

学校编码: 10384  
学号: 17820111151244

分类号\_\_密级\_\_  
UDC\_\_

厦 门 大 学

硕 士 学 位 论 文

交通发展对区域旅游空间结构演化的影响  
路径研究

The Path of how Transport Development Impact on the  
Evolution of Regional Tourism Spatial Structure

杨瑞瑞

指导教师姓名: 魏敏教授

专 业 名 称: 旅游管理

论文提交日期: 2014 年 月

论文答辩时间: 2014 年 月

学位授予日期: 2014 年 月

答辩委员会主席: \_\_\_\_\_

评 阅 人: \_\_\_\_\_

2014 年 月 日

## 厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下，独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果，均在文中以适当方式明确标明，并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范（试行）》。

另外，该学位论文为( )课题(组)的研究成果，获得( )课题(组)经费或实验室的资助，在( )实验室完成。(请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称，未有此项声明内容的，可以不作特别声明。)

声明人(签名):

年 月 日

# 厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

## 摘要

区域旅游空间结构一直是旅游学术界的一个重要领域,特别是在我国区域旅游一体化的时代背景下,研究区域旅游空间结构显得更为有实际意义。交通作为连接旅游客源地与旅游目的地的桥梁和通道,是影响区域旅游空间结构的发展演化的举足轻重的因素之一。交通不仅是区域旅游空间结构要素的重要成分,是区域旅游空间结构形态上的“骨架”,而且通过对区域旅游空间结构结构演化的动力系统的影响,对区域旅游空间结构的演化起到推动和促进的作用。旅游学术界对于交通之于旅游的重要影响早已有共识,然而,以往的研究要么仅仅将交通作为影响旅游空间结构演化的影响因素之一,定性地描述其起到的作用,没有突出交通的重要性;要么研究的视角只是停留在交通与旅游空间结构的地理关系的描述上,并未深入到动态的、演化的具体路径。基于区域旅游空间结构结构的重要性、区域旅游一体化的时代背景以及现有交通之于区域旅游空间结构演化的研究不足,本文试图揭示交通发展对区域旅游空间结构演化的影响路径。

本研究所做的工作主要有4个部分:首先,基础部分,主要是对相关理论介绍、概念界定和文献回顾,总结以往研究的不足,奠定本研究的基础;再者,主体部分,本部分首先在前人研究基础之上,提出了宏观-微观双重视角下的区域旅游空间结构演化动力系统,认为区域旅游空间结构的演化的实质是由于旅游者对目的地的选择、旅游企业对区位的选择、旅游区域对竞合战略的选择而产生的三组集中与扩散的力量相互影响和平衡的结果;根据本文提出的区域旅游空间结构演化的动力系统框架,本文认为交通发展通过影响旅游流、旅游企业、旅游区域在空间上的集中与扩散的力量而作用于区域旅游空间结构的演化,并从这三个方面对具体路径进行了分析。第三部分,实证部分,本研究选取长三角区域,描述了长三角交通发展与旅游空间结构的演化过程,以辅助本研究的主体部分。第四部分,结论和展望。本部分总结了本研究的结论与不足之处,并对未来研究进行了展望。

关键词: 交通发展; 区域旅游空间结构; 影响路径

## Abstract

Regional tourism spatial structure has been an important area of tourism academia, especially in the background of integration of regional tourism, where the study of regional tourism spatial structure is of much meaning. As a bridge and channel connection between the tourist origin and destination, transport is one of the most important factors which impact the development and evolution of regional tourism spatial structure. Transport is not only an important element of regional tourism spatial structure and the "backbone" of regional tourism spatial structure morphology, but also impact on dynamical systems of regional tourism spatial structure to promote the evolution of the regional tourism spatial structure. The importance of transport in the development of tourism has been a consensus in tourism academia for a long time, but there are still limitations like: some researches just see transport as one of the factors that impact the evolution of regional tourism spatial structure so that without highlight the importance of transport; while other studies just describe the geospatial relationships between transport and tourism spatial structure, not deep into the dynamic mechanism. Due to the importance of study regional tourism spatial structure, the background of integration of regional tourism, and the limitations in researches on the role of transport in the evolution of regional tourism spatial structure, this paper try to reveal the mechanism that how transport impact the evolution of regional tourism spatial structure.

