

“一带一路”倡议下中国与西班牙语国家港口经济合作模式研究

苗芯兰, 王义*

吉林外国语大学, 吉林 长春 130117

DOI: 10.61369/SE.2025020030

摘要: 在“一带一路”倡议持续深化的背景下, 中国与西班牙语国家在港口经济领域的合作逐步走向体系化、功能化与多元化。本文以全球价值链理论、区域经济一体化理论与空间经济学理论为基础, 从资源禀赋、制度环境与区位网络三个方面分析合作驱动机制, 归纳形成链式嵌入型、制度协同型与节点驱动型三类合作模式, 系统梳理相关实践路径及实施逻辑。研究认为, 当前合作已从初级投资阶段向高层次协同转型, 但仍需在多层次联动、信息系统互通与港区功能外延方面进一步优化。针对性提出横向协同与纵向链条延伸的对策建议, 为中国与西语国家港口合作提供模式框架与现实启示。

关键词: “一带一路”倡议; 港口经济; 西班牙语国家

Research on the Port Economic Cooperation Model between China and Spanish-speaking Countries under the "Belt and Road" Initiative

Miao Xinlan, Wang Yi*

Jilin International Studies University, Changchun, Jilin 130117

Abstract: Against the backdrop of the continuous deepening of the "Belt and Road" initiative, the cooperation between China and Spanish-speaking countries in the field of port economy has gradually moved towards systematization, functionalization and diversification. Based on the theories of global value chain, regional economic integration and spatial economics, this paper analyzes the cooperation-driven mechanism from three aspects: resource endowment, institutional environment and location network, summarizes and forms three types of cooperation models: chain embedding type, institutional synergy type and node-driven type, and systematically sorts out the relevant practical paths and implementation logics. The research suggests that the current cooperation has transformed from the initial investment stage to high-level collaboration, but further optimization is still needed in terms of multi-level linkage, information system intercommunication and the extension of port area functions. Targeted countermeasures and suggestions for horizontal coordination and vertical chain extension are put forward to provide a model framework and practical inspiration for port cooperation between China and Spanish-speaking countries.

Keywords: "Belt and Road" initiative; port economy; Spanish-speaking countries

引言

自“一带一路”倡议提出以来, 港口作为连接区域经济与全球供应链的关键节点, 在对外经贸合作中扮演了越来越重要的战略角色。与中国合作密切的西班牙语国家, 主要是分布于拉丁美洲和南欧地区的港口经济体, 凭借其地理区位、资源禀赋及航运通道优势, 逐步成为中国港航企业走出去战略的着力点^[1]。近年来, 中国与西语国家围绕港口建设、运营、物流配送及产业协同展开多层次合作, 初步构建起跨洋港口协作网络。基于此, 本文以全球价值链理论、区域经济一体化理论与空间经济学理论为基础, 结合中国与西班牙语国家合作实践, 从驱动机制、合作模式与优化路径三个维度, 探讨在“一带一路”框架下港口经济合作的演进逻辑与可行路径, 力图为跨洲港口合作提供模式参考与理论支撑。

作者简介: 苗芯兰 (2004.06--), 女, 汉族, 四川省广元市人, 本科在读, 研究方向: 西班牙语。

通讯作者: 王义 (1988.06--), 男, 汉族, 吉林省长春市人, 博士, 讲师, 研究方向: 国别区域研究、跨文化交际。

一、“一带一路”倡议下中国与西班牙语国家港口经济合作的理论基础

中国与西班牙语国家港口经济合作背后蕴含着清晰的理论逻辑与空间演进路径。为系统解释该合作的形成机制与模式选择，本文选取全球价值链理论、区域经济一体化理论与空间经济学理论三种视角，构建多维度的分析框架，以揭示合作实践背后的深层动因与运行机制。

（一）全球价值链理论

全球价值链理论强调价值活动在跨国空间中的分工嵌入，主要关注港口、物流与中间品流转环节的组织结构。在“一带一路”倡议框架下，中国与西班牙语国家的港口合作涉及基础设施的共建，更体现为通过控制海运节点，提升对价值链关键环节的连接能力^[2]。港口作为货物流与信息流的枢纽，是中国“走出去”战略中介入拉美市场的通道。全球价值链视角下，这类合作实质上是中国将部分链条控制权从本土延伸至海外，经过枢纽布局构建对区域产业流向的制度性参与。

