

格尔木市公路交通与旅游经济发展适应性评价

李梦洁^{1,3}, 解家安^{2,3}, 李环^{1,3}, 向程^{1,3}, 李帅^{1,3}

(1. 青海师范大学 地理科学学院, 青海 西宁 810008; 2. 青海师范大学 研究生院, 青海 西宁 810008;

3. 青海师范大学 青海省自然地理与环境过程重点实验室, 青海 西宁 810008)

摘要:在“旅游+交通”的背景下,促进交通运输与旅游业的深度融合,有利于进一步扩大交通运输的有效供给,有利于优化旅游业的发展基础。随着社会生活水平的不断提高,人们外出旅游的需求日益增大,公路交通方便快捷、自由灵活,成为越来越多旅游者的选择。以格尔木市为研究区域,科学构建公路交通与旅游经济发展适应性评价指标体系,分析2011—2017年以来格尔木市公路交通发展概况以及旅游经济发展水平,进而利用加权灰色关联度评价模型评价公路交通与旅游经济发展的适应性。结果显示,2011—2017年格尔木市公路交通与旅游经济发展水平都处于极不适应状态,发展速度缓慢,但总体呈稳步上升趋势,并且逐渐向适应性状态转变。在今后的城市发展中,应更加注重加强旅游交通建设,引导公路交通与旅游经济发展逐渐向适应的状态转变。

关键词:格尔木市;公路交通;旅游经济发展;适应性评价

中图分类号:F592.7 **文献标识码:**A **文章编号:**1008-7192(2019)04-0083-07

交通业作为旅游业的三大支柱产业之一,是外出旅游的必备条件。公路交通因具有灵活自由、速度快等特点,成为短距离旅游的首选^[1]。公路交通与旅游经济发展密切相关,二者相互影响、相互作用。不同经济发展阶段对公路交通状况水平的要求不同,反之,公路交通对旅游经济的发展既有限制作用也有推动作用。近年来,我国陆续加大对公路交通基础设施建设的投资,不断增加交通路网密度,促进交通工具的更新等,但是公路交通整体上仍然不能满足旅游业的发展需求,尤其是在我国中西部地区,公路交通依然是限制旅游业发展的主要因素。

国外关于交通与旅游经济发展方面的研究比较早,主要集中于不同交通方式在旅游业中发挥的作用、交通与旅游需求之间的关系以及交通对旅游者行为的影响。关于公路交通方面的研究,主要集中在如何管理旅游交通工具,以及如何提高旅游者对绿色交通的使用效率。B J Turton^[2]分析了航空运输与旅游业发展之间的关系,重点关注航空公司

在促进国家与其他国家之间旅游业发展方面的作用;K Raguraman^[3]认为旅游业经济发展相对缓慢的原因之一在于交通不便,景区的可进入性差;Bruce Prideaux^[4]使用模型方法来讨论距离、交通进入成本和目的地竞争力之间的关系,以确定交通对旅游需求的影响;Becken^[5]探讨了片面追求旅游业经济发展的弊端—环境影响,如大气污染、能源消耗以及交通拥挤等环境问题;Connell^[6]研究了自驾游旅游者的空间行为模式。

国内关于交通与旅游经济发展适应性的研究相对较晚。汪正元^[7]从游客的角度分析了交通运输对旅游经济的影响;保继刚^[8]认为景区的可达性不仅是旅游资源开发的必要条件,也是衡量旅游业发展的重要指标;杜晓凯^[9]运用TOWS方法构建评价指标体系,以陕西省为例,分析其公路交通与旅游业发展之间的适应性;常胜^[10]通过科学建立灰色关联模型,对国内旅游业与交通网络的关系进行分析,得出结论并提出相应的建议;陈晓^[11]基于模糊数学方法建立评价指标体系,分析城市交通和旅游

收稿日期:2019-03-03

作者简介:李梦洁(1994-),女,青海师范大学地理科学学院硕士研究生,研究方向为交通运输与产业生态;解家安(1972-),男,青海师范大学地理科学学院教授,硕士生导师,研究方向为交通运输与产业生态。E-mail: 1097069641@qq.com

经济两者之间的适应性;宗刚、李婧^[12]利用耦合协调度模型,研究城市交通与旅游经济之间的协调程度;王兆峰^[13]运用回归分析方法,研究交通因素对不同地区旅游经济的影响并分析其差异及原因。