This paper has four main parts: First, the basic part, which mainly consist theory introduction, the concept definition, literature review and summary of the limitations of previous studies. This part is research foundation. Second, the main part, which firstly proposed a dynamic framework of the evolution of regional tourism spatial structure from a macro- micro perspective, and this framework considers that the evolution of regional tourism spatial structure the balance of three pairs of aggregation and diffusion that come from tourists' choices on destinations, tourism

enterprises' choices on the location, and the regions' choices on strategy. According to the dynamic framework of the evolution of regional tourism spatial structure, this paper explain mechanism that how transport impact the evolution of regional tourism spatial structure from three aspects: how transport impact the tourists' choices on destinations, how transport impact tourism enterprises' choices on the location, and how transport impact the regions' choices on strategy. Third, empirical part, the study selected Yangtze River Delta region, describing the evolution of the spatial structure of the Yangtze River Delta from the perspective of transport development to supplement the main part of this paper. Four, conclusion and future research, this section summarizes the conclusions and limitations of the study, and future research were discussed.

Key Words: Transport Development; Regional Tourism Spatial Structure; Impact Path

## 目录

<b>1 绪论</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1 研究背景</b> .....	<b>1</b>
1.1.1 研究区域旅游空间结构演化的重要性 .....	1
1.1.2 从区域角度研究旅游地空间结构的时代性 .....	1
1.1.3 交通发展对区域旅游空间结构的演化的重要性 .....	2
<b>1.2 研究意义</b> .....	<b>3</b>
1.2.1 理论意义 .....	3
1.2.2 实践意义 .....	3
<b>1.3 理论基础</b> .....	<b>3</b>
1.3.1 区域经济学相关理论 .....	3
1.3.2 旅游目的地选择相关理论 .....	6
<b>1.4 研究方法</b> .....	<b>7</b>
1.4.1 文献分析法 .....	7
1.4.2 实证分析法 .....	8
<b>1.5 研究内容</b> .....	<b>8</b>
<b>1.6 技术路线</b> .....	<b>8</b>
<b>2 概念界定与文献回顾</b> .....	<b>10</b>
<b>2.1 相关概念界定</b> .....	<b>10</b>
2.1.1 区域旅游空间结构 .....	10
2.1.2 区域旅游空间结构要素 .....	11
2.1.3 交通要素界定 .....	13
<b>2.2 文献回顾</b> .....	<b>14</b>
2.2.1 交通对旅游流的相关研究 .....	14
2.2.2 交通发展对旅游空间结构的相关研究 .....	15
2.2.3 文献回顾小结 .....	17
<b>3 区域旅游空间结构演化的本质分析</b> .....	<b>19</b>

<b>3.1 区域旅游空间结构演化模式</b> .....	<b>19</b>
<b>3.2 区域旅游空间结构演化机制</b> .....	<b>21</b>
<b>3.3 区域旅游空间结构演化的本质分析</b> .....	<b>22</b>
3.3.1 横向——集聚和扩散——区域旅游空间结构演化的直接动力.....	23
3.3.2 纵向——微观和宏观——区域旅游空间结构演化的动力主体.....	25
<b>4.交通发展对区域旅游空间结构演化的影响路径分析</b> .....	<b>27</b>
<b>4.1 交通发展与区域旅游空间结构演化的相关特性分析</b> .....	<b>27</b>
4.1.1 交通的相关特性.....	27
4.1.2 交通发展产生的区域效应.....	28
<b>4.2 交通发展对旅游流的扩散与限制</b> .....	<b>29</b>
4.2.1 交通发展对旅游流的扩张的影响.....	29
4.2.2 交通发展对旅游流的限制的影响.....	32
<b>4.3 交通发展对旅游企业的聚集与扩散的影响</b> .....	<b>35</b>
4.3.1 交通发展对旅游企业的聚集的影响.....	35
4.3.2 交通发展对旅游企业的扩散的影响.....	36
<b>4.4 交通发展对旅游区域合作与竞争的影响</b> .....	<b>41</b>
4.4.1 交通发展对旅游区域竞争的影响.....	42
4.4.2 交通发展对旅游区域合作的影响.....	45
<b>4.5 交通发展对区域旅游空间结构演化的影响路径总结</b> .....	<b>46</b>
<b>5 长三角交通发展与旅游空间结构的演化分析</b> .....	<b>49</b>
<b>5.1 长三角概述与范围界定</b> .....	<b>49</b>
5.1.1 长三角概述.....	49
5.1.2 长三角范围界定.....	49
<b>5.2 长三角的交通发展简述</b> .....	<b>50</b>
5.2.1 交通基础设施规模不断扩张，交通技术不断进步.....	51
5.2.2 客运量持续增长，客运结构逐步变化.....	54
<b>5.3 长三角的交通发展与区域旅游空间结构的演化分析</b> .....	<b>55</b>
5.3.1 分析说明.....	55



