

长三角城市群生产性企业出海驱动下的全球城市网络重构*

Restructuring the Global City Network through the Overseas Expansion of Productive Enterprises in the Yangtze River Delta Urban Agglomeration

程 遥 朱美琳 韩胜发

CHENG Yao, ZHU Meilin, HAN Shengfa

关键词 一带一路；企业出海；长三角城市群；全球城市网络

Keywords: the Belt and Road Initiative; global expansion of Chinese enterprises; Yangtze river delta urban agglomeration; global city network

中图分类号 TU984 文献标志码 A
DOI 10.16361/j.upf.202603006
文章编号 1000-3363(2026)03-0045-09

作者简介

程 遥，同济大学建筑与城市规划学院城市规划系副系主任、副教授，自然资源部国土空间智能规划技术重点实验室成员，chengyao@tongji.edu.cn

朱美琳，同济大学建筑与城市规划学院博士研究生

韩胜发，上海同济城市规划设计研究院有限公司高级工程师，通信作者，65760441@qq.com

提 要 自2013年“一带一路”倡议提出以来，中国企业加速出海，以生产性企业为主体、产业链供应链全球化为动力的跨境联系正在改写传统全球化格局。以2000—2025年长三角城市群企业在东南亚设立子公司形成的跨境投资联系为样本，构建子母公司有向投资网络，从空间格局和网络结构的阶段演变及其对全球城市网络的影响，刻画长三角企业出海的空间过程，进而探讨其折射的全球化新格局。发现：已经形成以沪宁杭甬“之”字形走廊沿线城市为主要出海城市、以新加坡为主要目的地的网络联系格局，“上海—新加坡”联系构成网络骨架，普通市辖区和县以低强度、广覆盖方式嵌入网络；网络由单一主轴主导转向主轴稳定、节点扩展与腹地嵌入并存，出海动力由成本驱动转向政策红利、产业链延伸和集群化嵌入；中国企业出海推动环太平洋城市网络重心持续西移，呈现西岸纵向加密的格局。中国城市正由“引进来”的市场门户转向“走出去”的资源调配方，在全球化变局中实现被动嵌入到主动布局的转换。

Abstract: Since the Belt and Road Initiative was proposed in 2013, Chinese enterprises have accelerated their overseas expansion. Cross-border linkages, driven by productive enterprises as key actors and facilitated by the globalization of industrial and supply chains, are reshaping traditional global networks. Based on an analysis of subsidiaries established by Yangtze River Delta enterprises in Southeast Asia from 2000 to 2025, this paper maps the headquarter-subsidary network and examines its spatial process and global implications. A distinctive network configuration has emerged, characterized by dominant connectivity between cities along the Shanghai-Nanjing-Hangzhou-Ningbo corridor and Singapore. Peripheral municipal districts and counties are embedded through extensive but low-intensity connections. The network has evolved from a single-axis structure toward a configuration combining axis stability, node spillover, and hinterland embedding. This transformation is increasingly driven by policy incentives, industrial-chain extension, and cluster embedding rather than cost advantages alone. This process contributes to a westward shift of the Pacific Rim city network and the vertical densification of its western segment, reflecting the transformation of Chinese cities from market gateways into resource coordinators in the globalization process.

* 国家自然科学基金面上项目“超大城市空间结构优化与低效产业用地更新的互动机理与规划策略研究（项目编号：52578090）”资助

自1990年代末,“流动空间”理论的兴起与全球化进程的不断深化,城市的外部连接能力已成为重塑区域竞争力的重要动力^[1-2]。在当时的背景下,纽约、伦敦等高端生产性服务业集聚的城市垄断了全球主要的资本调度、信息中转与管理职能^[3-4],全球金融、信息、技术、物流在此汇集,通过转运(transfer)、传播(transmit)和转译(translate)等过程^[5],形成了世界城市网络,并加固其核心管控地位^[6-7];相对地,北京、上海等中国城市更多承担全球城市联系中国市场的门户职能^[8]。近十年来,随着我国“一带一路”倡议的实施、物联网技术的发展和国际贸易摩擦,我国城市区域正在重塑以上全球化的格局——在高端生产性服务业支配的全球化模式之外,生产性企业成为城市跨国联系的另一重要行为体,通过设立海外子公司、配置生产环节与市场功能,形成以产业链、供应链、创新链全球化为核心动力的城市网络^[9-10]。

现有企业出海与对外投资研究主要从企业战略和国际商务视角解释国际化动机、进入模式、国别选择与经营绩效^[11-12],国际生产折中理论^[13]、乌普萨拉渐进国际化模型^[14]以及跳板理论^[15]等为解释出海区位偏好提供了框架,但新兴经济体的海外投资逻辑仍有争议。既有研究多关注推拉因素与机制^[16],对空间尺度上的出海组织规律、格局演变与模式分异关注不足。已有研究从全球生产网络、世界城市网络视角讨论城市跨境连接^[17-18],但较少精细刻画企业出海的空间过程及阶段差异。从城市网络视角考察企业出海,可补充企业国际化研究中相对不足的空间维度,进一步理解中国城市区域链接全球网络模式变化。

2025年,《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》明确提出,“拓展国际循环……引导产业链供应链合理有序跨境布局”。企业出海不再只是微观经营决策,而是深度嵌入城市与区域产业体系的战略重构进程中。长三角城市群是中国对外开放先发区域之一,城市全球化参与程度较高^①。改革开放以来,长三角依托港口优势和制造业基础发展外向型产业集群,建立了紧密的全球市场联系^[19]。随着海上丝绸之

路建设推进,长三角企业进一步成为出海投资与产业布局的“先锋”^[20]。东南亚凭借地理邻近与文化亲近、较低要素成本与广阔市场潜力,成为其重要目的地^[12,21]。不同于出口贸易,企业出海意味着生产、市场、资本和管理等环节在更大地域范围内重新配置^[22],其空间分布、节点选择及阶段变化为理解城市对外联系逻辑提供了新的视角。鉴于此,本文以长三角企业及其在东南亚的子公司为对象,刻画2000—2025年企业出海的空间演变过程,识别其阶段变化、路径差异与模式特征,为理解“一带一路”背景下中国企业跨境联系的空间特征及其折射的全球化新格局提供参考。

1 数据与研究方法

1.1 研究区域概况

长三角城市群包括上海市及江苏、浙江、安徽等3省41个城市195个市辖区、县和县级市。2025年长三角城市群GDP总量约占全国的25%,实际利用外资和对外投资规模均居全国前列,是研究中国企业出海的典型样本。本文以长三角的市辖区、县和县级市作为输出端的空间单元。东南亚地区按东盟范围界定,包括越南、老挝、柬埔寨、泰国、缅甸、马来西亚、新加坡、印度尼西亚、文莱、菲律宾和东帝汶等11个国家,以其直辖市及一级行政区作为承接端空间单元。

