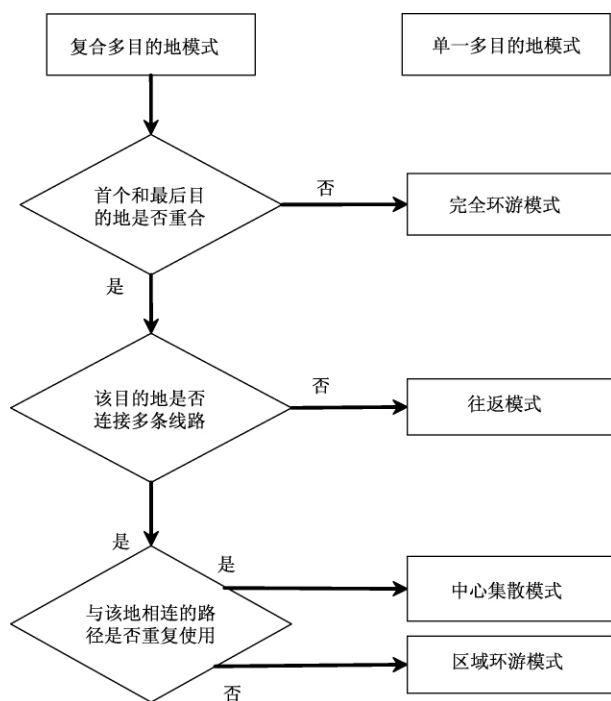


图 1 复合多目的地旅行模式判别流程

Fig.1 The distinguish flow of complex patterns

首先,通过数据统计可以发现(表 3),国内的旅游线路模式与 $O-D$ 距离的长短有对应关系。在单目的地模式中,500 千米以下的小尺度旅行多为单个景区的旅行模式;中等尺度的单目的地旅行模式一般都拥有附属的景区景点作为补充;而多目的地旅游模式大多是大中尺度旅行,体现了距离衰减规律对旅游线路模式选择的影响。

表 3 国内各旅游线路模式主要指标统计

Tab.3 The statistic of travel patterns

旅游线路模式	$O-D$ 平均交通距离 (km)	$O-D$ 平均时间距离 (h)	出游天数 (天)	过夜天数 (晚)	出现次数	出现频率 (%)	主要分布地区
单目的地模式	623.51	6.82	2.89	1.26	47	3.90	浙江、福建、湖南
单目的地模式 2*	1299.02	5.15	4.00	2.71	196	16.27	北京、海南、湖南
往返模式	1491.12	5.11	4.97	3.58	495	41.08	云南、海南、广西
完全环游模式	1129.52	6.18	5.11	3.44	322	26.72	江苏、浙江、四川
中心集散模式	1843.86	7.11	6.43	5.03	118	9.79	云南、广西、山西、西藏
区域环游模式	1384.56	8.41	5.04	3.41	27	2.24	江苏、浙江

注:* 为“单目的地模式 2”拥有附属景区景点的单目的地模式。

第二,多目的地旅游模式的出游时间和过夜天数相比较于单目的地模式更长,本质上反映出距离是影响出游时间长短的主要因素。时间距离与交通距离相关性不明显,说明影响时间距离的主要因素并不是交通距离。通过查看原始数据可知,在长途旅行中,交通工具是时间距离最主要的影响因素,而在短途旅行中,时间距离则更多地受到了交通距离的影响。

第三,在多目的地旅行模式中,交通条件是影响旅游线路模式选择的一个重要因素。重复利用游憩路径的往返模式、中心集散模式多分布在我国中西部省区。这些地区地形复杂,交通线路较少,公路网覆盖密度较低,使得在目的地区域内往往只能重复使用某一条公路线;而在交通条件相对较好的东部省区,路网覆盖密度高,各目的地之间可以有多种线路模式连接,这种情况下,就可以按照旅游者的大尺度空间行为规律采取环状路线进行游览。