5.3.2 长三角地区交通发展与区域旅游空间结构演化分析结果.....	57
<b>5.4 对长三角旅游空间结构的演化分析总结和建议 .....</b>	<b>67</b>
5.4.1 长三角交通发展与旅游空间结构演化分析的总结.....	67
5.4.2 对长三角未来交通与旅游发展的建议.....	68
<b>6 结论与展望 .....</b>	<b>70</b>
<b>6.1 结论.....</b>	<b>70</b>
<b>6.2 研究不足及未来展望.....</b>	<b>71</b>
参考文献 .....	73
致谢 .....	78

## Content

<b>1 Introduction.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Background.....</b>	<b>1</b>
1.1.1 The importance of studying the evolution of regional tourism spatial structure.....	1
1.1.2 A regional perspective is need in the study of tourism spatial structure	1
1.1.3 The importance of transport development in the evolution of regional tourism spatial structure.....	2
<b>1.2 Research Significance .....</b>	<b>3</b>
1.2.1 Theoretical Significance .....	3
1.2.2 Practical Significance.....	3
<b>1.3 Basic Theory.....</b>	<b>3</b>
1.3.1 Regional Economics theory .....	3
1.3.2 Tourist destination choice theory .....	6
<b>1.4 Method.....</b>	<b>7</b>
1.4.1 Document Analysis .....	7
1.4.2 Empirical Analysis .....	8
<b>1.5 Research Content .....</b>	<b>8</b>
<b>1.6 Research Path.....</b>	<b>8</b>
<b>2 Concept Definition and Literature Review.....</b>	<b>10</b>
<b>2.1 Concept Definition.....</b>	<b>10</b>
2.1.1 Regional Tourism Spatial Structure .....	10
2.1.2 Regional Tourism Spatial Structure Elements .....	11
2.1.3 Transport Elements .....	13
<b>2.2 Literature Review .....</b>	<b>14</b>
2.2.1 Transport and Tourism Flow .....	14
2.2.2 Transport Development and Tourism Spatial Structure .....	15