综上所述,国内外关于城市公路交通和旅游经济发展适应性评价的研究成果较多,取得了较大进展,研究领域广泛,研究方法不断丰富。鉴于以上成果,以青海省重要工业城市格尔木市为研究区域,科学构建评价指标体系,运用灰色加权关联度评价模型,分析评价其公路交通与旅游经济发展的适应性。

一、格尔木市概况

格尔木市地属青海省海西州,深居青藏高原腹地,海拔2780米,位于柴达木盆地的南端,北临察尔汗盐湖,南临昆仑山脉,市辖区总面积达12.45万平方公里。2017年底,格尔木公路总里程达到3126公里,居全州第1位;等级公路达2399公里,居全州第1位。其中高速公路217公里,在全州列第4位;一级公路里程45公里,在全州列第2位;二级公路982公里,在全州列第2位。

随着交通条件的不断完善,青海湖、茶卡盐湖等旅游景点吸引了众多外来旅游者,格尔木市旅游经济发展水平得到较大提高,旅游经济总量占格尔木市经济总量比重不断增大。据统计,2017年格尔木市全年接待国内外游客441.37万人次,比上年增长27.1%。其中,入境游客2712人次,比上年增长26.3%。2017年格尔木市旅游总收入达25.7亿元,比上年增长35.4%,占格尔木市第三产业生产总值的25%,占地区生产总值的7.85%(图1)。

近年来,格尔木市公路交通建设力度不断加大,旅游经济总量不断提升,两者相互影响、相互作用。一方面,公路交通发展规模扩大促进了旅游经济水平的提高;另一方面,旅游经济的发展也带动了交通基础设施的优化。但随着格尔木市公路交通与旅游经济之间的联系日益密切,面临的问题也日益突显,如道路网密度低,道路等级划分不明确,旅游配套设施不完善、旅游效率不高等。本文从公路交通、旅游经济以及综合性三个方面构建适应性

评价指标体系,通过构建评价指标体系,探讨公路交通与旅游经济之间的适应程度,分析公路交通与旅游经济发展中存在的问题。

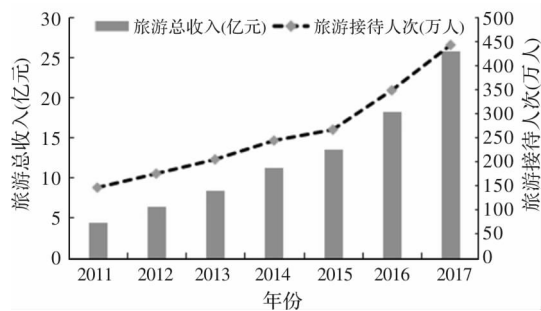


图1 2011-2017年格尔木市旅游发展情况

二、构建评价指标体系

1. 构建原则

在指标的选取上,为了准确的展现公路交通与旅游经济发展的适应性水平,能够客观反映公路交通与旅游经济发展适应性的各个方面。本文遵循着科学性、客观性、综合性以及地域性原则,通过参考相关文献^[14-16],借鉴以往研究成果,最终选取了4个公路交通评价指标、2个旅游经济评价指标以及3个综合性评价指标(图2)。

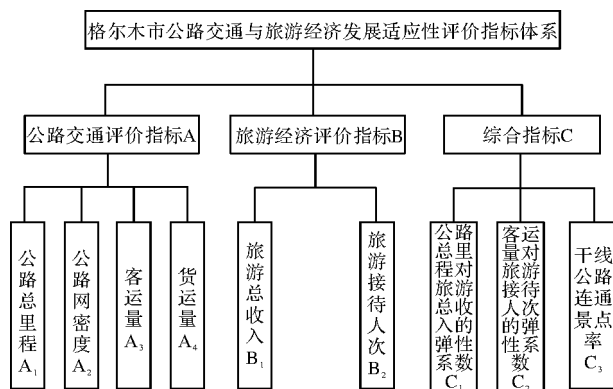


图2 格尔木市公路交通与旅游经济发展适应性评价指标体系

2. 数据来源

通过查阅2012—2018年的《海西州统计年鉴》和格尔木市统计公报,将公路交通系统、旅游经济系统以及综合系统各项指标进行搜集和汇总(表1)。其中公路网密度指标是指公路总里程与区域土地面积之比,公路总里程对旅游总收入的弹性系