1.2 研究数据

本文的企业出海主要指中国境内企业通过直接控股、最终控股或设立子公司等方式对外直接投资^[23],数据来源于BVD-ORBIS全球企业数据库(<https://orbis.bvdinfo.com/sso/edugain>),关键字段包括企业名称、注册日期、行业代码、企业地址、营业收入、员工数量以及全球最终所有权结构等。通过企业地址字段与城市名称匹配,将母公司定位至长三角输出端空间单元、子公司定位至东南亚承接端空间单元,保留控制关系明确的投资样本,剔除中间层级缺失或资本路径不完整样本。依据联合国标准产业分类(SIC)划分企业的行业门类,依据国家统计局《统计上大中小微型企业

划分办法(2017)》按从业人员、营业收入、资产总额等指标划分大型、中型、小型、微型等4类规模,最终获取2000—2025年长三角企业向东南亚出海的面板数据。

1.3 企业出海网络的测度

将长三角母公司所在城市与东南亚子公司所在城市之间的投资控制关系视为一条出海联系,构建有向加权二部网络。长三角城市为输出端,东南亚城市为承接端;若同一城市对存在多家企业联系,则以子公司数量表征边权重。

在此基础上,采用社会网络分析法的出入度中心性、网络密度、网络中心势、边基尼系数和PageRank指数等指标测度网络的空间联系特征。

出度中心性用于衡量长三角城市对外出海联系的活跃程度,入度中心性用于衡量东南亚城市对长三角企业出海的承接能力,该指标测度网络中各城市的重要程度。

网络密度表明城市间联系紧密程度,数值越大,联系越紧密,对于二部联系网络,计算公式如下:

$$D = \frac{W}{N_s \times N_t} \quad (1)$$

式中, D 为网络密度, W 为总联系量, N_s 为长三角端节点数, N_t 为东南亚端节点数。

网络中心势用于衡量网络联系的整体中心性:取值范围为0—1,数值越接近0,联系越均衡;数值越接近1,网络联系越集中于少数核心节点。对于二部网络,计算公式如下:

$$C = \frac{\sum_{s=1}^N (s_{\max} - s_v)}{(N-2)W} \quad (2)$$

式中, C 为加权中心势, s_v 为节点 v 的加权度, $s_{\max}$ 为网络中节点加权度的最大值, N 为网络节点总数, W 为总联系量。

边基尼系数用于衡量网络结构的联系不均衡程度:取值范围为0—1,数值越接近0,不同联系边的权重分布越均衡;数值越接近1,联系强度越集中于少数强联系边,网络联系的强弱分化越明显。其计算公式如下:

$$G = \frac{\sum_{p=1}^M \sum_{q=1}^M |w_p - w_q|}{2MW} \quad (3)$$

式中, G 为网络的边基尼系数, M 为不加权重的网络总边数, W 为总联系量, w_p 和 w_q 分别表示第 p 条和第 q 条联系边的权重。

PageRank 指数用于识别兼具高连通性和枢纽地位的关键节点^[24], 数值越高, 说明节点城市在企业出海网络中的结构重要性越高。其计算公式如下:

$$PR_v = \frac{1 - \alpha}{|V|} + \alpha \sum_{u \in Pred(v)} PR_u \frac{w_{uv}}{s_u} \quad (4)$$

式中: PR_v 为城市 v 的 PageRank 值, α 为阻尼系数, 取标准值 0.85; $|V|$ 为网络中的城市总数; $Pred(v)$ 为所有与城市 v 有联系的城市集合; w_{uv} 为城市 u 与城市 v 的联系权重; s_u 表示城市 u 的加权重。

进一步计算各城市的“首位城市联系比例”^[25], 以探究网络集中度特征。该指标值越高, 表明该城市与其首位联系城市的联系越占主导; 该指标的高值城市数量越多, 则网络越为集中; 对输出端反映其是否锁定单一目的地, 对承接端反映其是否依赖单一来源地。其计算公式如下:

$$P_a = L_{a \max} / \sum_{i=1}^n L_{ai} \quad (5)$$

式中, P_a 为城市 a 的首位城市联系比例, $L_{a \max}$ 为城市 a 和各市联系量的最大值, $\sum_{i=1}^n L_{ai}$ 为城市 a 与其他城市联系量的总和。

2 长三角企业出海的空间特征

2.1 行政资源与产业资源配置能力共同作用下的企业出海格局

根据企业出海和承接规模, 将所有城市划分为 4 个层级 (图 1)。长三角端第一层级为沪宁合杭甬、苏锡常等市辖区, 以及昆山、张家港、慈溪等经济发达县和县级市 (下统称为县), 其中上海出海规模远高于其他城市, 占出海总规模的 25%; 第二层级为江苏的扬州、南通等市辖区, 江阴、常熟、宜兴等县, 浙江的湖州、温州、舟山等市辖区, 以及嘉兴、金华、台州等市辖区和县; 第三层级为盐城、泰州、衢州、芜湖等市辖区, 浙江北部、中部、东部地区的县。总的来看, 长三角企业出海呈现“上海+宁杭甬”的“之”字形走廊格局, 江苏中西部、安徽以市辖区为主, 浙江和江

苏东部则呈现市辖区与县共同参与。首位城市联系比例 (表 1) 可以看出, 绝大多数城市以新加坡为首位目的地, 县域参与最广的浙江省占比亦最高, 表明无论市辖区还是县级单元, 首位目的地的选择均高度同一。

东南亚端的承接呈现高度集中与多节点扩展并存的格局, 主要承接国为新加坡、马来西亚、越南和泰国。第一层级为新加坡和吉隆坡 (马来西亚), 新加坡承接了长三角企业在东南亚设立子公司总量的 90%, 远高于其他承接城市; 第二层级为罗勇 (泰国)、雪兰莪 (马来西亚) 和雅加达 (印度尼西亚); 第三层级多为沿海港口城市, 包括胡志明市 (越南)、曼谷 (泰国)、春武里 (泰国)、柔佛 (马来西亚)、西爪哇 (印度尼西亚); 第四层级则多为传统工业城市, 如森美兰 (马来西亚)、海防 (越南)、河内 (越南)、宁平 (越南)。总的来说,

国家首都通常具有明显的门户锁定效应, 其次是港口工业城市, 例如泰国的罗勇、越南南部的胡志明市与北部的北宁、海防等。首位城市联系比例 (表 2) 进一步表明该承接结构的稳定性: 新加坡首位联系比例最低, 其单极地位由长三角多层次城市共同支撑; 泰国、印度尼西亚、马来西亚和越南的承接来源也较多元, 说明其依托产业承载基础吸引多地企业, 而非依附单一联系。空间上由此形成“新加坡单极+马六甲—南海工业带”的产业走廊。