（二）区域经济一体化理论

区域经济一体化理论强调在特定地缘空间内，利用降低制度壁垒与交通成本，实现生产要素跨国流动与制度规则趋同，进而形成区域内部的协调机制和经济整合体系。在“一带一路”倡议推动下，中国与西班牙语国家间的港口合作，正是以交通互联与关务便利为起点，逐步向制度接轨与功能一体化过渡。港口作为对外开放的前沿接口，不但是物流节点，更承载区域协同的制度转换功能^[3]。依托该理论框架，港口合作可视为推动跨区域一体化的支点机制，有助于建立跨区域的规则联通与政策协调平台。

（三）空间经济学理论

空间经济学理论以地理区位为核心变量，强调交通成本、规模报酬与市场潜在在经济活动空间分布中的决定作用。在跨国港口合作中，港口区位的选择直接影响到运输效率、辐射半径与区域资源的集聚能力。中国与西班牙语国家的港口协作，实质上是对空间结构优化的再配置，即经过选取具有区位优势港口节点，实现贸易路径重构与物流通道延伸。在该理论框架下，港口合作是地理位置的物理连接，更体现出空间资源利用与经济活动集聚的结构性安排，形成跨洋经济联系的功能性空间轴心。

二、“一带一路”倡议下中国与西班牙语国家港口经济合作驱动机制

在“一带一路”倡议的引导下，中国与西班牙语国家港口经济合作呈现出结构多元、动因复合的特征。为深入把握合作形成的内在动力，需从资源禀赋、制度基础与通道建设等角度系统解析。本文从三个层面提炼出合作的核心驱动机制，依次展开阐述。

（一）互补型资源禀赋推动合作契合

中国与西班牙语国家在产业结构、贸易构成与港口布局方面呈现出明显的互补特征。中国具备成熟的港口建设能力、港航运营经验与资金投入优势，而西班牙语国家多分布于拉丁美洲与南欧，拥有丰富的矿产、农产品及能源资源，同时地理位置紧邻大西洋或太平洋航道，天然具备国际中转与区域出口功能。基于“一带一路”倡议，中国在加强“硬联通”基础设施建设的同时，

选择在这些资源出口导向型国家开展港口投资，实质上是将自身的工程能力、产业资本与其出口导向型港口经济体系相结合，形成跨洲互补的协同机制^[4]。港口合作成为中拉贸易中资源流动与产业承接之间的接口，为中国制造业获取原料供给，也为西语国家打开通往东亚的快速出口通道，体现出双方在港口经济领域的合作契合性结构基础。

（二）多边政策环境提升制度支撑力

中国与西班牙语国家港口经济合作的制度基础，得益于“一带一路”倡议框架下多边政策机制的持续构建与优化。近年来，中国相继与智利、秘鲁、厄瓜多尔、墨西哥等国签署多边经贸合作协议，明确在基础设施、港航物流、投资保护等方面推进互利共赢合作。《共建“一带一路”合作规划（2021）》指出，要加强与拉美国家在港口群、航运网、物流园区等领域的对接合作，推动海上通道建设与运营标准协调。《中国与拉共体合作规划（2015—2019）》中，也明确提出支持双方港口、物流基础设施领域的政策沟通与工程衔接^[5]。制度支撑体现在双边文件的签署上，还体现在金融、税收与法律环境的多维保障。亚投行和丝路基金已将拉美港口投资纳入合作考察范围，提供主权信用背书和基础融资支持，缓解中国企业在海外港口投资中面临的汇率风险与法律不确定性^[6]。同时，相关西语国家亦在港口投资准入、运营期限、税收减免等方面出台特许政策，为中国港航企业“走出去”构建较为清晰的制度空间。