2.2.3 Summary of Literature Review.....	17
<b>3 The Narure of the Evolution of Regional Tourism Spatial Structure .....</b>	<b>19</b>
<b>3.1 Regional Tourism Spatial Structure Evolution Model .....</b>	<b>19</b>
<b>3.2 Regional Tourism Spatial Structure Evolution Mechanism .....</b>	<b>21</b>
<b>3.3The Narure of the Evolution of Regional Tourism Spatial Structure</b>	<b>22</b>
3.3.1 Lateral - Convergence and Divergence - The Direct Power of the Evolution of Regional Tourism Spatial Structure .....	23
3.3.2 Longitudinal - Micro and Macro – The Subject of the Evolution of Regional Tourism Spatial Structure .....	25
<b>4. The Path that How Transport development impact the Evolution of Regional Tourism Spatial Structure .....</b>	<b>27</b>
<b>4.1 Related Properties analysis between Transport and the Evolution of Regional Tourism Spatial Structure .....</b>	<b>27</b>
4.1.1 Transport-Related Characteristics.....	27
4.1.2 Regional Effects Generated from Transportation Development.....	28
<b>4.2 Transport Development and Diffusion or Restriction of Tourist Flow ...</b>	<b>29</b>
4.2.1 Transport Development and Diffusion of Tourist Flow .....	29
4.2.2 Transport Development and Restriction of Tourist Flow.....	32
<b>4.3 Transport Development and Agglomeration or Diffusion of Tourist Enterprises .....</b>	<b>35</b>
4.3.1 Transport Development and Agglomeration of Tourist Enterprises ...	35
4.3.2 Transport Development and Diffusion of Tourist Enterprises .....	36
<b>4.4 Transport Development and Cooperation or Competition between Tourism Regions.....</b>	<b>41</b>
4.4.1 Transport Development and Competition between Tourism Regions	42
4.4.2 Transport Development and Cooperation between Tourism Regions	45
<b>4.5 Summary of this Chapter .....</b>	<b>46</b>
<b>5 Transport Development and the Evolution of Regional Tourism Spatial</b>	

<b>Structure in the Yangtze River Delta .....</b>	<b>49</b>
<b>5.1 Overview and Scoping .....</b>	<b>49</b>
5.1.1 Overview of the Yangtze River Delta .....	49
5.1.2 Scoping Yangtze River.....	49
<b>5.2 Description of the Transport Development in Yangtze River Delta</b>	<b>50</b>
5.2.1 Big Progresses in Transport Infrastructure and Technology.....	51
5.2.2 Growth in passenger traffic and Changes in the Passenger Structure.	54
<b>5.3 Transport Development and the Evolution of Regional Tourism Spatial</b>	<b>55</b>
<b>Structure in the Yangtze River Delta .....</b>	<b>55</b>
5.3.1 Analysis Description .....	55
5.3.2 Analysis Results .....	57
<b>5.4 Summary and Recommendations.....</b>	<b>67</b>
5.4.1 Summary .....	67
5.4.2 Recommendations .....	68
<b>6 Conclusions and Future Research.....</b>	<b>70</b>
<b>6.1 Conclusions.....</b>	<b>70</b>
<b>6.2 Limitation and Future Research.....</b>	<b>71</b>
<b>References.....</b>	<b>73</b>
<b>Acknowledgement.....</b>	<b>78</b>

# 1 绪论

## 1.1 研究背景

### 1.1.1 研究区域旅游空间结构演化的重要性

自从 20 世纪 60 年代以来, 区域旅游空间结构一直是旅游学术研究中的一个重要领域。区域旅游空间结构是指在某一区域中, 旅游活动在地理空间上的投影, 在现实世界中, 表现为旅游活动主客体、旅游经济等要素往往在空间上有着不同的聚集程度和状态以及不同区位分布。现有的区域旅游空间结构的研究主要集中在三个问题: 一是区域旅游空间结构的模式; 二是区域空间结构模式的演化过程; 三是区域旅游空间结构的演化机理。相比而言, 三个问题的研究层次逐步深入, 虽然在实际的学术研究中, 学者们非常重视旅游空间结构的演化的研究, 但还是主要集中于第二个问题, 对于第三个问题, 是什么因素影响了旅游空间结构的演化过程、这些因素又是如何影响演化过程, 这些问题并没有受到足够的重视。笔者认为对于旅游空间结构的模式研究, 有助于了解旅游经济活动在地理空间上的区位分布和聚集状态; 对于其演化过程的研究有助于把握旅游空间结构的发展阶段, 预估发展趋势; 对于影响旅游空间结构演化的影响因素及其影响路径的研究, 则是追根溯源, 帮助人们深刻理解在旅游空间结构演化过程中, 某些因素是如何让旅游空间各要素逐步地聚集、分散, 以至于形成一定的状态, 该问题的研究由于真正弄清楚了演化的“源头”和“路径”, 因而才能真正地指导实际中的旅游规划、旅游空间结构要素的分布以及优化, 这是本文研究主题的最根本出发点。

