

学校编码: 10384
学号: 30820111151695

分类号__密级__
UDC__

厦 门 大 学

硕 士 学 位 论 文

城际交通发展规划对厦漳泉大都市区
经济社会空间格局影响研究

Study on the Impact of Intercity Transport Planning on
Spatial Pattern of Xia-Zhang-Quan Metropolitan Area

阎 欣

指导教师姓名: 王 慧 教授
专 业 名 称: 城市规划与设计
论文提交日期: 2014 年 4 月
论文答辩时间: 2014 年 5 月
学位授予日期: 2014 年 月

答辩委员会主席: __
评阅人: __

2014 年 5 月

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(“厦漳泉都市圈发展相关规划中城际交通优化方案的区域影响效应综合分析评估”)课题(组)的研究成果,获得(福建省软科学重点项目)课题(组)经费或实验室的资助,在(王慧 教授)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

在经济全球化与新型城镇化进程不断加快的大背景下，区域一体化建设已经成为我国未来发展的主要增长点和战略支撑点。厦漳泉大都市区的同城化脚步自上世纪 80 年代就已迈出，现如今，厦漳泉同城化的意义已经绝不仅仅局限于三市自身发展，更是关乎能否做强福建省、引领海峡西岸经济区、对接台湾地区乃至完善全国经济空间格局。城际交通作为区域一体化战略的重要推动力和支撑保障早已成为普遍共识，综合交通体系的构建可以为大都市区内资源的高效整合、区域一体化进程的推进提供强有力的支撑。厦漳泉大都市区的相关规划均有涉及交通一体化建设问题，并作为先决条件予以重视。

本论文将对所有涉及厦漳泉大都市区的上位规划、总体规划以及交通专项规划进行归纳梳理，并拟以厦漳泉大都市区的城际交通现状情景与规划目标情景分别作为分析研究对象，采用 arcGIS 的网络分析和空间分析模块、现状与规划目标情景对比模拟分析、SPSS 相关分析模块等方法 and 手段，对大都市区的平均交通时距、县市间时距、区内外可达性、综合可达性等时空压缩效应进行描述与分析，在此基础上对厦漳泉大都市区规划目标情景经济发展水平状况、联系格局演变带来的城镇规模等级变化和中心体系演化、未来发展新兴增长极和发展热点空间等经济社会空间演变进行预测，就城际交通演变过程与规划方案对于厦漳泉大都市区经济社会空间格局的演变态势进行前瞻性、多维度综合分析，期以能够为厦漳泉大都市区城际交通规划方案以及大都市区经济社会整体发展提出一些意见和建议。

关键词：厦漳泉大都市区 城际交通 经济社会空间格局 交通可达性

Abstract

In the context of consistent acceleration of economic globalization and new urbanization, regional integration has become a major growth point and strategic point of China's development. The pace of urban integration of Xia-Zhang-Quan metropolitan area had been taken since the 1980s, and nowadays, the significance of the integration of Xia-Zhang-Quan metropolitan area has no longer been restricted to the three cities' own development. It's also a pivotal strategic highland related to the reinforcement of Fujian Province, to the leading position of the Western Taiwan Strait Economic Zone, to the connection of Taiwan and even to the enhancement of the national economic space pattern. It has been a wide consensus for a long term that intercity transport plays an important role in regional integration tactics as an essential impetus and support. The establishment of comprehensive transport system provides strong supports for the efficient integration of resources in metropolitan areas and the process of regional integration. And it's also involved in certain relevant planning for Xia-Zhang-Quan metropolitan area which takes it seriously as a prerequisite.