5 基于旅游线路模式的目的地分析

5.1 目的地出现频率统计

目的地出现频率是被调查目的地在调查目的地总数中所占的比重,反映目的地区域在调查地的市场感应情况和被接受度。理论上,旅游线路和旅游区域并不受行政界线的影响,但经过对国内旅游线路报价单分析发现,省内目的地(目的地区域完全位于省内,共1045份)和省际目的地(目的地区域跨省,共160份)出现频率存在显著差异。绝大部分的国内旅游线路都处于某一省区内部(占86.72%),而跨省的旅游线路很少(仅占13.28%),且主要集中于以长三角为中心的华东地区(占省际线路的42.5%)。

总体来说,我国的省内目的地按 $K=4$ 可将省区出现次数(频率)分为4个层次。第一层次(出现次数 $n>100$):云南、海南、广西;第二层次(出现次数 $50<n\leq 100$):浙江、四川、福建、湖南;第三层次(出现次数 $15<n\leq 50$):北京、陕西、江苏、西藏、江西、贵州、黑龙江、山西、安徽、山东;第四层次(出现次数 $0<n\leq 15$):河南、新疆、辽宁、山东、广东、湖北、内蒙古、重庆、吉林、宁夏、上海等。通过层次划分可以看出,第一层次、第二层次及第三层次旅游目的地多位于我国地形复杂、各种文化交会的地区,旅游资源类型多样,且与我国的主体文化、景观相比独特性较强,高级别旅游资源较多,对旅游者吸引力很大;而第四层次目的地多存在高等级旅游资源相对较少,或是单个目的地吸引力较弱等问题,需要通过加强区域旅游合作、改善旅游产品营销策略等方式来提高对旅游者的吸引力。

5.2 目的地功能分类

旅行模式决定了目的地在旅游线路中扮演的角色,而目的地的功能类型在一定程度上反映了旅游者所采用的旅行线路模式。长久以来,对目的地的研究也是旅游地理学的重点内容。但在许多传统的旅游模式研究文献中,都理想化地假设旅游者进行

的是单一目的地旅行,这种与实际情况相脱离的研究受到很多学者的质疑^[9,10]。实际上,旅游地不是孤立存在的,而是相互竞争与互为补充的^[19]。从市场角度上看,一个旅游地在整个旅游线路安排中的地位及与其他旅游地的关系,对于了解旅游者如何认识和体验这个旅游地以及此旅游地如何更好地在主要客源市场进行定位有很大的意义^[9]。

单一型目的地:单一型目的地只存在于单目的地旅行模式中,即(1)式中的 D_0 。纯粹的单一型目的地在实际情况中很少存在。这里所说的单目的地一般周围也会出现若干附属景区景点,但在这里不将其视作一个独立的目的地。在国内大尺度旅游线路中,单一型目的地由于缺乏与其他目的地的合作,因而对目的地自身的要求较高。单一型目的地除了特色鲜明、级别高、在很大范围内享有高知名度外,还必须具有良好的可达性、完善的服务接待设施、多种多样的旅游吸引物和丰富的娱乐活动。除此之外,一些吸引力并不是很强的单个目的地也能吸引到一些小尺度一日游游客。

门户型目的地:指旅行者在多目的地旅行线路中最先到达的地方,即(5)式中的 D_1 。门户型目的地是最先到达的目的地,旅游者在这里会形成一个对旅游区域和本次旅行的初步印象。余下或者整个旅行可能受到在门户目的地体验的影响。鉴于门户型目的地的重要性,此类型目的地必须与客源地、区域内各目的地都有便利的交通联系,且拥有完善的旅游接待服务设施。因此,一般情况下,门户型目的地都是由一座交通条件较好(最好是交通枢纽)、经济较为发达的城市来充当。