数指标是指公路总里程的增长率与旅游总收入的增长率之比,客运量对旅游接待人次的弹性系数指标是指客运量的增长率与旅游接待人次的增长率

之比,干线公路连通景点率是指连接干线公路的景点占地区全部景点的比率。

表1 2011—2017年格尔木市公路交通与旅游经济评价指标数值

年份	A1 (公里)	A2 (公里/百平方公里)	A3 (万人)	A4 (万吨)	B1 (亿元)	B2 (万人)	C1	C2	C3
2011	1 959	1.57	23.9	459	4.4	145.5	0	0.99	34.70%
2012	2 233.82	1.79	26.63	985	6.4	174.49	0.3	0.57	34.70%
2013	2 458.06	1.97	255.72	993	8.36	203.94	0.33	50.97	36.73%
2014	2 459	1.98	37.38	988.5	11.2	243.1	0	-4.45	36.73%
2015	2 832	2.27	47.59	1 012.2	13.58	265.76	0.74	2.68	38.78%
2016	2 950	2.37	70.37	1 140	18.27	347.25	0.11	1.61	40.82%
2017	3 126	2.51	100.01	1 269.83	25.7	441.37	0.17	1.55	42.86%

注:数据来源于2012—2018年《海西州统计年鉴》和2011—2017年格尔木市统计公报。

三、研究方法

1. 熵权法确定指标权重

熵权法是一种相对客观的赋权方法,可以确定指标的变化程度和分散程度。本文运用熵值法对指标的权重进行确定,计算各个指标的熵权,通过比较各项指标的权重进行相应的修正,从而得出较为客观的指标权重^[17]。

根据信息论的基本原理,若系统有 m 个年份的待评项目,每个项目均有 n 个指标,则原始评价矩阵为 $R = (X_{ij})_{m \times n}$ 。

$$S_{ij} = x_{ij} / \sum_{i=1}^n x_{ij} \quad (1)$$

$$e_j = - \sum_{i=1}^n S_{ij} \ln S_{ij} \quad (2)$$

$$p_j = \max e_j / e_j \quad (3)$$

$$\omega_j = p_j / \sum_{j=1}^m p_j \quad (4)$$

式中, e_j —熵值, S_{ij} —系统指标权重, i —第 i 个样本($i=1,2,3,\dots,n$), j —第 j 个样本($j=1,2,3,\dots,m$), P_j —熵值逆向化, ω_j —指标 X_{ij} 的权重。

2. 加权灰色关联度评价模型

灰色关联度评价模型基于灰色系统的理论原理,是对系统开发情况的定性描述和比较。它通过分析参考序列与比较序列各点之间的距离来确定序列之间的差异和相似性,从而找出各因子之间的影响关系及影响系统行为的主要因子。

关于灰色关联度的计算模型有很多,如灰色平

均关联度、相对变化率关联度等,其中普遍使用的是灰色平均关联度。灰色平均关联度是通过比较数列与参考数列在各点的关联系数平均后得到的结果,计算相对简单,但没有考虑到两数列之间各因素的重要程度^[18]。在一个系统中,各项因素对系统整体发展的影响程度有轻有重,在分析时应该考虑其相对重要程度,即权重^[19]。基于此,本文采用改进的灰色加权关联度,具体计算步骤如下。

(1) 计算关联系数。取 $x_0 = \{x_0(k) \mid k=1,2,3,\dots,n\} = \{1,1,1,\dots\}$ 为参考数列, $x_i = \{x_i(k) \mid k=1,2,\dots,n\}$ 为比较数列,其中 $x_0, x_i \in x (i=1,2,\dots,m)$,则比较数列与参考数列在各点的关联系数为:

$$\xi_{0i}(k) = \frac{\min_i \min_k |x_0(k) - x_i(k)| + \rho \max_i \max_k |x_0(k) - x_i(k)|}{|x_0(k) - x_i(k)| + \rho \max_i \max_k |x_0(k) - x_i(k)|} \quad (5)$$