### 1.1.2 从区域角度研究旅游地空间结构的时代性

区域旅游是发生于某一单一区域内的旅游活动或者跨区域的旅游活动。由于旅游业是一个具有流动性(旅游流、资金流、信息流)的产业, 因此其本质发展要求旅游地突破行政区划界限, 与周边地区加强合作<sup>[1]</sup>, 以区域旅游的形式来提高竞争力和整体形象已成为不争的事实。近年来, 从中央到地方, 各种关于区域旅游一体化的相关政策相继出台, 如《长江三峡区域旅游发展规划》、《区域旅游

合作廊坊协议》、《千里客家文化旅游长廊三市五县区域旅游合作协议》、《环渤海区域旅游发展总体规划》、《粤港澳区域旅游合作愿景纲要》等等；各地方种种的实际行动也加快了区域旅游的发展，如建立旅游投诉联动机制、合作信息互联互通、市场监管一体化、建立区域旅游门户网站等等；在学术界，中国旅游研究院从 2011 年起，每年发布《中国区域旅游发展年度报告》，区域旅游的研究也一直是国家重点研究课题范围<sup>①</sup>。这些充分说明区域旅游在国家以及地方发展战略中、学术界的研究领域中的重要地位。区域旅游是世界旅游经济规律使然，也是我国的时代所趋，因而从区域角度研究旅游地空间结构更具有时代意义。

### 1.1.3 交通发展对区域旅游空间结构的演化的重要性

交通是一个旅游地成功发展必不可少的重要部分 (Kaul, 1985)<sup>[2]</sup>。Hall 和 Page (1999) 曾经描述交通对于旅游在空间上的几个重要作用，首先是连接客源地和目的地，再者为人们在目的地/区域/国家内提供移动和运输；提供景区内的移动和运输；人们沿着旅游路线游览本身就是一种旅游体验<sup>[3]</sup>。在区域旅游空间结构的演化过程中，交通的发展起到非常重要的作用。首先，交通是连接旅游目的地和旅游客源地的通道和桥梁，是促进旅游者出行需求的基础因素，交通的发展无疑会影响到旅游流的流量、分布与走向；再者，交通的发展往往会改变周边环境，车站、港口、机场、道路级别等等不仅会影响到周边土地价格，还会影响到周边的人口密集程度、环境质量等等，诸如饭店、旅行社、餐馆等旅游企业会根据地租、人流量、周边环境、运输成本等选择在交通场站附近或是远离的地区经营，这样，交通发展影响了旅游企业在空间的区位分布；最后，交通还是促进区域旅游一体化的中坚力量，通过四通八达的交通网络，原本被行政分割的地方紧密地联系在一起，促进区域旅游的合作与共同发展。因此，区域的交通发展直接影响着客源地的需求和区域旅游空间结构的形成和演化。于此，学术界早已有所认识，很多研究也涉及了交通和旅游空间结构的主题，但是仅仅着眼于探讨交通对旅游空间结构表面的影响，采用 Pearson 相关或者从历史数据描述，得出交通里程数与游客人次，旅游收入、周边景点数量、旅游企业数量正相关之类的结

<sup>①</sup> 该段落中所出现的政策、文件均由笔者从中国旅游研究院官网 <http://www.ctaweb.org/> 整理。

论，并未涉及到交通对区域旅游空间结构演化的影响具体路径。笔者认为，交通对区域旅游空间结构形态的影响只是事物的表象，对于表象背后的原因，即交通发展是如何影响区域旅游空间结构的演化，对该问题的探索更加具有重要意义。

## 1.2 研究意义

### 1.2.1 理论意义

本研究试图从较为系统的角度，探讨区域交通发展对区域旅游空间结构演化的影响具体路径，一方面，有助于人们更加深入地了解交通是如何影响区域旅游空间结构的演化，对于区域旅游空间结构的演化过程，从交通发展的视角提供一种理论解释，丰富了相关领域的研究；另一方面，对区域旅游规划以及空间结构的优化发展提供交通方面的理论支持。