综合而言, 长三角端由核心城市、区域中心城市和制造业发达县域共同参与, 东南亚端由新加坡战略枢纽、首都门户和生产腹地分层承接。企业出海格局由行政资源、产业基础和外向型经济能力共同塑造: 行政资源赋予长三角核心城市和各国首都以门户地位, 产业基础和向外型经济则让县域制造单元和工

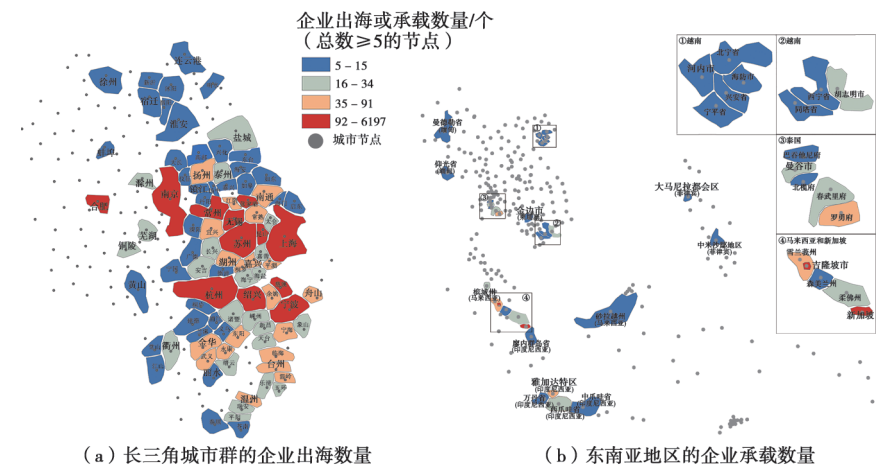


图 1 长三角城市群与东南亚地区的企业空间分布
Fig.1 Spatial distribution of enterprises in the Yangtze River Delta and Southeast Asia

表 1 长三角端首位城市联系比例

Tab.1 Proportion of linkages to the leading destination—city in the Yangtze River Delta

省/市	出海城市/个	首位联系比例均值	首位联系比例>0.5的城市占比/%	首位联系为新加坡的城市占比/%
整体	141	0.879	98.60	95.70
上海	1	0.897	100.00	100.00
江苏	46	0.850	100.00	93.50
浙江	58	0.907	98.30	98.30
安徽	36	0.873	97.20	94.40

业城市得以凭借资源配置能力嵌入网络。

2.2 主轴与多层级网络嵌套的企业出海网络

将长三角与东南亚企业出海网络联系(图2)分为4个层级:第一层级为上海—新加坡,规模远高于其他联系,构成网络的主轴,承担跨境结算、区域管控和资本调度等关键功能,体现出全球城市之间的强联系;第二层级为宁波、杭州、苏州、南京、无锡—新加坡;第三层级为上海—吉隆坡、雪兰莪(马来西亚),一些普通市辖区和经济发达县与新加坡的联系也集中在这一层级,该层级既包含核心城市向东南亚次级枢纽的延伸,也包含大量长三角一般城市经由新加坡接入网络,构成连接主轴与腹地的中间环节;第四层级主要由大量普通市辖区和县与东南亚普通城市的联系构成,其中南京—雅加达(印度尼西亚)、杭州—吉隆坡(马来西亚)、嵊州—宁平(越南)等保持较高强度联系,与能源及原材料合作、整车与配套产业链整合、纺织服装产能协作等不同主导产业联系有关。

分析网络相关指标:平均度(4.465)和网络密度(0.798)表明长三角与东南亚联系已具规模和广度;而网络中心势(0.902)和边基尼系数(0.863)都接近1,则表明网络高度集中于少数节点与少数强联系边,节点地位和联系的强弱分化都非常显著。

总体来看,长三角—东南亚企业出海网络呈现“等级支配”与“多层级嵌入”并存的复合结构:上海—新加坡主轴集中承担跨境组织与调配,长三角中心城市、县域制造单元与东南亚市场门户、工业腹地则通过多层级连接嵌入网络,推动产业链供应链联系向东南亚地方节点延伸。这一结构说明,企业出海正在将长三角内部不同层级城市纳入跨境投资网络,并以多类型产业联系促使城市群的外部连接方式发生转变。

3 中国企业出海驱动下的城市网络演变

2000—2025年间,长三角企业赴东南亚设立子公司的行为呈现出明显的阶

表2 东南亚端首位城市联系比例
Tab.2 Proportion of linkages to the leading source-city in Southeast Asia

国家	承接城市/个	首位联系比例均值	首位联系比例≥0.5的城市占比/%	首位联系为上海的城市占比/%
整体	61	0.584	55.70	37.70
新加坡	1	0.249	0	100.00
马来西亚	11	0.582	63.60	54.50
印度尼西亚	10	0.529	40.00	50.00
泰国	11	0.500	45.50	27.30
越南	14	0.595	50.00	35.70
菲律宾	5	0.608	40.00	40.00
柬埔寨、缅甸、老挝、文莱	9	0.753	100.00	11.10

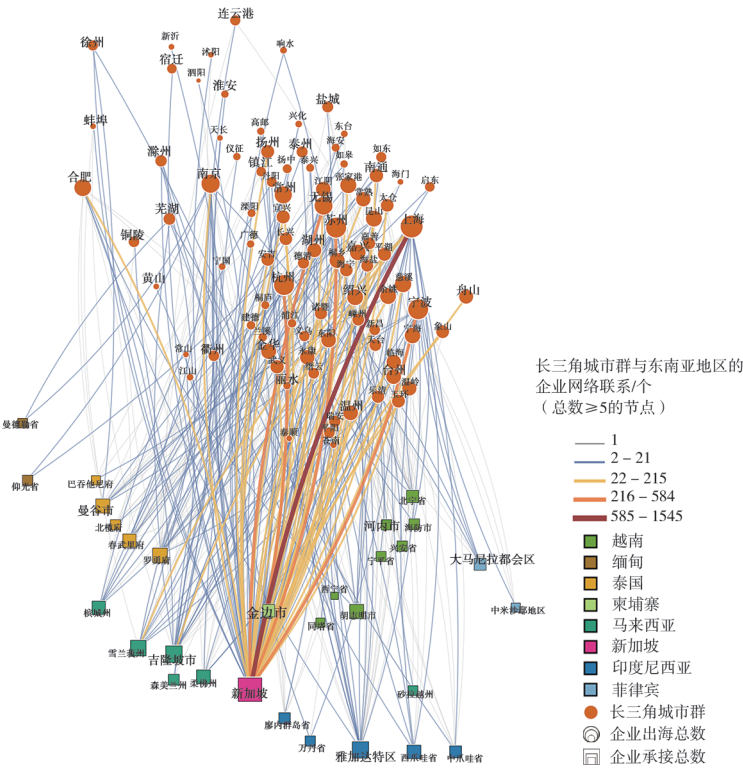


图2 长三角城市群与东南亚地区的企业网络联系
Fig.2 Business networks between the Yangtze River Delta and Southeast Asia