This paper is going to review and summarize all host planning, master planning and special planning concerning Xia-Zhang-Quan metropolitan areas, and intends to utilize status quo scenario and scenario in the end of planning of intercity transport of Xia-Zhang-Quan metropolitan area as analysis objects. It will use arcGIS network analyst and spatial analysis module, scenario simulation analysis, comparative study of the status and plans for the term, SPSS correlation analysis modules and other methods and means to describe and analyze the average transport time-distance, internal accessibility, external accessibility, comprehensive accessibility and other time-space compression effects of the metropolitan area. On the basis of this, this paper will predict the level of economic development for the end of Xia-Zhang-Quan metropolitan area, the changes of cities scales level structure and central systems brought by the evolutions of space connection pattern, the evolutions of spatial pattern like new growth pole and hot space of development. It will conduct proactive and multi-dimensional comprehensive analysis on the evolution trend of economic and social space pattern of the Xia-Zhang-Quan metropolitan area in the perspective of intercity transport evolution and planning, and hopes to make some comments and suggestions on the planning of intercity transport of Xia-Zhang-Quan metropolitan area and the overall development of the society and economy of all the metropolitan areas.

Keywords: Xia-Zhang-Quan Metropolitan Area; Intercity Transport; Evolution of Spatial Pattern; Transport Accessibility

目录

第一章 绪论	1
1.1 研究背景与意义	1
1.1.1 研究背景	1
1.1.2 研究意义	1
1.2 研究内容与方法	2
1.2.1 研究内容	2
1.2.2 研究方法	3
1.3 研究框架	3
第二章 理论基础与研究进展	5
2.1 区域空间发展理论基础	5
2.1.1 中心地理论	5
2.1.2 空间相互作用理论	6
2.1.3 增长极理论	6
2.1.4 核心—边缘理论	7
2.1.5 “点—轴”空间体系理论	8
2.2 交通对区域影响效应研究进展	8
2.2.1 国外研究进展	8
2.2.2 国内研究进展	10
2.2.3 国内外研究趋势与尚存问题	12
第三章 厦漳泉大都市区经济社会发展现状格局	13
3.1 厦漳泉大都市区的提出	13
3.2 厦漳泉大都市区经济社会格局基本态势	13
3.2.1 厦漳泉大都市区经济发展格局	14
3.2.2 厦漳泉大都市区交通发展格局	16
3.3 本章小结	18
第四章 厦漳泉大都市区时空压缩效应演变趋势特征	20
4.1 厦漳泉大都市区城际交通规划方案的归纳梳理	20
4.1.1 厦漳泉大都市区城际公路交通规划方案	20

4.1.2 厦漳泉大都市区城际轨道交通规划方案	22
4.1.3 其他城际交通方式规划方案	24
4.2 厦漳泉大都市区城际交通可达性及其演变特征	25
4.2.1 可达性度量方法	25
4.2.2 厦漳泉大都市区空间时距演变	27
4.2.2.1 整体平均交通时距演变	27
4.2.2.2 城际间交通时距演变特征	29
4.2.3 厦漳泉大都市区综合可达性演变特征	31
4.2.3.1 县市内部可达性	31
4.2.3.2 县市对外可达性	34
4.2.3.3 综合可达性	38
4.3 本章小结	40
第五章 交通影响下的厦漳泉大都市区经济社会空间格局演变特征	42
5.1 厦漳泉大都市区经济指标与交通发展空间耦合	42
5.1.1 县市经济质量与交通发展相关性	42
5.1.2 县市经济指标与交通发展空间耦合	44
5.1.3 基于耦合特征的厦漳泉大都市区经济发展格局预测	47
5.2 厦漳泉大都市区规模等级结构演变	48
5.2.1 县市空间联系评价方法	48
5.2.2 县市规模等级格局分析	49
5.2.3 基于空间联系隶属度的规模等级结构演变	52
5.3 厦漳泉大都市区中心体系结构与发展热点演变	54
5.3.1 区域中心腹地范围演变与中心体系结构演变	54
5.3.2 交通节点服务范围演变特征与发展热点预测	58
5.4 本章小结	63
第六章 总结与展望	64
6.1 主要结论	64
6.2 创新点	65
6.3 不足与展望	65
参考文献	67
致谢	71