（三）战略通道建设强化联动需求

港口作为对外经贸联通的起点与终端，其选址与功能布局高度依赖全球贸易流向与运输网络的重构^[7]。在“一带一路”倡议实施过程中，中国着力推进跨洋航运通道建设，以增强对大宗商品与全球供应链节点的联动能力。面对南美大陆太平洋与大西洋双向出海口并存的地理格局，中国港航企业在多个西语国家沿海港口布局投资项目，实质是围绕战略通道实现港口节点掌控，进而提升中国与拉美市场之间的运输主导权与货物流通控制力。西班牙语国家普遍以能源、矿产、农产品等原材料出口为主，且部分国家处于泛美铁路、泛美公路或国际经济走廊节点地带，具备通达南美腹地与太平洋、大西洋两大航线的空间优势。中国企业经过港口合作嵌入这些节点，有助于将点状布局转化为通道型网络体系，打通港口—干线—内陆的物流闭环，增强港口与区域市场之间的可达性与黏附性。战略通道建设满足传统贸易运输需要，更为未来数字港口、绿色供应链与海陆一体化发展奠定路径基础，成为驱动中国与西语国家港口合作不断深化的结构动因。

三、“一带一路”倡议下中国与西班牙语国家港口经济合作模式类型

基于前述理论支撑与驱动机制，中国与西班牙语国家在港口经济合作实践中逐步形成了类型多样的合作模式。按照合作功能的侧重点与结构特点，当前实践主要呈现出链式嵌入型、制度协同型与节点驱动型三种模式，具体如下。

（一）链式嵌入型：以港口为支点整合上下游产业链

在“一带一路”倡议推动下，中国与西班牙语国家的港口经济合作呈现出明显的链式嵌入特征，即以港口为支点，将运输、加工、仓储、装配、分拨等多个功能环节连接起来，构建起横跨太平

洋的完整产业链协作体系。中国企业不再局限于港口码头的建设和管理，而是围绕港口拓展其上下游价值链环节，在当地形成物流与制造、仓储与再出口、装卸与配套加工协同发展的功能集群^[9]。

在实践中，中国港航企业可优先围绕具备航线优势与货源腹地的港口开展多元化布局。例如，在智利的圣安东尼奥港、秘鲁的卡亚俄港、墨西哥的拉萨罗卡德纳斯港等节点港口，可依托其优良的海陆通达性，建设区域型物流中转基地。中国企业可引入冷链仓储、自动化分拨、精加工装配等功能设施，增强港口对农产品、矿产资源、半成品的综合处理能力，使港口不再仅是运输节点，而是成为供应链的中枢环节。同时，在港口周边发展“港口—园区—工厂”协作结构，将港区功能向外延伸至加工区和轻工业区。例如，可以在港口周边设立集装箱修理、产品分级包装、小件组装等低密度工业作业区，形成集散—处理—出口的闭环。对于易腐产品出口大国如厄瓜多尔、哥伦比亚等，中国企业可考虑布局预冷、质检、初加工环节，提升港口对生鲜类出口的附加价值吸收能力。另外，经过与国内沿海港口协同构建前港后厂式海外联动平台，可将中国产业链部分环节转移至海外，降低运输周转成本，提升产业链控制效率。这种合作模式实现物流路径的延伸，更能构建横跨大洋的价值协作网络，增强中国在全球供应链中的连接力与嵌入深度。

（二）制度协同型：以港口合作促进政策与规则对接

制度协同型模式的核心，不在于政策宣示，而在于经过港口项目的实际运营，推进流程一体化、规则透明化与操作标准化。在推进中，合作通常从三个层面展开：一是港口业务流程的协调融合。中国企业在投资拉美港口或参与码头运营时，会与当地海关、边检、港务管理局进行业务流程对接。例如在厄瓜多尔瓜亚基尔港，中国物流企业在参与集装箱码头建设时，同步引入中国自有通关系统模块，与当地报关系统进行技术适配，从而缩短查验时间与文件传递周期。二是运营规程与技术标准的协商共用。在港口合资或运营合作中，中方企业通常会在集装箱调度、货物堆存、危险品管理等环节引入成熟操作规程，与拉美现行标准协同运行。在秘鲁卡亚俄港合作项目中，中方技术团队将港区调度平台向拉方开放，共同建立一套中英西三语版的操作手册，实现多方员工在同一标准下完成调度与装卸作业。三是港口信息系统的同步开发与接口打通。在实际合作过程中，中方企业往往同步建设物流跟踪平台、码头作业可视化系统，并与当地政府监管平台互联。例如在智利的港口改造项目中，中方利用引入可追溯系统，实现从船靠泊到货物提高的全过程数字化留痕，与智方海关建立 API 接口，实现实时数据回传，提高监管协同效率。未来在制度协同模式上还可进一步深化。一方面，可联合设立港口操作协调中心，作为常设联络机制，由中方技术人员与拉方运营人员共同入驻，实时解决流程差异带来的调度矛盾；另一方面，可探索制定港口协作操作手册，作为“一带一路”港口合作的技术指南，以中西双语形式在拉美多个港口推广使用，增强制度协同的规范性和持续性。