式中, ρ 为分辨系数,一般取 $\rho=0.5$ 。

(2) 计算灰色加权关联度。考虑到比较数列与参考数列中各评价指标的重要程度不同,可得灰色加权平均关联度的计算公式为:

$$\bar{r}_{0i} = \sum_{k=1}^n \xi_{0i}(k) \omega(k) \quad (6)$$

式中, $\omega(k)$ 为评价指标权重。

(3) 修正灰色加权关联度

设比较数列 x_j 与参考数列 x_0 在各点关联系数 $\xi_{0j}(k)$ 相对于其平均值 \bar{r}_{0j} 的波动值为:

$$\varepsilon_{0j}(k) = \xi_{0j}(k) - \bar{r}_{0j} \quad (7)$$

则灰色欧几里德关联度表示为:

$$r_{0i} = 1 - \frac{\left\{ \sum_{k=1}^n [\xi_{0j}(k) - 1]^2 \omega(k) \right\}^{\frac{1}{2}}}{\sqrt{n}} = 1 - \left[(r_{0i} - 1)^2 + \sum_{k=1}^n \varepsilon_{0j}^2(k) \omega(k) \right]^{\frac{1}{2}} \quad (8)$$

式(8)即为修正后的灰色加权关联度。在计算各评价指标权重 $\omega(k)$ 的基础上,还计算了比较数列与参考数列在各点的关联系数的平均值 \bar{r}_{0j} ,同时计算出各点的关联系数的波动值 $\varepsilon_{0j}(k)$,最后得出修正后的灰色加权关联度计算结果。

四、公路交通与旅游经济发展适应性评价

1. 评价指标无量纲化及其所属指标权重的确定

(1)评价指标无量纲化。本文评价分析所用的

表2 格尔木市公路交通与旅游经济评价指标权重

	A1	A2	A3	A4	B1	B2	C1	C2	C3
$\omega(k)$	0.099	0.110	0.110	0.117	0.103	0.094	0.170	0.110	0.087

表3 加权灰色关联度计算结果

	A1	A2	A3	A4	B1	B2	C1	C2	C3
$\xi_{0j}(k)$	0.333	0.333	0.333	0.333	0.333	0.333	0.333	0.333	0.357
	0.395	0.395	0.336	0.587	0.333	0.356	0.357	0.459	0.355
	0.466	0.465	1	0.594	0.4	0.38	0.384	0.474	1
	0.467	0.47	0.347	0.59	0.4	0.423	0.427	0.334	0.333
	0.665	0.662	0.358	0.611	0.5	0.468	0.457	1	0.365
	0.768	0.77	0.385	0.757	0.667	0.589	0.611	0.369	0.36
	1	1	0.427	1	1	1	1	0.393	0.359
$\varepsilon_{0j}(k)$	-0.303	-0.299	-0.299	-0.297	-0.307	-0.301	-0.305	-0.279	-0.297
	-0.365	-0.361	-0.368	-0.336	-0.376	-0.368	-0.371	-0.327	-0.366
	-0.531	-0.526	-0.468	-0.508	-0.542	-0.538	-0.541	-0.497	-0.467
	-0.371	-0.365	-0.379	-0.348	-0.382	-0.373	-0.377	-0.360	-0.380
	-0.528	-0.522	-0.555	-0.523	-0.551	-0.546	-0.551	-0.424	-0.554
	-0.494	-0.486	-0.528	-0.481	-0.512	-0.509	-0.513	-0.508	-0.531
	-0.664	-0.654	-0.717	-0.646	-0.676	-0.660	-0.670	-0.697	-0.724
\bar{r}_{0j}	0.336	0.405	0.577	0.417	0.594	0.570	0.664		
r_{0i}	0.272	0.306	0.337	0.310	0.338	0.335	0.380		

2. 结果与分析

(1)适应性评价标准。综合国内外指标无量纲化的分级标准,结合西部地区公路交通与旅游经济发展的实际情况,本文参考杜晓凯^[10]、宋洁等^[14]提出的适应性判别标准并稍作调整,将公路交通与旅游经济发展适应性分为适应、基本适应、欠适应、

数据,公路交通与旅游经济发展适应性评价指标值,统一采用无量纲化,运用极差标准化进行归一化处理,转换到[0.1]区间内。

(2)计算评价指标权重。据式(1)~式(4),运用熵值法计算出格尔木市公路交通与旅游经济各评价指标的客观权重(表2)。从表2可以看出,权重系数最大的指标是公路总里程对旅游总收入的弹性系数A4,为0.17,是衡量公路交通与旅游经济发展适应性的重要指标。