Table of Contents

Chapter1 Introduction.....	1
1.1 Research Background and Significance	1
1.1.1 Research Background.....	1
1.1.2 Research Significance.....	1
1.2 Research Contents and Methods	2
1.2.1 Research Contents	2
1.2.2 Research Methods	3
1.3 Research Framework.....	3
Chapter2 Theoretical Basis and Research Review	5
2.1 Theoretical Basis	5
2.1.1 Central Place Theory	5
2.1.2 Spatial Interaction Theory	6
2.1.3 Growth Pole Theory	6
2.1.4 Core-edge Theory.....	7
2.1.5 Point-axis Space System Theory	8
2.2 Research Review	8
2.2.1 Overseas Research Review.....	8
2.2.2 Domestic Research Review	10
2.2.3 Research Trends and Problems.....	12
Chapter3 Economic and Social Development Pattern of Current Situation.....	13
3.1 Establishment of Xia-Zhang-Quan Metropolitan Area	13
3.2 Economic and Social Development Pattern of Current Situation	13
3.2.1 Economic Pattern of Current Situation.....	14
3.2.2 Transport Pattern of Current Situation	16
3.3 Chapter Summary	18
Chapter4 Evolution Trends of Time Compression Effect.....	20
4.1 Induction of Intercity Transport Planning	20
4.1.1 Highway Planning	20
4.1.2 Railway Planning.....	22

4.1.3 Other Intercity Transport Planning.....	24
4.2 Evolution of Transport Accessibility.....	25
4.2.1 Measurement	25
4.2.2 Evolution of Time Distance.....	27
4.2.2.1 Evolution of Average Time Distance.....	27
4.2.2.2 Evolution of Time Distance between Cities	29
4.2.3 Evolution of Comprehensive Accessibility	31
4.2.3.1 Internal Accessibility.....	31
4.2.3.2 External Accessibility.....	34
4.2.3.3 Comprehensive Accessibility	38
4.3 Chapter Summary	40
Chapter5 Evolution of Economic and Social Development Pattern.....	42
5.1 Coupling Transport Index to Economic Index	42
5.1.1 Correlation Analysis.....	42
5.1.2 Coupling Transport Index to Economic Index	44
5.1.3 Prediction of Economic Development Pattern	47
5.2 Evolution of Scale Structure.....	48
5.2.1 Evaluation Method of Spatial Linkage.....	48
5.2.2 Scale Structure of Current Situation.....	49
5.2.3 Evolution of Scale Structure.....	52
5.3 Evolution of Central System Structure and Growth Pole.....	54
5.3.1 Evolution of Central Cities' Hinterland Range and Central System Structure.....	54
5.3.2 Evolution of Service Area of Transport Nodes and Growth Pole	58
5.4 Chapter Summary	63
Chapter6 Conclusions and Prospects.....	64
6.1 Conclusions	64
6.2 Innovation.....	65
6.3 Prospects.....	65
References	67
Acknowledgement	71

第一章 绪论

1.1 研究背景与意义

1.1.1 研究背景

在全球城镇化进程与经济全球化进程加快的两大背景下，大都市区与城市群的快速扩张已势不可挡，以其足够的产业集聚和经济规模参与全球性的重新分工、竞争、交流与合作，形成了强强联合的经济共同体和命运共同体。《国务院关于支持福建省加快建设海峡西岸经济区的若干意见》于2009年颁布，海峡西岸经济区发展上升为国家战略，也为海西城市群整合与整体提升注入了强大动力。其中，海西核心区域厦门、漳州、泉州“金三角”协同一体化发展无疑是最值得关注的问题。《全国主体功能区规划》、《海峡西岸经济区发展规划》、《福建省国民经济和社会发展“十二五”规划纲要》、《福建省城镇体系规划》等都明确提出厦漳泉协同发展的战略方向。2011年福建省人民政府下发了关于《加快推进厦漳泉大都市区同城化发展工作方案的通知》，提出“推动厦漳泉从目前一般性区域合作、城市联盟向紧密型、实质性、一体化融合的大都市区发展”的工作目标。2012年发布的《厦漳泉大都市区同城化发展总体规划纲要(征求意见稿)》则明确提出“厦漳泉三市在2011年到2020年期间共同协作建设一个核心区面积达7772平方公里的大都市区”。这些区域发展战略决策，都期望通过“加快厦漳泉城市联盟进程和同城化步伐，构建厦漳泉大都市区，提升其参与国际竞争和两岸合作的能力，充分发挥其在海峡西岸经济区乃至在我国东南沿海的辐射带动作用，形成中国对外开放的重要国际门户，成为亚太地区最具活力和竞争力的大都市区之一。因此，厦漳泉大都市区协同发展是福建、海西、中国沿海经济带区域发展的重大问题。