出口型目的地:即(5)式中的 D_n 。每个门户型目的地都会与一个出口型目的地相对应,它们是一对概念,都只存在于完全环游模式中。出口型目的地是旅行线路中最后到达的目的地,或者说是旅游者在返回客源地之前最终到达的目的地。此类型目的地被安排在游程的最后,主要为旅游者做好返回客源地的准备^[6]。在国内的区域旅游模式中,出口型目的地的可达性(尤其是与客源地)非常受到重视。此外,刘德龄和麦肯彻发现,在国际尺度的旅行中,大多数大陆游客出于购物原因将香港作为出口型目的地^[9];但在国内,即便旅游服务设施功能较弱,也并不影响一个城市成为出口目的地^[3]。

途径型目的地:简单来说,除去门户型目的地、出口型目的地以及后面的枢纽型目的地外,在多目的地旅游线路中的其他目的地都可看做是途径型目

的地。途径型目的地存在于所有的多目的地旅行模式中。在国内旅游线路中,途径型目的地对交通可达性的要求不是很高;另外,由于大部分情况下旅游者不会选择在途径型目的地做太长停留,故而即使途径型目的地的接待设施并不完善,也不影响旅游者的出游决策。

枢纽型目的地:到访超过两次的目的地。考虑到国内旅行线路的实际情况,为了强调其作为枢纽的功能,笔者将身兼门户型和出口型目的地功能的目的地作为枢纽型目的地,即(3)、(4)、(6)式中的 D_1 。一般来说,成为枢纽型目的地首先必须与客源地及其他目的地之间保持有良好的交通可达性,以提高旅游者旅行的效率;另外还要有完备的旅游接待服务设施,能够满足旅游者将其作为旅游枢纽的需要。交通条件和接待服务设施较好的门户型目的地,亦可作为枢纽型目的地。

5.3 国内旅游目的地类型统计

通过以上分析,可以大致确定基于旅游线路模式目的地类型的分类约束条件,并对收集到的旅游线路报价单进行分类,得到国内主要旅游目的地类型的统计数据(表4)。

根据表4并结合原始数据,可发现我国目的地类型呈现出以下特点:

首先,虽然单一型目的地在国外的实证研究中很少出现,但在我国是一种重要的目的地类型。从数据统计中可以发现,我国单一型目的地多为自然风景型资源(名山大川型目的地占单一型目的地总数的76.60%),究其原因,在于我国的名山大川包含的景点较多,并且在长期的历史时期中积淀了深厚的文化内涵,具有很强的独特性和很高的知名度。加之这些地区的地方政府十分重视旅游业的发展,对旅游基础设施建设力度较大,使得这些目的地有了很好的可达性和完善的接待服务设施。此外,受旅游效益最大化原则的影响,单一型目的地多存在于短线旅游中。

第二,枢纽型目的地、门户型目的地由于对交通可达性、接待服务设施的要求较高,一般情况下都是由各省的省会城市或是目的地区域的中心城市来承担。一些开发水平较高的旅游目的地也可扮演这两种类型的目的地的角色。

第三,一些地方由于交通体系不完善(尤其是西部),而省会城市的交通条件相对较好,因此往往身兼门户型、出口型、枢纽型等多种类型目的地的职能,旅游资源得到优先开发,在旅游业利益分配中也

获得了大部分的经济利益,从而加剧了地区间旅游业增长的不均衡^[21]。

第四,部分区域内的目的地之间已经形成了稳固的合作关系。如长三角的南京、上海已经形成了门户、出口目的地的对应关系。

表4 目的地类型的分类约束条件及统计

Tab.4 Constraint condition and statistic of destination patterns

目的地类型	约束条件	个数	代表性目的地**
单一型目的地	目的地个数为1*	243	武夷山、北京、黄山等
门户型目的地	线路中首先到达的目的地;目的地个数大于1*	321***	南京、丽江、海口等
出口型目的地	门户、出口型目的地相重合;目的地个数大于1*	321***	上海、昆明、厦门等
枢纽型目的地	除去以上类型目的地之外的其他所有目的地	641	昆明、桂林、成都等