(3)计算灰色欧几里德加权关联度。根据表2的数据,依次利用公式(5)、式(6)、式(7)、式(8)计算各评价指标的关联系数 $\xi_{0j}(k)$,再计算灰色平均关联度 \bar{r}_{0j} 以及各点关联系数波动值 $\varepsilon_{0j}(k)$,最后计算灰色欧几里德加权关联度 r_{0i} ,计算结果如表3所示。

不适应和极不适应五种状态(表4)。

表4 公路交通与旅游经济适应性评价判别依据

	适应	基本适应	欠适应	不适应	极不适应
r_{0i}	0.91 ~ 1.0	0.77 ~ 0.91	0.67 ~ 0.77	0.55 ~ 0.67	≤0.55

(2)判断适应性。根据表3灰色平均关联度 \bar{r}_{0j} 、加权灰色平均关联度 r_{0i} 的计算结果,结合表4公路交通与旅游经济发展适应性评判依据表可以得出,2011—2017年,格尔木市公路交通与旅游经济发展适应性水平始终处于极不适应的状态。公路交通方面,公路总里程指标由2011年的1 959公里发展到2017年的3 126公里,增长60%;公路网密度从2011年的1.57增长到2017年的2.51,增长60%;说明格尔木市公路交通发展规模不断扩大、发展速度不断提高。2011—2017年,公路客运量由23.9万人上升到100.01万人,增长近4倍;公路货运量由459万吨增加到1 269.83万吨,增长近2倍;说明格尔木市公路交通运输能力不断增强,且朝着“客增货减”方向发展。旅游经济方面,2011—2017年,旅游总收入由4.4亿元提高到25.7亿元,增长近5倍;旅游接待人次从145.5万人增加到441.37万人,增长近2倍,说明格尔木市旅游经济发展速度较快,发展水平较高。此外,2011—2017年公路总里程对旅游总收入的弹性系数、干线公路连通景点率等指标增幅不大,客运量对旅游接待人次的弹性系数总体增长57%,这主要是由于格尔木市区域广面积大、景点较分散,旅游效率低,未来在加快公路交通建设的同时,应合理规划旅游交通线路布局,以促进旅游业的发展。

由图3可知,基于灰色平均关联度 \bar{r}_{0j} 的公路交通与旅游经济发展适应性水平增长明显,从2011年的0.336增长到2017年的0.664,增长97.6%。而基于加权灰色关联度 r_{0i} 的发展适应性水平从2011年的0.272增长到2017年的0.380,增长39.7%,增幅相对不大。表明2011—2017年,格尔木市公路交通与旅游经济发展适应性水平不断提升,但总体仍然处于极不适应状态,公路交通建设未能满足旅游经济发展的需要,交通和旅游处于发展不平衡的状态。格尔木市作为青海省重要的旅游城市之一,随着旅游者的不断增多,对交通的要求也会逐渐提高,在旅游过程中不仅注重公路交通运输能力,更关注运输的服务效率和服务水平。目前,格尔木市正面临着公路通行能力不足、技术等级低、抗灾能力弱、路网功能不

完善,景区可达性不高、旅游交通设施不配套,旅游服务效率低等诸多问题。今后应继续加大公路建设投入力度,扩大发展规模,提高发展速度,并结合其他交通方式,优化交通布局,推动旅游经济质与量共同发展。