1.1.2 研究意义

在新的全球化背景下，大都市区与城市群正在成为我国参与全球竞争与国际分工的全新地域单元，其发展深刻的影响着我国的国际竞争力，并正在逐步影响着二十一世纪全球经济的新格局。而我国的大都市区与城市群是未来经济发展格

局中最具活力和潜力的核心地区,是我国主体功能区划中的重点开发区和优化开发区,也是未来中国城市发展的主要方向,在全国生产力布局格局中起着战略支撑点、增长极点和核心节点的作用。正由于此,站在国家战略高度,用国际化视野针对我国大都市区、城市群的城际交通问题进行深刻分析与优化建议,对促进我国大都市区、城市群的健康发展具有十分重要的现实意义。

大都市区(Metropolitan Area, 又称“都市圈”)的概念内涵是“一个或若干中心城市与周边存在密切相互联系、具有高度一体化倾向的城镇和区域组合形成的复杂的经济-社会-地域综合体”。相较于一般城市化地域,圈域内城镇之间密切深入的经济社会联系,是大都市区的最基本特征,而以物资和人员往来为主要形态的经济社会联系离不开圈域交通、尤其是城际交通系统的支撑保障早已成为普遍共识。众多学者认为城际交通对于大都市区发展作用影响是多方面的,主要集中于产业聚集与扩散、人口流动与就业吸引、区域内通达性的提升、空间格局与组织优化等。当然城际交通对于大都市区发展也存在负面影响,主要体现在“马太效应”的出现、通勤人流的增加、增强职住分离的意愿、城市人口郊区化、城市空间蔓延、组织松散、结构碎化等。综上所述,城际交通对于大都市区区域一体化发展、促进大都市区融合具有极为重要的作用,其影响效应也包括多个方面,因而必须进行综合、全面、从正负两方面平衡兼顾的进行综合分析评价。因此,本文基于现状情景与规划目标情景下的厦漳泉大都市区城际交通所带来的经济社会空间格局效应的研究对厦漳泉大都市区城际交通发展具有现实指导意义。

1.2 研究内容与方法

1.2.1 研究内容

有鉴于上述研究意义中的几方面缘由,本论文将对所有涉及厦漳泉大都市区的上位规划、总体规划以及交通专项规划进行归纳梳理,并拟以厦漳泉大都市区的城际交通现状情景与规划目标情景分别作为分析研究对象,采用 arcGIS 的网络分析和空间分析模块、情景模拟分析、现状与规划目标情景对比研究、SPSS 相关分析模块等方法 and 手段,对大都市区的平均交通时距、区内外可达性、综合可达性、交通优势度等时空压缩效应进行描述与分析,在此基础上对厦漳

泉大都市区规划目标情景经济发展水平状况、联系格局演变带来的城镇规模等级变化、未来发展新兴增长极和发展热点空间等经济社会空间演变进行预测，就城际交通演变过程与规划方案对于厦漳泉大都市区经济社会空间格局的演变态势进行前瞻性、多维度综合分析，以期能够为厦漳泉大都市区城际交通规划方案以及大都市区经济社会整体发展提出一些意见和建议。

1.2.2 研究方法

本次论文在研究和撰写过程中将采用以下方法：

(1) 文献研究法：近些年，大都市区城际交通方面研究成为热点，因此收集有关专家学者的研究文献、书籍、图片等资料，并加以甄别、整理与学习，以发现潜在创新点成为本次研究的首要任务。另外，由于本文针对厦漳泉大都市区进行实证研究，因此，对厦漳泉大都市区城际交通相关现状与规划的文本、图件以及有关资料的查找与收集亦是论文开展的重要步骤。