段性波动特征(图3)。出海规模在前十余年间长期低位,2013年后随“一带一路”倡议提出开始快速扩张,2018年中美经贸摩擦后短暂收缩,2021年起再度跃升并呈现快速增长态势。据此,可将企业出海过程划分为4个阶段:2000—2012年的出海探索期、2013—2017年的出海扩张期、2018—2020年的出海滞缓

和重构期以及2021年至今的地方腹地深耕期。

4阶段网络指标(表3)显示,除2018—2020年受外部冲击阶段性回调外,网络密度、网络中心势和边基尼系数总体上升,说明城市数量和联系广度增加的同时,网络对核心节点与强联系边的依赖也增强。网络结构(图4)表明,长

表3 各阶段长三角城市群和东南亚地区联系网络的指标

Tab.3 Network indicators of the Yangtze River Delta - Southeast Asia by stages

阶段	平均度	网络密度	网络中心势	边基尼系数
2000—2012	2.568	0.197	0.546	0.550
2013—2017	3.051	0.274	0.694	0.712
2018—2020	2.752	0.239	0.752	0.670
2021—2025	2.965	1.107	0.967	0.853

三角—东南亚企业联系不是简单规模累积，而是在外部环境和产业组织逻辑变化下持续重构。上海与新加坡始终构成稳定主轴；合肥、芜湖等市辖区以及昆山、桐乡、慈溪、嵊州等县后期快速进入，并与东南亚制造腹地形成直接联系，推动网络由单一主轴主导转向主轴稳定、节点扩展和腹地嵌入并存。

3.1 2000—2012年：出海探索期，成本驱动型出海

加入WTO后的十余年间，长三角对东南亚投资仍处于试探阶段。国内产业配套完善、生产链供应链稳定，多数企业缺乏主动外迁动力，海外设立子公司的数量增速缓慢，从2000年的3个增至2012年的56个，年均增长约4个。大型企业是出海“先锋”，占比超过80%；出海企业主要集中于上海、杭州、南京、苏州、宁波等经济先发城市，普通市辖区与县级单元基本未进入网络。目的地方面：第三产业主要布局新加坡，以批发零售、贸易代理和办事处为主，承担离岸贸易便利化与外汇结算等基础中介功能；第二产业总体较均衡，劳动密集型产业规模相对较大，以纺织、服装、塑料等轻工业为主，承接端集中在马来西亚、印度尼西亚、越南等国的少数制造业基础较好的城市。出海环节多为裁剪、缝制和简易加工，资本投入与技术门槛较低，体现出明显的成本导向。

该阶段主要是少数有能力的城市（企业）借助文化亲近与地理邻近的少数国家进行低风险的验证性投资，以大型企业初级加工和贸易环节出海为主。这种以低附加值组装环节迁移为主、辅以贸易窗口铺设的对外布局，既未形成规模化的产业链外迁，也非战略性新兴产业布