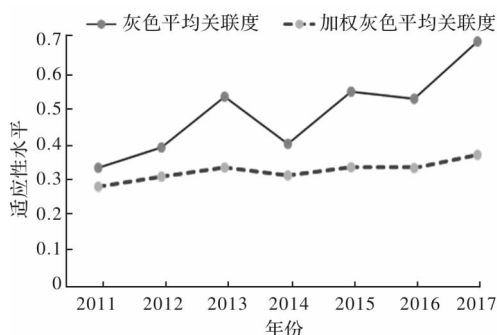


图3 2011—2017年格尔木市公路交通与旅游经济发展适应性

五、结 论

公路交通的发展状况对旅游经济的发展水平有着十分显著的影响,通过科学构建评价指标体系,运用灰色加权关联度模型对格尔木市公路交通与旅游经济发展适应性进行评价分析,可以看出公路交通与旅游经济紧密相连,随着旅游经济的快速发展,对公路建设状况的要求也随之增加。通过分析得出,2011—2017年,格尔木市公路交通与旅游经济发展适应性水平始终处于极不适应的状态,公路交通建设未能满足旅游经济发展的需要,交通仍然是制约旅游经济发展的薄弱环节,未来应进一步加强公路交通建设。首先,建议格尔木市政府加大对公路的交通规划、投资和建设,制定基于城市现状、符合城市发展实际和未来城市发展方向的战略指导,同时与相关部门尤其是旅游行业部门加强合作,大力发展旅游交通,扩大公路交通发展规模,提升发展速度,顺应发展全域旅游的时代背景。其次,以交通为轴线整合当地旅游资源,提高干线景点连接率,形成一站式旅游交通网络,延长旅游线路,扩大旅游域,形成旅游产业群,充分发挥规模经济效应。最后,以交通为助力推动区域旅游合作,借助公路交通的便捷性,加强与周边其他地区经济联系,如乌兰县、天峻县等旅游城市,实现客源市场互通互换,加大旅游营销力度,积极拓宽国内外客

源市场。

由图3可知,2011—2017年格尔木市公路交通与旅游经济发展适应性虽发展速度较慢,始终处于极不适应状态,但总体呈稳步上升趋势。可见格尔木市公路交通始终在不断完善,以适应旅游经济发展需要,因此在加大公路交通建设的同时,还应提高旅游经济发展水平,增强旅游经济与交通之间的联系,提高两者的适应性水平。首先,贯彻落实旅游交通规划,重点加强旅游交通管理、完善旅游交通基础设施建设;提高景区可达性和可进入性,明确旅游道路等级划分、增设旅游交通线路;增加旅游干线连接点,完善旅游景区内部专线道路,实现景区内无障碍转移和景区间无缝式衔接,节约旅游者的时间成本。其次,提高旅游效率和旅游服务水平,以保护旅游资源为前提,在保持景区原生态的基础上,以旅游者为中心,制定合理的旅游线路,打造旅游绿色通道,提升景区开发层次,改善旅游交通服务质量,提高游客的满意度。最后,营造旅游形象,树立旅游品牌,依据旅游景区特色打造独一无二的旅游产品,充分利用公路网、铁路网、机场和格尔木市独有的民族风情旅游资源、西部特色旅游资源推出精品旅游线路,吸引旅游者兴趣,满足旅游者需求,从而提高整个区域的旅游竞争力。

参 考 文 献

- [1] 曾鹏,曹冬勤.西南民族地区高速公路交通量与特色旅游小城镇慢旅游模式协同研究[J].数理统计与管理,2018,37(5):761-777.
- [2] TURTON B J, MUTAMBIKWA C C. Air transport services and the expansion of international tourism in Zimbabwe[J]. Tourism Management, 1996, 17(6): 453-462.
- [3] RAGURAMAN K. Troubled passage to India[J]. Tourism Management, 1998, 19(6): 533-543.
- [4] BRUCE PRIDEAUX. The role of the transport system in destination development[J]. Tourism Management, 2000(21): 53-63.
- [5] BECKEN S, SIMMONS D, FRAMPTON C. Energy use associated with different travel choices[J]. Tourism Management, 2003, 24: 267-277.
- [6] CONNELLI J, PAGE S. Exploring the spatial patterns of car-based tourist travel in Loch Lomond[J]. Tourism Management, 2008, 29: 561-580.
- [7] 汪正元.论我国旅游交通的几个特性及其发展方向[J].旅游学刊,1989,4(3):31-36.
- [8] 保继刚,楚义芳.旅游地理学[M].修订版.北京:高等教育出版社,1999.
- [9] 常胜.我国旅游业与交通网络关系的灰色关联分析[J].湖北民族学院学报(自然科学版),2008,26(1): 71-74.
- [10] 杜晓凯.公路交通与旅游发展适应性分析研究[D].西安:长安大学,2003.
- [11] 陈晓.城市交通与旅游协调发展定量评价——以大连市为例[D].大连:辽宁师范大学,2008.
- [12] 宗刚,李婧.西藏交通运输与旅游经济协调发展研究[J].中国藏学,2015,10(1):140-146.
- [13] 王兆峰.公路交通对旅游经济影响的评价分析——以武陵山区为例[J].湖南师范大学社会科学学报, 2018, 47(1): 82-88.
- [14] 宋洁.基于木桶理论的公路交通与旅游业适应性研究[D].西宁:青海师范大学,2011.
- [15] 余菲菲,胡文海,荣慧芳.中小城市旅游经济与交通耦合协调发展研究——以池州市为例[J].地理科学, 2015, 35(9): 1116-1122.
- [16] 刘安乐,王成,杨承玥,等.边疆山区旅游城市的交通与旅游发展耦合关系——以丽江市为实证案例[J].经济地理,2018,38(1):196-203.
- [17] 尚静静,解家安,向程,等.青海省公路交通与区域经济发展熵值权重空间效应分析[J].华北理工大学学报(社会科学版),2017,17(6):31-36.
- [18] 邹普尚.基于灰色关联度模型的公路网适应性评价方法研究[J].交通标准化,2009,12(1):29-32.
- [19] 于江霞,王选仓,韩少华,等.基于加权灰色关联度的公路交通适应性评价[J].公路交通科技,2006,23(5):75-78.