(2) 情景分析法：对于城际交通规划方案的情景模拟，如果没有现状情况的描述与分析作为对比，我们将无从发现和研究未来城际交通方案到底存在何种影响，因此只有通过现状与规划年限的两个时间节点的比较研究，才能找出问题核心所在，从而帮助笔者对规划方案所产生的综合影响带来更深层次的理解。

(3) 空间分析法：通过借助地理信息系统（GIS）的研究与处理方法和 ArcGIS 的网络分析、空间叠合分析、空间统计运算等技术运用，对城市经济联系、交通时距、路网中心性、交通可达性、节点服务范围、城市影响等时圈等一系列参数指标进行量化计算和空间表达，增强了文章的科学与可读性。

(4) 综合评价法：大都市区是社会、经济、环境等各方面组成的区域性复杂巨系统，城际交通作为大都市区协同发展的重要手段，对其的研究必将抓住综合性的特点，综合各方规律与特征，利用综合评价方法进行多目标的判读与研究。

1.3 研究框架

本文研究框架如下图所示：

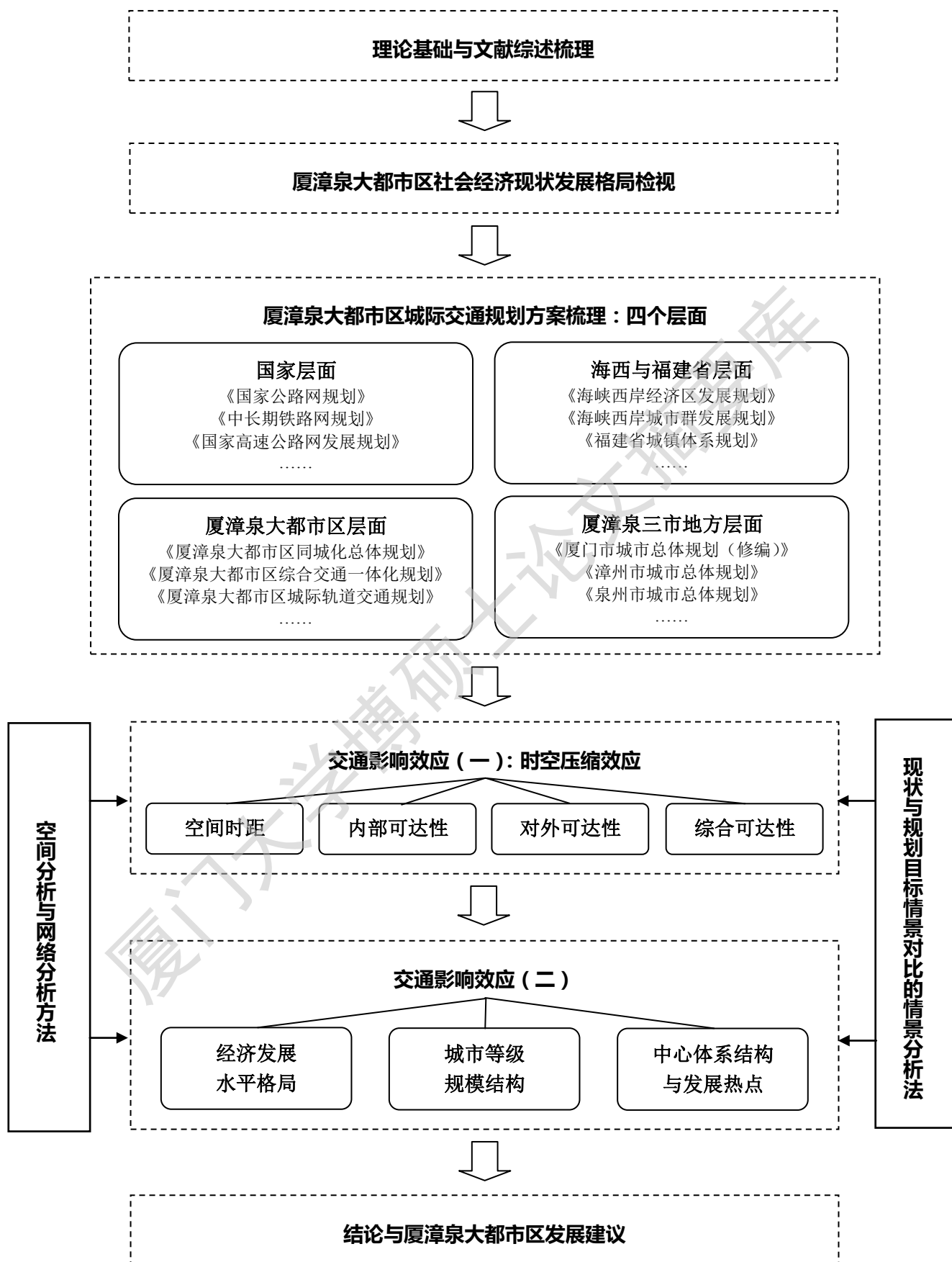


图 1.1 论文研究框架（来源：作者自绘）

第二章 理论基础与研究进展

2.1 区域空间发展理论基础

区域，作为不同等级城市通过相互作用结合为具有一定结构和功能的一个整体，具有复杂性、多元性等特点。交通作为区域间的直接联系手段之一，亦是为区域空间优化布局做出贡献。为了更好地促进区域空间发展，必须研究分析区域产生的根源、作用的方式以及空间发展的形态。

自现代地理学建立伊始，就有许多国内外学者针对区域空间发展的根源、方式、形态等进行了大量研究，并随着时代的发展和研究的不断深入形成了多种相关理论，如中心地理论，空间相互作用理论，增长极理论，核心—边缘理论，点轴发展理论等。本文选取部分区域空间发展经典理论进行阐释，并从中挖掘与交通发展的联系，以更好地为后文的相关研究进行理论铺垫。

2.1.1 中心地理论