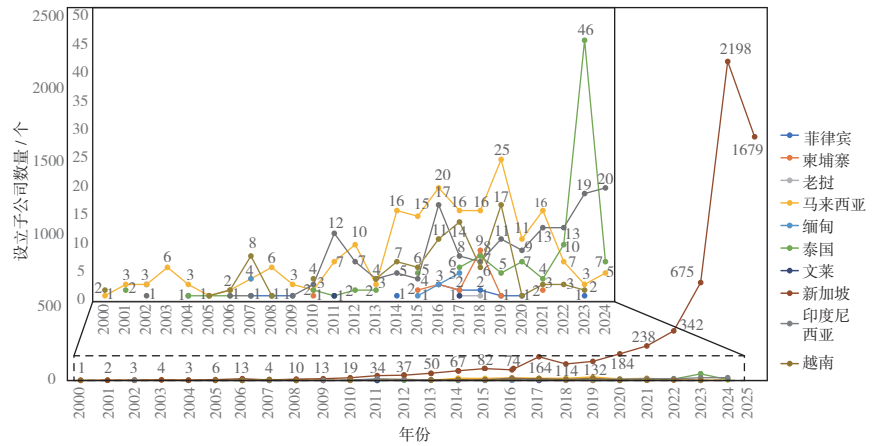


图3 企业出海时间演化

Fig.3 Temporal evolution of enterprise overseas expansion

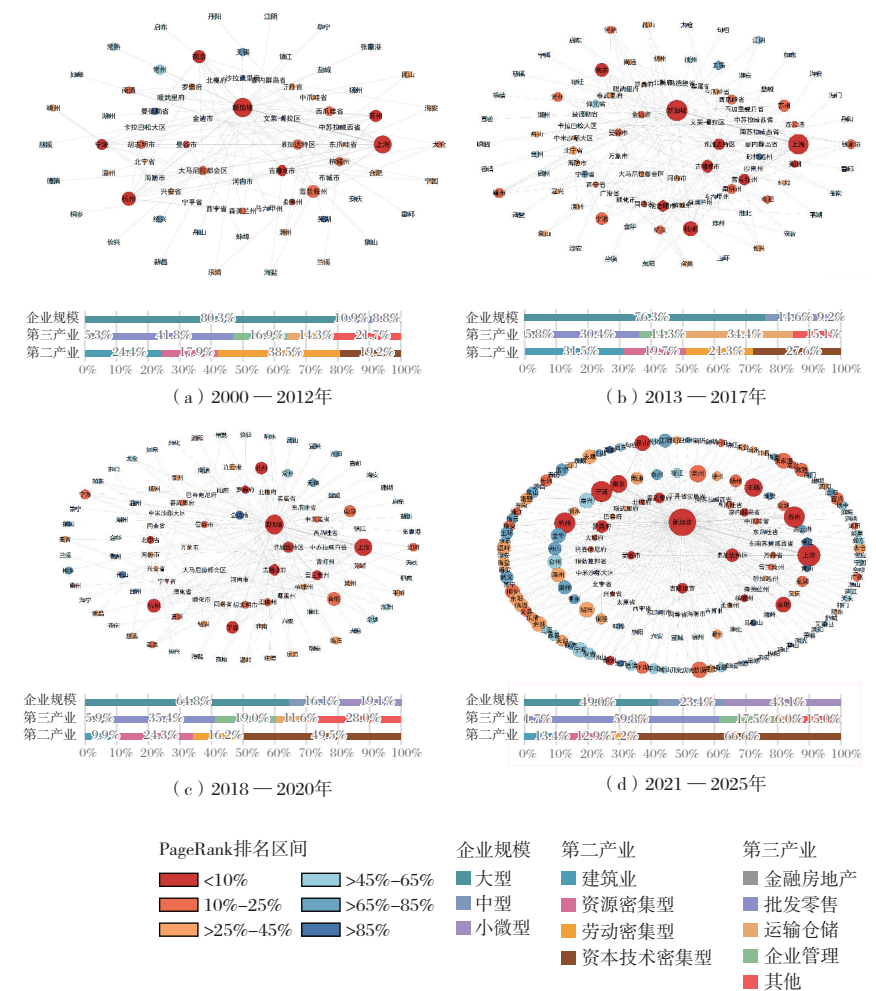


图4 不同阶段长三角城市群与东南亚的网络联系

Fig.4 Network connections between the Yangtze River Delta and Southeast Asia across different stages

局,是典型的“成本驱动型”出海。

3.2 2013—2017年:出海扩张期,政策红利型出海

2013年“一带一路”倡议提出与中国—东盟自贸试验区建设深化,共同推动长三角对外联系快速扩张。子公司数量从2013年的63个增至2017年的219个,年均增长约31个。出海端,常州、合肥、芜湖等市辖区及嵊州、张家港、常熟等县的网络影响力上升。承接端则呈现“多国并进”,印度尼西亚、马来西亚、越南等国家均在这个时期达到承接长三角企业出海的小高峰,凭借其传统地缘合作和资源优势,迅速成为首轮产业转移的承接中心,吉隆坡(马来西亚)、雅加达(印度尼西亚)、曼谷(泰国)等首都城市与胡志明市(越南)、北宁(越南)、雪兰莪(马来西亚)、西爪哇(印度尼西亚)等港口/工业腹地城市也出现高频联系。产业结构方面:第三产业集中于运输仓储和贸易代理,与“一带一路”跨境通道及港口物流体系建设相关;第二产业中,建筑业出海规模翻倍,与中老铁路、中泰铁路、雅万高铁以及电厂、能源管道等重大基础设施项目密集启动相同步,镍矿、棕榈、橡胶等资源密集型产业比重也持续增加。

该阶段位于长三角中心城市的大型企业仍然为出海主体,但表现出较强的“政策红利型”和“重资产投资型”出海。然而,其动力主要来自目的地市场增量扩张,尚未形成明显模式重构,仍延续要素导向逻辑。

3.3 2018—2020年:出海滞缓和重构期,产业链延伸型出海

2018年中美经贸摩擦后,长三角企业在东南亚设立子公司的累计规模仍增长,但增速明显放缓。2018—2020年各年设立的子公司数量均低于2017年,年均增长仅16个,剔除新加坡样本后规模甚至下降。究其原因,贸易壁垒与新冠疫情共同冲击产业链供应链稳定性,使企业出海趋于观望和收缩。但与此同时,出海网络进行了结构性调整:一方面,出海端网络呈现扁平化,大量县级单元开始参与跨国投资;另一方面,目的地端明显收敛并高度集中于新加坡,使其

成为国际控股公司、转口贸易平台和跨境结算中心的首选节点,网络由此呈现“内扩外收”的结构转变。产业结构方面:第三产业集中于贸易代理和企业管理,反映企业在外不确定性下将贸易结算和海外业务集中至新加坡等稳定枢纽并重新统筹的需求增强;第二产业中,政策性强、重资产型的建筑业出海骤降。资本技术密集型产业占比由27.6%升至49.5%,成为制造业出海新主力,主要与美国对中国电子、机械、新能源等产品加征关税有关,相关企业加快在东南亚建立生产基地。作为大型企业供应商的小微企业开始“抱团出海”,占比由9.2%升至19.1%。

在该阶段,制度不确定性的上升促使企业向制度环境更稳定的承接节点集中,并将其作为规避外部制度约束的战略跳板。但外部环境挤压也倒逼出海网络重构:出海端扁平化的同时,出海类型开始从“成本驱动型”、“政策红利型”向“产业链延伸型”转变。出海产业链环节向中高端转变,技术密集型企业借助新加坡等海外国家的国际贸易政策和关税红利直接构建跨境管控体系,即跳过传统国际化中先在生产腹地或市场门户渐进试水的阶段,转而直接建立海外战略管控节点。虽然我国在该阶段出海企业增速有所收缩,但中国企业出海开始推动全球城市网络和城市区域联系格局改变,中国的节点城市正在从“引进来”的门户和全球市场腹地转变为“走出去”的资源调配方。

3.4 2021年至今:地方腹地深耕期,集群化嵌入型出海

经历前期的不确定性冲击后,长三角企业在东南亚设立子公司的数量从2021年的276个迅速增长至2025年的1679个,2024年峰值时达到2230个,年均增长约351个,呈现出海“浪潮”。出海端,一般市辖区与县广泛参与出海,并通过与新加坡建立联系进入全球市场。承载端则呈现“稳定通道”和“生产腹地”并存特征:一方面,新加坡承担了规模扩张的主要份额;另一方面,长三角不再均衡地在东南亚各国首都铺开市场,而是集聚在曼谷、吉隆坡、雅加达等3个城市,并集中拓展至罗勇(泰国)、

柔佛(马来西亚)、西爪哇(印度尼西亚)、北宁(越南)等地方城市,分别在泰国、马来西亚、印度尼西亚、越南^②等国家呈现“政治与服务中心”+“工业生产基地”的双层结构,构成清晰的门户与生产腹地的对应关系。

产业结构方面:第三产业仍以贸易代理和企业管理为主;第二产业中,资本技术密集型产业占比升至66.6%,显示新能源、电子信息、光伏等行业的全球产业链重组和东南亚产业集群升级。小微企业则在大型企业完成产业链主干与市场通道建设后,通过“附着”“共址”“产业链供应链协作”“抱团出海”等方式低成本嵌入东南亚市场。

“首都收缩、腹地扩张”的现象表明长三角企业出海开始按产业链布局选址,以泰国东部经济走廊(EEC)为例,比亚迪、长城、上汽等中国整车企业相继投资建厂,带动宁波、苏州、南京等城市的上游供应商企业跟随布局,逐步形成围绕完整产业链的本地化嵌入。该阶段长三角企业出海通过在特定地方城市建立深度的产业链协同关系,将海外生产性节点纳入长三角产业网络的跨境组织过程,呈现“集群化嵌入型”出海特征。