注:* 旅游线路中的途径型目的地未列入统计;** 代表性目的地取该类型目的地统计数值的前三位;*** 门户型目的地与出口型目的地是一对概念,故数值相同。

6 结论与讨论

(1)国内大部分旅游线路都限于省域范围内,跨省旅游线路主要集中于以长三角为中心的华东地区。旅游线路出现频率高的目的地多位于我国地形复杂、各种文化交会的地区,旅游资源类型多样,且与我国的主体文化、景观相比有很强的独特性,高等级旅游资源较多,对旅游者吸引力很大。

(2)旅游线路中目的地的类型和职能模式主要受到旅游资源吸引力、接待设施和可达性状况的影响。其中,成为单一型目的地的约束条件最高,不仅要拥有吸引力很强的旅游资源,对接待设施、交通可达性的要求也很高。省会、区域性中心城市由于其较好的接待服务和交通条件,可以胜任多种类型的目的地。

(3)距离衰减规律是影响旅游线路模式选择的主要因素。中小尺度旅行的目的地个数较少,而大中尺度的旅游线路更加倾向于采用多目的地旅游模式。

(4)旅游者的空间行为规律和目的地区域内交通条件是影响多目的地旅游线路模式选择的两个主要因素。旅游者在进行大尺度旅行时力图采用环状路线,但由于我国大部分旅游热点区域内交通条件的限制,使得重复使用同一条路径的往返模式在国内旅游线路模式中出现频率最高(41.08%)。

此外,已有研究表明,核心边缘旅游区域经济效益的不平等分配主要是基于目的地内部^[21],本文仅在旅行模式的基础上探讨了目的地的功能作用,而旅游区域内各目的地之间的空间相互作用、利益分

配模式以及在此基础上如何促进区域旅游资源的整合等诸多问题仍未解决。这也将是未来研究的一个重要方向。

【参 考 文 献】

- [1] Sun Yanhong. The theoretical analysis and model study on the customization problems of travel itineraries [J]. *Journal Beijing International Studies University*, 2006, (3): 6-14. [孙艳红. 旅行社旅游线路定制问题的理论分析及模型研究[J]. 北京第二外国语学院学报, 2006, (3): 6-14.]
- [2] Wu Kai. Operational research problems in tour itinerary design and optimization [J]. *Tourism Science*, 2004, 3(1): 41-44. [吴凯. 旅游线路设计与优化中的运筹学问题[J]. 旅游科学, 2004, 3(1): 41-44.]
- [3] Guan Ningsheng. Study on the issues about the itineraries design [J]. *Tourism Tribune*, 1999, (3): 32-35. [管宁生. 关于旅游线路设计若干问题的研究[J]. 旅游学刊, 1999, (3): 32-35.]
- [4] Wu Bihu. *Principles of Regional Tourism Planning* [M]. Beijing: China Travel & Tourism Press, 2001. 294-297 [吴必虎. 区域旅游规划原理[M]. 北京: 中国旅游出版社, 2001. 294-297.]
- [5] Clare A G, Turgut V. *Tourism Planning: Basics, Concepts, Cases* (the 4th Edition) [M]. Dalian: Dongbei University of Finance & Economics Press, 2005. 24-53.
- [6] Liu Fajian, Zhang Jinhe, Chen Dongdong. Analysis on the role of trip destination in tourism itinerary: A case study in Tunxi district of Huangshan city [J]. *Human Geography*, 2009, 24(2): 111, 116-119. [刘法建, 章锦河, 陈冬冬. 旅游线路中旅游地角色分析——以黄山市屯溪区为例[J]. 人文地理, 2009, 24(2): 111, 116-119.]
- [7] Yang Xinjun, Niu Dong, Wu Bihu. Spatial models and their assessment on regional tourist behavior [J]. *Economic Geography*, 2000, 20(4): 105-108. [杨新军, 牛栋, 吴必虎. 旅游行为空间模式及其评价[J]. 经济地理, 2000, 20(4): 105-108.]
- [8] Matley J M. The geography of international tourism [J]. *Association of American Geographers*, 1976, 76(1): 65-74.
- [9] Lew A A, B McKercher. Trip destinations, gateways and itineraries: The example of Hong Kong [J]. *Tourism Management*, 2002, 23(6): 9-21.
- [10] Lue C, J L Crompton, D R Fesenmaier. Conceptualization of multi-destination pleasure trips [J]. *Annals of Tourism Research*, 1993, 20(2): 289-301.
- [11] Opperman M. A model of travel itineraries [J]. *Journal of Travel Research*, 1995, 33(4): 57-61.
- [12] Stewart S I, Vogt C A. Multi-destination trip patterns [J]. *Annals of Tourism Research*, 1997, 24(2): 458-461.
- [13] Ma Xiaolong. A study on organization of tour routes based on tourists' behaviors [J]. *Geography and Geo-Information Science*, 2005, 21(2): 98-101. [马晓龙. 基于游客行为的旅游线路组织研究[J]. 地理与地理信息科学, 2005, 21(2): 98-101.]
- [14] Li Shan, Wang Hui, Wang Zheng. A study on tour time planning