中心地理论 (central place theory) 是由德国城市地理学家克里斯塔勒 (Christaller, Walter) 和德国经济学家廖什 (A. Losch) 分别 1933 年和 1940 年提出的，被认为是城市地理学的开端。这一理论主要探索城市的空间分布规律。克里斯塔勒认为，不同等级的城市有着不同大小的服务范围，即城市腹地，这些城市及其腹地的空间分布遵循一个有规则的均匀等级分布关系。

在均质平原、人口均匀分布、同质人口、行为理智、交通等费的理想假设条件下，克里斯塔勒分别按照市场原则、交通原则和行政原则推导了不同等级的聚落分布模式，形成了 $k=3$ 、 $k=4$ 和 $k=7$ 的六边形中心地网络^[1]。特别是在交通原则下 $k=4$ 的聚落分布，由于此情况下次一级中心地的分布位于连接两个高级中心地的道路干线上的中点位置，这种方式被认为具有效率最高的交通网，这样的聚落分布模式也被认为是最有机会在现实社会中出现的^[2]。而廖什则从企业区位论出发，通过逻辑推理方法，提出了自己的生产区位经济景观，也即与克里斯塔勒的中心地完全相同的六边形聚落分布模式。

由于在中心地产生的 20 世纪三四十年代，聚落体系主要是农村市场服务中心演化基础上发展起来的，且其前提假设过于脱离现实^[3]，因此中心地理论并

不能够很好地适应现代社会服务、生产、交通、生活、信息等多元化的经济结构，但这一理论开启了城市地理学对聚居点分布、城市空间分布乃至区域空间发展的研究的先河，具有划时代的意义。

2.1.2 空间相互作用理论

区域的城市之间、城市与区域之间为了保障生产、生活的正常进行，总是不断地进行着物质、能量、人员和信息的交换，也就是空间相互作用^[2]。区域的空间发展正是建立在这种空间相互作用的基础上。

空间相互作用理论体系的建立经历了许多年的发展，许多学者从空间相互作用的方式、条件以及程度等方面提出各种各样空间相互作用的理论来丰富这一体系。

海格特 (P. Haggett) 1972 年借鉴物理学中热传递的三种方式，将空间相互作用的方式分为对流、传导和辐射，美国学者厄尔曼 (E. L. Ullman) 认为相互作用产生的条件有三个——互补性、中介机会和可运输性。