4 中国企业出海对全球城市网络的影响

4.1 长三角城市在世界城市网络中的职能变化

采用GaWC(Globalization and World City)2000年以来的世界城市指标测度^③,比照我国企业出海阶段对全球城市网络的影响——该指标用于反映城市在全球生产性服务企业网络中的连接度,是观察城市在世界城市网络中职能位置的重要参照^[5,26]。

2000年以来,长三角主要城市在GaWC名单中的数量和等级整体提升(表4)。上海长期保持高等级全球城市地位,杭州、南京、苏州、合肥、宁波等城市十余年陆续进入并提升层级,这不仅反映服务功能增强,也与外部连接方式转变有关。改革开放以来相当长一段时间里,以上海为代表的长三角城市进入GaWC名单,主要依托外商直接投资

进入中国市场、跨国公司布局制造环节等门户功能，是全球生产网络的经济腹地。有研究^[8, 27]指出，2010年的上海在全球经济中的组织作用仍有限，与真正具备全球资源配置职能的顶尖全球城市仍有距离。“一带一路”倡议提出后的十余年间，该逻辑发生了改变，本土企业大规模在东南亚设立子公司、配置生产环节和组织跨境产业链供应链，长三角城市的全球联系开始从“承接外部资本”转向“组织外部资源”。上海的核心功能不再只是充当全球尺度网络与国家尺度网络之间的中继点，也开始为中国企业出海提供资本调度、跨境结算和区域管理支撑；杭州、苏州、合肥、宁波等城市则依托数字经济、装备制造、汽车、新能源和电子信息等产业基础，逐渐专业化地承担产业链对外延伸和供应链组织功能。

由此看，长三角城市在世界城市网络中的职能正在发生由“接收节点”向“调配节点”的转变。这一转变说明，中国城市全球化路径并不完全依赖高级生产者服务业的单向集聚，而是越来越多地通过生产性企业出海、产业链供应链跨境布局 and 区域管控能力来实现，长三角城市等级的保持与提升，也在这一新型全球联系机制中获得了新的解释。

4.2 东南亚城市在世界城市网络中的变化

与长三角一端的主动组织相对应，东南亚城市在世界城市网络中的位置则更多是被中国企业的生产性投资所“拉动”，其层级变动与承接长三角出海的角色紧密绑定。东南亚城市的 GaWC 演化呈现明显的层级分化（表 5）：新加坡稳居 $\alpha+$ ；雅加达、吉隆坡、曼谷由 $\alpha-$ 提升至 α ；河内、金边等次级首都后发崛起；柔佛、槟城等承接长三角制造业产能的生产腹地长期居于 S 及以下层级，而吉隆坡、马尼拉则是东南亚排名下降的首都城市。该分化与长三角出海方向基本吻合：近年产能集中布局印尼西爪哇、泰国东部经济走廊，对马来西亚投入节奏放缓，菲律宾则始终未成为主要承接国。

越南河内的轨迹清晰反映了东南亚城市的网络排名对长三角投资重心转移

表 4 长三角主要城市 GaWC 等级演变（2000—2024 年）
Tab.4 Evolution of GaWC levels of major cities in the Yangtze River Delta, 2000 - 2024

城市	2000 年	2012 年	2018 年	2020 年	2024 年
上海	$\alpha-(31)$	$\alpha+(6)$	$\alpha+(6)$	$\alpha+(5)$	$\alpha+(6)$
杭州	—	HS(211)	$\beta+(75)$	$\beta(90)$	$\beta+(65)$
南京	—	HS(220)	$\beta(94)$	$\beta(87)$	$\beta(75)$
苏州	—	—	$\beta-(112)$	$\gamma+(156)$	$\beta(92)$
合肥	—	—	$\gamma(176)$	$\gamma+(169)$	$\beta-(116)$
宁波	—	—	HS(220)	HS(232)	$\gamma(156)$
无锡	—	—	S(295)	S(327)	S(229)
温州	—	—	—	—	S(333)

资料来源：GaWC 团队网站 <https://gawc.lboro.ac.uk/gawc-worlds/the-world-according-to-gawc/>

表 5 东南亚主要城市 GaWC 等级演变（2000—2024 年）
Tab.5 Evolution of GaWC levels of major cities in Southeast Asia, 2000 - 2024

城市	国家	2000 年	2012 年	2018 年	2020 年	2024 年
新加坡	新加坡	$\alpha+(6)$	$\alpha+(5)$	$\alpha+(5)$	$\alpha+(4)$	$\alpha+(5)$
雅加达	印度尼西亚	$\alpha-(22)$	$\alpha-(30)$	$\alpha(22)$	$\alpha(23)$	$\alpha(16)$
吉隆坡	马来西亚	$\alpha-(26)$	$\alpha(22)$	$\alpha(20)$	$\alpha(20)$	$\alpha(27)$
曼谷	泰国	$\alpha-(28)$	$\alpha-(38)$	$\alpha(32)$	$\alpha-(31)$	$\alpha(25)$
马尼拉	菲律宾	$\beta+(46)$	$\beta+(57)$	$\alpha-(47)$	$\alpha-(45)$	$\beta(82)$
胡志明市	越南	$\gamma(87)$	$\beta(70)$	$\beta+(56)$	$\beta(74)$	$\beta+(51)$
河内	越南	HS(146)	$\beta-(100)$	$\beta+(69)$	$\beta(86)$	$\beta(74)$
金边	柬埔寨	—	S(264)	$\gamma-(194)$	$\gamma+(161)$	$\gamma(153)$
槟城	马来西亚	—	S(253)	$\gamma-(201)$	$\gamma-(215)$	$\gamma-(176)$
东爪哇(泗水)	印度尼西亚	—	S(258)	HS(218)	S(263)	$\gamma-(189)$
柔佛(新山)	马来西亚	—	S(292)	$\gamma-(208)$	HS(240)	S(220)
仰光	缅甸	—	—	$\gamma-(209)$	HS(234)	S(241)

资料来源：GaWC 团队网站 <https://gawc.lboro.ac.uk/gawc-worlds/the-world-according-to-gawc/>

的响应。2000 年河内仅居 HS 层级 (146)，2012 年进入 $\beta-$ (100)，2018 年迅速提升至 $\beta+$ (69)，达到峰值，恰对应长三角向越南北部大规模转移产能、宁波与嵊州等城市与之密集对接的时期；此后随着重心转向泰国、印尼，河内 2020 年回落，2024 年仅小幅回升至第 74 位，未恢复历史高点。