（三）节点驱动型：以战略港口重构跨洋物流格局

中国在“一带一路”倡议下与西班牙语国家展开的港口合作，逐步呈现出节点优先、轴带成网的布局特征，强调经过战略性港口建设和运营，重塑跨太平洋与大西洋间的物流主通道，形成稳定高效的全球运输网络。

节点驱动型合作，首先体现在港口选址的战略性判断。中国企业在布局西班牙语国家港口合作项目时，优先考虑其地理区位对区域货源、海陆通达性及主航线辐射能力的综合作用。如智利的瓦尔帕莱索港紧邻南美太平洋主航道，背靠农业和矿产资源富集区，具备连接南太平洋与亚洲市场的天然通道优势；墨西哥的拉萨罗卡德纳斯港则与美西南地区形成物流接壤点，是联通中美洲—北美—东亚的中转节点。这类港口成为中方投资重点，实质是在跨洋物流链上布点，以点带动周边区域物流结构的集聚与重塑。在操作层面，节点港口的建设有传统码头扩能和装卸设备升级，更强调其多式联运体系的系统完善。如在厄瓜多尔，中国企业可利用港口投资，联合开发港—铁联运系统，将港口与内陆矿区、加工区、工业园高效衔接，解决货源“最后一公里”问题。在港口本体建设之外，还可配套规划内陆堆场、仓储中心及预处理区，形成以港口为中心的放射型运输与作业体系。同时，节点港口合作还涵盖航线重构与运力协同。为增强港口的集疏运能力，中国航运企业可与西语国家港务公司开展航线对接，将中国产品从广州、宁波、青岛港出发，采取太平洋直达+区域内支线分拨的方式，布局覆盖南美西岸主要港口的班轮航线网。在航运联盟机制下，中方可推动与拉美本地船运公司共建共享舱位与班期资源，实现港口—航线—货源的深度匹配，提升节点港口的吞吐效率与周转能力。

四、结语

“一带一路”倡议背景下，中国与西班牙语国家在港口经济领域的合作不断从项目输出向模式协同、制度对接与网络联动迈进。利用理论支撑与实践路径的系统梳理，可见合作模式日益呈现出多元嵌合、层级清晰、结构稳定的特点，为构建跨洲港航命运共同体提供可行范式。

参考文献

- [1] 郭晓玲, 夏雨蒙. “一带一路”倡议下中国对沿线国家(地区)的出口贸易效应研究[J]. 价格月刊, 2025(1): 52-60.
- [2] 陶静. “一带一路”倡议背景下的中国与沿线国家贸易合作模式研究[J]. 全国流通经济, 2024(14): 62-65.
- [3] 张建, 杨瑞颖. “一带一盟”对接视域下欧亚经济联盟国家对“一带一路”重大倡议认知评析[J]. 西北大学学报(哲学社会科学版), 2025, 55(1): 17-32.
- [4] 朱月季, 胡晨, 李佳莲. “一带一路”倡议下中国与东盟国家农业技术合作模式研究[J]. 世界农业, 2018(9): 28-3357, 247.
- [5] 何旺旺, 张峻哲, 夏维力. “一带一路”背景下中国引领全球经济治理的模式与路径研究[J]. 价格月刊, 2024(7): 79-86.
- [6] 李玲. 浅析区域港口竞合模式与机制[J]. 中国储运, 2011, (04): 85-87.
- [7] 蔡汉议. 基于两岸特色经济合作模式来简论福建自贸区对港口经济的影响[J]. 财会学习, 2016, (21): 206+208.
- [8] “一带一路”港口经济合作联盟助力港口经济发展[J]. 港口经济, 2016, (04): 65.