而空间相互作用的理论最杰出的成果则是在于学者们借鉴物理学物体相互作用的公式而建立的一系列城市结节相互作用规律。赖利 (W. J. Reilly) 于 1931 年根据牛顿万有引力理论提出了“零售引力规律”，康佛斯 (P. D. Converse) 发展了赖利的理论提出了断裂点公式，根据此公式可以得到两个城市的分界点^[2]。经过一段时间的发展，逐渐形成了两大著名的相互作用模式，即：引力模式、潜力模式。

引力模式是根据万有引力定律推导而成，认为两个城市之间的相互作用与这两个城市的人口规模成正比，与它们之间的距离成反比。而潜力模型则是建立在引力模型的基础之上，将一个城市与区域内所有其他城市的相互作用力求和则得到该城市在区域内的潜力大小^[4]。

无论在上述的哪一个模型之中，城市之间的距离都作为一个重要的因素被考虑，因而研究空间相互作用对于区域交通发展具有重要的指导意义。

2.1.3 增长极理论

增长极理论尽管首先由法国经济学家普劳克斯 (F. Perroix) 提出并最早作为促进区域经济发展的工具，但近几十年来，其作为区域发展分析的理论基础之一在城市规划界的应用逐渐广泛，受到区域规划师及决策者的普遍重视^[2]。

该理论的主要观点是不同强度的经济发展以点状分布在地理空间上，这些点以各种不同途径传播它们的影响，也就是具有成长和空间聚集意义的增长极。

增长极存在的先决条件是存在一组“推动型产业”，它们集聚在空间上某一地区，该地区通过极化效应和扩散效应形成增长极^[5]。具体来说就是首先人才、资金、技术和物质向该集聚地区集中，使该地区与周边差距拉大形成两极分化。继而增长极通过各类要素带动周边经济加快发展，提高周边区域的消费水平，引起周边区域的生产创新和生产率提高。实际上极化效应和扩散效应往往是同时发生的，它们叠加后就形成了溢出效应，这三大效应的空间变化规律都符合距离衰减率，即随着地区距增长极距离的增大，这三种效应都会相应减弱^[6]。可见城市内部、城市与城市之间乃至区域之间的距离在增长极理论中也占有重要地位，因而增长极理论对于本文从交通角度出发研究区域空间发展的规律具有重要指导作用。

2.1.4 核心—边缘理论

“核心—边缘”理论也称为“中心—外围”（center-periphery theory）理论，这是一种由多位学者发展起来的区域发展和区域开发理论^[7]。该理论以克里斯塔勒的中心地理论为基础，最初来源于美国学者波尔洛夫（H. Perloff）对19世纪以来美国经济空间组织的分析和研究。从早期的古典“核心边缘”理论发展到“新区域主义”，近几十年来，核心边缘理论无论是在区域经济学还是城市规划学都得到了长足的发展与广泛的应用。

在核心边缘理论中，最著名的成果即为“核心—边缘模式”。在这个结构中，核心和边缘是最基本的要素^[2]。核心区通常是指一个区域中经济较发达的、主导控制性的地区，能产生和吸引大量的革新，边缘区则是经济较落后的、从属依赖于核心区的区域，主要包括向上过渡区、向下过渡区和资源边疆区。核心区与边缘区相互依存，并通过革新、决策、移民和投资四大途径进行相互作用。根据弗里德曼（J. R. Friedmann）的理论，核心区域边缘区的相互作用可分为四个阶段：工业化前阶段、工业化初期阶段、工业化成熟阶段、空间相对均衡阶段，无论是城市与乡村、发达地区和落后地区乃至发达国家与发展中国家都遵循核心边缘理论的发展模式。伴随着全球化经济的发展，核心边缘理论逐渐向国际区域视角发展，并逐步与“增长极”理论、比较优势理论、梯度推移理论

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 for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库