可见，东南亚城市在世界城市网络中的位置变动与长三角企业出海重心的阶段性转移存在空间对应：承接新一轮投资潮的城市排名显著提升，首轮投资后未能持续承接的城市则停滞或回落。承接区域管控、跨境结算与政策服务等高阶环节的城市，如新加坡以及作为国家门户的雅加达、曼谷、吉隆坡居于网

络高位，而仅承接中低端生产制造环节的腹地城市，如柔佛等则多处于网络的低层级。因此，中国企业出海不仅在总量上“拉动”东南亚城市进入世界城市网络，更在结构层面通过产业链环节的空间分配，持续影响这些城市在世界城市网络中的相对位置。

4.3 “一带一路”视野下的环太平洋城市网络变化

环太平洋地区汇集了中国、美国、日本、俄罗斯及东盟诸国等主要经济体，是全球规模最大、增长最活跃的经济地带，也是资源与市场竞争的核心场域。选取 2000、2012 和 2024 年等 3 个节点 GaWC 网络等级的演化（图 5），发现

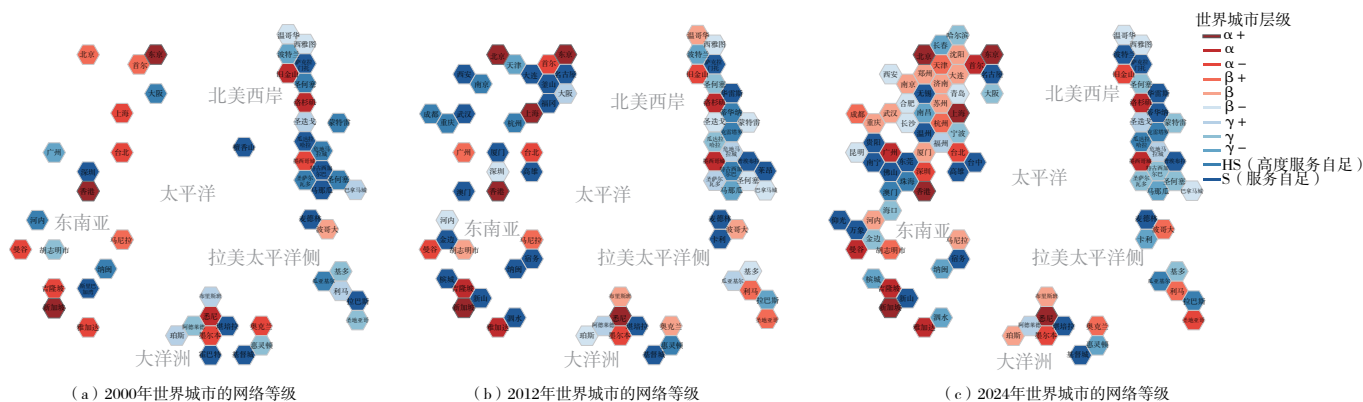


图5 环太平洋地区城市GaWC网络演化

Fig.5 Evolution of the GaWC city network in the Pacific Rim

资料来源: GaWC团队网站 <https://gawc.lboro.ac.uk/gawc-worlds/the-world-according-to-gawc/>

“一带一路”倡议提出前后的二十余年来,环太平洋城市网络重心持续向西太平洋转移,新增联系几乎全部集聚于此。该现象意味着环太平洋地区已分化为两个逻辑不同的子系统,北美西海岸与拉美太平洋沿岸作为成熟饱和的贸易投资体系,成员构成二十年间变化有限,高阶城市维持层级但相对位次缓慢后退。东亚与东南亚的西太平洋地区则是在出海投资驱动下快速扩容的新兴体系,世界城市数量近年成倍增长。在倡议提出之前,环太平洋网络主要以跨太平洋的“美—亚”轴线为主导,而倡议提出后,中国与东南亚沿西太平洋海岸线形成纵向增长引擎,网络主轴由横跨大洋转向西岸纵向延伸。

至2024年,环太平洋顶端格局仍由北美与东亚既有高阶全球城市支撑,主要变化是数十个原先缺席的亚洲城市从无到有地进入网络中低层。换言之,“一带一路”下环太平洋网络的变化是在既有的高阶全球城市“骨架”之下生长出密集的“毛细血管”。新增联系主要来自生产性投资与产业链跨境延伸,因此表现为中低层腹地城市批量进入,而非少数服务枢纽垄断式集聚。总的来说,中国企业出海并非简单接入既有的泛太平洋网络,而是通过“一带一路”倡议,使原本以美洲为高地、以跨太平洋为主轴的网络结构,转向西岸纵向加密、东西两岸并行的双核结构,该结构是以生产性企业为主体、以产业链供应链全球化为动力的全球化新格局在世界城市网

络上的空间投影。相应地,中国城市也由跨太平洋体系中的生产和市场门户转向西太平洋产业和投资网络的组织者与调配中心。

5 结论与讨论

本文以2000—2025年长三角城市群企业在东南亚设立子公司形成的跨境投资联系为样本,构建子母公司投资网络,刻画了中国企业出海的空间过程,并在此基础上探讨其所折射的全球化新格局,主要发现如下:

第一,长三角企业出海形成了以沪宁杭甬“之”字形走廊为主要输出区域,并以新加坡为枢纽目的地的空间格局。“上海—新加坡”的全球城市联系构成了网络骨架,大量普通市辖区和县则以低强度、广覆盖的方式嵌入网络。企业出海的输出与承接规模并非由行政等级直接决定,而更多地取决于外向程度和产业基础等经济属性。

第二,长三角与东南亚联系网络由单一主轴主导逐步转向主轴稳定、节点扩展与腹地嵌入并存的结构。出海目的从成本驱动到政策红利,再到产业链延伸,最后呈现集群化嵌入的组织逻辑。每一次阶段切换都是外部环境对企业空间策略的重新塑造。

第三,中国企业出海正在深刻改变全球城市网络格局。长三角城市角色由“接收节点”转向“调配节点”,东南亚承接城市的层级则受生产性投资拉动并

取决于承接规模和产业链环节,二者共同推动环太平洋网络重心西移,中国企业的出海行为从生产驱动的资源调配极大丰富了环太平洋城市网络的“毛细血管”。

近年来,全球经贸格局深刻重塑,全球供应链从效率优先转向安全与韧性并重,其背后是全球化主导力量的更替:当资本调度与高端生产性服务不再是城市跨国联系的唯一支配力,以生产性企业为主体、以产业链供应链全球化为动力的联系方式正在为新兴经济体城市开辟从被动嵌入到主动布局的路径。本文以长三角与东南亚的投资联系作为观察世界城市网络这一“大图景”变化的“小切口”,环太平洋区域城市网络的重心西移和该区域西岸全球城市的快速生长正是我国城市推动全球化格局变化这一宏观故事的投影。理解这一逻辑,对把握“十五五”时期产业链和供应链跨境布局背景下中国城市区域外部连接能力的重塑具有现实意义。