### 1.2.2 实践意义

本研究的实践意义是显而易见的。首先，宏观上有助于政府部门或旅游管理部门从交通规划的视角进行区域旅游规划、旅游空间结构的优化，特别是以旅游为主导产业的区域；微观上有助于旅游企业，如饭店、旅行社、餐馆等，选择适合自身经营发展的交通区位。

## 1.3 理论基础

### 1.3.1 区域经济学相关理论

#### (1) 区位论

从经济学角度，区位是经济活动主体所占据的地理场所。区位理论是具有地理学与经济学双重属性的理论，常用于指导企业的区位选择。区位论最早源自于杜能（1826）的《孤立国》，该书提出著名的“杜能环”，反映的是农业区位。随后的学者又发展了工业区位论、市场区位论等，以及到最近的新经济地理学视角的区位论。笔者将几中代表性的区位论的主要观点总结<sup>[4][5]</sup>呈如下表格：

表 1-1: 几种代表性区位论的主要观点对比

区位论	农业区位论	工业区位论	市场区位论	新经济地理学视角区位论
代表人物	杜能	劳恩哈特, 韦伯	廖什	克鲁格曼
研究对象	农业生产布局	工业生产布局	市场布局	制造业、农业空间布局
目标函数	土地纯收益最大化	成本最小化	利润最大化	制造业利润最大化
分析基础	供给不受市场需求约束的完全竞争市场结构	供给不受市场需求约束的完全竞争市场结构	以供给受市场约束的不完全竞争市场结构	农业完全竞争, 制造业垄断竞争市场结构
分析方法	静态区位分析, 局部均衡分析	静态区位分析, 局部均衡	静态区位, 一般均衡分析	动态区位分析, 多重均衡
空间形态	杜能环, 同心圆圈层结构, 每个圈层种植不同农作物	点状	单个企业市场为圆形; 多个企业的市场呈现蜂窝状、六边形结构	核心-外围结构
假设条件	均质地表, 一个中心城市(市场); 一种交通方式; 孤立国; 运输费用与距离呈线性关系	均质地表, 工业原料、燃料地与市场地已知; 劳动力位置已知, 劳动力不流动, 固定工资; 单一运输方式; 运输费用与距离呈线性关系	均质地表, 交通条件一致, 人口资源均匀分布, 消费者同质; 运输费用与距离呈线性关系	两个部门——规模报酬不变的完全竞争农业部门, 规模报酬递增的垄断竞争性制造业部门; 两种要素——农民和工人, 农民均匀分布, 不可移动, 工资固定; 工人可以自由移动, 工资不等, 假设工人追逐高的实际工资; 运输费用以“冰山成本” <sup>①</sup> 形式
区位因素	运输费用	运输费用、劳动力费用、集聚效应。运输费用和劳动力决定基本格局, 集聚效应对基本格局进行后期优化	转移成本, 规模经济	报酬递增、运输成本、市场需求、路径依赖、偶发事件
交通运输的作用	运输费用高的农作物要种植在城镇附近; 运输费用较低的农作物种植在远离城镇的地方	在给定资源与市场的位置后, 工业选址应满足运费最小化的点	生产者的市场范围由运输费用决定	企业的动态区位受到向心力和离心力的共同作用, 运输费用的降低会同时减弱向心力和离心力, 具体要看那种力量为主导, 从而判断企业是会选择靠近集聚区, 还是远离集聚区 <sup>②</sup>

(来源: 笔者根据相关文献整理)

从表中可以看出, 虽然区位理论一直处于不断改进和发展之中, 但是交通运

<sup>①</sup>冰山运输成本是萨缪尔森在 20 世纪 50 年代提出的。假定商品的运输成本是商品运输量的一个比例, 意味着商品在抵达目的地时像“冰山”一样“融化”掉一部分。

<sup>②</sup>详细内容见下页“集聚与扩散理论”相关解释。



Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to [etd@xmu.edu.cn](mailto:etd@xmu.edu.cn) for delivery details.

厦门大学博硕士学位论文摘要库