(下转第95页)

- 趋势与问题——基于农业部、质检总局、工商总局的分析[J]. 生态经济, 2013(4): 94-96.
- [18] 王文龙. 中国地理标志农产品品牌竞争力提升研究[J]. 财经问题研究, 2016(8): 80-81.
- [19] 李启平, 赵朔, 晏小敏. 地理标志促进农业经济发展的实证研究[J]. 经济经纬, 2014(3): 26-27.
- [20] 曹新明. 我国地理标志保护制度之完善——以促进我国农业经济发展为视角[J]. 工作研究, 2007(1): 26-31.
- [21] 孙亚楠, 胡浩. 地理标志农产品发展对策研究[J]. 经济纵横, 2015(7): 81-84.

Playing a Role of Geographical Indications in Targeted Poverty Alleviation: Problems and Countermeasures

LI Ning, NIE Hong-tao

(School of Law, Xi'an University of Finance and Economics, Xi'an 710061, China)

Abstract: Owing to its characteristics of brand premium and non-reproducible monopoly, the geographical indication has been applied in the targeted poverty alleviation. However, in the use of geographical indications for targeted poverty alleviation things go wrong like lower awareness of subjectivity and chaos of subject in application for registration. The paper proposes that it is necessary to give a full play of the value of geographical indications in poverty alleviation. Local governments should make efforts to introduce talents and establish new application models to break the current plight of targeted poverty alleviation with the help of geographical indications.

Key words: geographical indication; targeted poverty alleviation; local government; industry association

【编辑 吴晓利】

(上接第 88 页)

An Adaptability Evaluation of Highway Traffic to the Economic Development of Geermu City

LI Meng-jie^{1,3}, XIE Jia-an^{2,3}, LI Huan^{1,3}, XIANG Cheng^{1,3}, LI Shuai^{1,3}

(1. School of Geographical Science, Qinghai Normal University, Xining 810008, China; 2. School of Postgraduate Education, Qinghai Normal University, Xining 810008, China; 3. Key Laboratory of Physical Geography and Environmental Process of Qinghai Province, Qinghai Normal University, Xining 810008, China)

Abstract: Under the background of “tourism + traffic”, the promotion of a deep integration of traffic and tourism is conducive to not only the further expansion of the effective supply of transportation and also the optimization of tourism development. With the improvement of social living standards, the demand for tourism is increasing. Highway traffic, convenient and swift, free and flexible, has become the better choice of more and more travelers. Taking Geermu City as the research area, this paper constructs scientifically an index system to evaluate the adaptability of highway traffic to the tourism economic development, analyzes the general situation of highway traffic development and the level of tourism economic development in Geermu City since 2011—2017, and evaluates the adaptability by using the weighted grey relational evaluation model. Results show that from 2011 to 2017, the development of both highway traffic and tourism economy in Geermu city is in a maladaptive state. The development is slow in pace, but the overall trend is steadily rising and turns to an adaptive state gradually. In the future urban development, Geermu City is expected to pay more attention to the construction of tourism traffic and lead the highway traffic and tourism economy to an adaptive development.

Key words: Geermu City; highway traffic; tourism economic development; adaptability evaluation

【编辑 吴晓利】