但本文也存在若干局限。首先,ORBIS数据库收录范围有限,部分复杂离岸架构下的间接投资可能未纳入,出海规模或被低估;其次,阶段特征主要基于长时段数据结构和典型案例交叉验证,缺乏中外企业微观机制调研;最后,对输出端城市出海动机和特征研究深度要显著高于目的地城市,对海外城市在我国企业出海过程中的功能分化及其对出海格局的反向塑造作用有待进一步深化。后续可扩充数据源并补充微观调研,

对出海路径的类型模式、机制演变进行更精细的分析。

注释

- ① 根据2024年GaWC世界城市排名,长三角有8个城市上榜,京津冀和珠三角5个。前100名中,长三角的上海、杭州、南京、苏州分列第6、65、75、92名,京津冀的北京、天津分列第4、60名,珠三角的广州、深圳分列第22、30名。
- ② 越南由于首都、经济中心、港口分列不同城市,因此未呈现如曼谷等城市的显著集聚。但从出海规模看,越南仍居东南亚承接国前列,相关联系分散于北宁、海防、胡志明市、河内等地,呈现“多点承接”:北部北宁、海防依托电子、机械等制造基础承接生产环节,河内承担首都政治功能,南部胡志明市承担贸易与商务服务功能,整体仍体现“政治与服务门户+工业生产基地”并存。
- ③ GaWC团队根据高级生产性服务业企业的内部网络分布绘制城市的连锁网络,计算城市联系度,划分为 α 、 β 、 γ 3级10档($\alpha++$ 、 $\alpha+$ 、 α 、 $\alpha-$ 、 $\beta+$ 、 β 、 $\beta-$ 、 $\gamma+$ 、 γ 、 $\gamma-$)。其中: $\alpha++$ 为伦敦、纽约; $\alpha+$ 为高度融入网络并与伦敦、纽约互补的世界城市; α 和 $\alpha-$ 为联系重要经济区与世界经济的世界城市; β 级城市承担将区域或国家融入世界经济的职能; γ 级城市则联系较小区域或国家,或在高级生产性服务业以外承担重要职能;(高度)服务自足城市(HS/S)不算作世界城市,但具备较完善的服务能力。

参考文献

- [1] Castells M. The rise of the network society [M]. London: Blackwell, 1996.
- [2] 李涛,程遥,张伊娜,等.城市网络研究的理论、方法与实践[J].城市规划学刊,2017(6): 43-49.
- [3] Sassen S. The global city: New York, London, Tokyo[M]. Princeton: Princeton University Press, 1991.
- [4] Friedmann J. The world city hypothesis [J]. Development and Change, 1986, 17(1): 69-83.
- [5] Taylor P J, Derudder B. World city network: a global urban analysis[M]. Abingdon: Taylor & Francis, 2004.
- [6] 唐子来,李桢,肖扬,等.世界经济格局和世界城市体系的关联分析[J].城市规划学刊,2015(1): 1-9.
- [7] Alderson A S, Beckfield J. Power and position in the world city system[J]. American Journal of Sociology, 2004, 109(4): 811-851.
- [8] 程遥,赵民. GaWC世界城市排名的内涵解读及其在中国的应用思辨[J].城市规划学刊,2018(6): 54-60.
- [9] 曹湛,彭震伟.崛起的全球创新中心:中国城市在全球城市科研合作网络中的演化特征[J].城市规划学刊,2021(5): 23-31.
- [10] Derudder B, Taylor P J. Three globalizations shaping the twenty-first century: understanding the new world geography through its cities[J]. Annals of the American Association of Geographers, 2020, 110(6): 1831-1854.
- [11] 马田园,张闯.中国企业国际化:研究进展与未来研究方向[J].管理学季刊,2021, 6(3): 148-178.
- [12] 刘晓凤,葛岳静,赵亚博.国家距离与中国企业在“一带一路”投资区位选择[J].经济地理,2017, 37(11): 99-108.
- [13] Dunning J H. The eclectic paradigm of international production: a personal perspective[M]//Pitelis C, Sugden R. The nature of the transnational firm. London: Routledge, 1991: 117-136.
- [14] Johanson J, Vahlne J E. The internationalization process of the firm: a model of knowledge development and increasing foreign market commitments[M]. Abingdon: International Business. Routledge, 2017: 145-154.
- [15] Luo Y, Tung R L. International expansion of emerging market enterprises: a springboard perspective[J]. Journal of International Business Studies, 2007, 38(4): 481-498.
- [16] 谭晓霞,吴小节,马美婷,等.中国企业海外市场进入模式的驱动机制研究[J].管理学季刊,2022, 7(4): 50-71.
- [17] 刘清,杨永春,蒋小荣,等.基于全球价值链的全球化城市网络分析:以苹果手机供应商为例[J].地理学报,2021, 76(4): 870-887.
- [18] 李健.世界城市研究的转型、反思与上海建设世界城市的探讨[J].城市规划学刊,2011(3): 20-26.
- [19] 程遥,张艺师,赵民.长三角城市群的空间组织特征与规划取向探讨:基于企业联系的实证研究[J].城市规划学刊,2016(4): 22-29.
- [20] 刘洪愧.长三角参与“一带一路”建设的实践和建议[J].经济体制改革,2021(5): 55-60.
- [21] 梁育填,黄慧怡,刘逸,等.中国企业投资东南亚国家的影响因素分析:基于企业所有权差异的视角[J].地理科学,2018, 38(5): 645-653.
- [22] Yeung H W C, Coe N M. Toward a dynamic theory of global production networks[J]. Economic Geography, 2015, 91(1): 29-58.
- [23] 罗长远,陈智韬,李铮.供应链网络、市场环境与中国企业“抱团出海”[J].世界经济,2024, 47(7): 3-32.
- [24] Brin S. The pagerank citation ranking: bringing order to the web[J]. Proceedings of ASIS, 1998, 98: 161-172.
- [25] 田琳,程遥,钮心毅.网络视角下的镇村空间组织:基于杭州市临安区居民出行联系的分析[J].城市规划学刊,2023(1): 104-110.
- [26] 徐刚,王德,晏龙旭.国外世界城市网络实证研究:进展、挑战与展望[J].国际城市规划,2024, 39(5): 52-60.
- [27] 赵民,李峰清,徐素.新时期上海建设“全球城市”的态势辨析与战略选择[J].城市规划学刊,2014(4): 7-13.

修回: 2026-06