of domestic sightseeing travel itineraries [J]. *Human Geography*, 2005, 20(2): 51-56. [李山, 王慧, 王铮. 中国国内观光旅游线路设计中的游时研究[J]. 人文地理, 2005, 20(2): 51-56.]

- [15] Lu Tianling. The travelling patterns of Taer lamasery tourists and their impact on local tourism economy [J]. *Tourism Tribune*, 2008, 23(12): 29-33. [卢天玲. 塔尔寺旅游者旅行模式及其对地方旅游经济的影响[J]. 旅游学刊, 2008, 23(12): 29-33.]
- [16] McKercher B, Lew A. Tourist flows and the spatial distribution of tourists [A]. In: Lew A, Hall C, Williams A. *A Companion of Tourism* [C]. Oxford: Blackwell, 2004. 36-43.
- [17] Zhang Jinhe, Zhang Jie, Li Na, et al. An analysis on spatial field effect of domestic tourist flows in China [J]. *Geographical Research*, 2005, 24(2): 93-102. [章锦河, 张捷, 李娜, 等. 中国国内旅游流空间场效应分析[J]. 地理研究, 2005, 24(2): 293-302.]
- [18] Shi Chunyun, Zhang Jie, et al. Spatial disparities of latent emissiveness of urban residents in China [J]. *Scientia Geographica Sinica*, 2006, 26(5): 2-8. [史春云, 张捷, 等. 中国城市居民出游潜力的空间分异格局[J]. 地理科学, 2006, 26(5): 2-8.]
- [19] Lew A, McKercher B. Modeling tourist movements: A local destination analysis [J]. *Annals of Tourism Research*, 2006, 33(2): 403-423.
- [20] Wall G. Competition and complementarity: A study in park visitation [J]. *International Journal of Environmental Studies*, 1978, 13(1): 35-41.
- [21] Shi Chunyun, Zhang Jie, et al. Core-periphery spatial structure and its evolution of tourism region in Sichuan province [J]. *Acta Geographica Sinica*, 2007, 62(6): 31-39. [史春云, 张捷, 等. 四川省旅游区域核心—边缘空间格局演变[J]. 地理学报, 2007, 62(6): 31-39.]

Study on Domestic Travel Spatial Patterns Based on the Itineraries of Travel Agency

ZHU Ming, SHI Chun-yun, YUAN Xin, ZHANG Xing-hua
(College of Urban and Environmental Sciences, Xuzhou Normal University, Xuzhou 221116, China)

Abstract: As an important study content of tourism geography, travel itinerary patterns have been arousing increasingly greater concern among scholars both at home and abroad. However, relevant study results are relatively fewer. Based on the analysis of collected data of domestic travel itineraries, the paper establishes the constrained conditions of travel itinerary spatial patterns, identifies six main types and further sums up their characteristics. The findings will be helpful to reveal the general rules of travel itinerary spatial patterns with Chinese characteristics.

Key words: domestic travel itinerary; travel spatial pattern; destination type

【责任编辑: 廉月娟; 责任校对: 吴巧红】