



“一带一路”共建国家 基础设施发展指数报告 **2026**

The Belt and Road Infrastructure Development Index Report 2026

目录 CONTENTS



引 言	III
术语表	V
报告摘要	VIII
2026 年“一带一路”共建国家基础设施发展指数	IX
第一章 “一带一路”共建国家基础设施发展总体特征	01
第一节 “一带一路”共建国家基础设施发展指数分析	02
第二节 “一带一路”共建国家基础设施发展子指数分析	09
第二章 “一带一路”共建国家基础设施发展展望	30
第一节 “一带一路”共建国家基础设施发展机遇	31
第二节 “一带一路”共建国家基础设施发展面临的风险	33
第三节 “一带一路”共建国家基础设施发展建议	36
第三章 “一带一路”共建国家新能源基础设施发展展望	39
第一节 新能源基础设施发展现状	40
第二节 新能源基础设施发展机遇	44
第三节 新能源基础设施发展面临的挑战与风险	47
第四节 新能源基础设施发展建议	49

第四章 “一带一路” 部分国别基础设施发展指数分析·····	51
埃塞俄比亚·····	52
乌兹别克斯坦·····	61
秘鲁·····	70
参考文献·····	79
图表目录·····	82

引言 FOREWORD



2025年是高质量共建“一带一路”走深走实、基础设施互联互通持续释放合作潜能的重要年份。第二届中国—中亚峰会、上海合作组织天津峰会、中国—东盟建设部长圆桌会、中国—拉共体论坛第四届部长级会议等重要的多边合作机制会议成功举办，各方围绕跨境互联互通、绿色能源转型、投融资模式创新、区域协同发展等核心议题深化对接，进一步凝聚各方共识，为“一带一路”共建国家基础设施的高质量发展注入新动力。与此同时，中国与“一带一路”共建国家凝心聚力，扎实推进基建合作提质升级，持续拓展多元投融资渠道，落地了一批典型的跨境交通、绿色能源与数字基建项目，显著增强了各国基础设施互联互通水平与绿色低碳发展能力，为推动“一带一路”共建国家的经济发展、社会进步和民生改善做出积极贡献。

在澳门特别行政区招商投资促进局的大力支持下，在前期良好合作的基础上，中国对外承包工程行业唯一的全国性行业组织——中国对外承包工程商会（以下简称：承包商会）联合中国唯一政策性保险机构——中国出口信用保险公司（以下简称：中国信保）共同开展了2026年“一带一路”共建国家基础设施发展指数研究工作，并第十次发布《“一带一路”共建国家基础设施发展指数报告》，旨在为各方深度参与“一带一路”基础设施投资与建设提供参考，助力各国企业共创高质量共建“一带一路”新局面。本年度指数研究延续之前研究框架，从发展环境、发展需求、发展热度和发展成本等四个维度深入分析基础设施行业发展情况，并对基础设施行业短期发展趋势进行预测和展望。

本报告的结构安排如下：第一部分介绍“一带一路”共建国家基础设施发展总指数及四项分指数的表现特征；第二部分探讨“一带一路”共建国家基础设施行业发展面临的机遇和风险，并提出相关建议；第三部分聚焦新能源基础设施这一行业热点领域，分析行业发展现状，对未来新能源发展前景进行研判；第四部分选取来自不同地区的三个代表性国家，对其基础设施行业进行了详细分析。同时，作为在澳门特区发布的重磅报告，指数研究团队还单独测算了葡语国家基础设施发展指数，分析葡语国家基建发展走势；总结澳门特别行政区2025年以来在参与国际经贸合作等方面取得的辉煌成就，并为澳门特区高质量参与“一带一路”建设、深化与葡语国家基建合作提出了发展建议。有关内

容的分析将通过《葡语国家基础设施发展指数暨澳门特区参与共建“一带一路”成果报告（2026）》单独呈现。

本报告所有数据均来源于国际货币基金组织、世界贸易组织（WTO）、世界银行、世界经济论坛（WEF）、惠誉解决方案（Fitch Solutions）、经济学人智库（EIU）、中国商务部（MOFCOM）、中国对外承包工程商会（CHINCA）、中国出口信用保险公司（SINOSURE）等公开信息源，文中观点是对“一带一路”共建国家基础设施发展前景的独立分析与预测，并不代表政府部门在相关问题上的态度和立场，仅用作分析交流目的。同时，各国政治、经济、社会形势和相关政策处于不断变化和调整之中，报告所反映的信息与实际状况可能存在差异，判断所依据的基础信息也可能存在局限，加之编撰者能力所限和主观影响，报告难免存在不足与缺陷，恳请广大读者不吝指正。

中国对外承包工程商会

中国出口信用保险公司

2026年6月

术语表 GLOSSARY



基础设施
本报告沿用联合国及经济合作与发展组织（OECD）的相关定义，基础设施是一个国家或地区内的公共工程系统。基础设施投资是指公共和私营部门对能够在长期内支持经济可持续发展的固定的、不可移动的资产投资。从经济性质上看，基础设施强调其公共产品属性；从具体行业上说，本报告所指的基础设施包括：电力工程、交通运输（铁路、公路、机场、港口）、信息通讯、水利水务（供水和污水处理）、石油化工、建筑业（一般建筑、工业建设）等。
基础设施建设
简称基建，是指服务于社会发展需求，通过多种方式的资金投入和项目运营方式，推动一国基础设施发展水平提升改善。基础设施建设具有资本密集度高、投资周期长等特征。政府和其他公共机构是基础设施建设的主要参与主体，但近年来，越来越多的私人企业通过 DBO（设计—建造—运营）、BOT（建设—经营—转让）、PPP（公共部门与私人企业合作模式）等带有投资性质的业务模式参与各国基础设施建设当中，基础设施建设模式的多样性不断增加。
“一带一路”倡议
2013 年 9 月和 10 月，中国国家主席习近平在出访哈萨克斯坦和印度尼西亚时先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的重大倡议，“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”简称“一带一路”倡议。
“一带一路”共建国家
共建国家是指已同中国签订共建“一带一路”合作文件的国家。本报告研究对象包括 75 个重点国家，包括：印度尼西亚、菲律宾、沙特阿拉伯、马来西亚、越南、阿拉伯联合酋长国、埃及、尼日利亚、伊拉克、乌兹别克斯坦、塞内加尔、巴基斯坦、蒙古、坦桑尼亚、柬埔寨、几内亚、新加坡、泰国、刚果（金）、加纳、阿根廷、阿尔及利亚、孟加拉国、老挝、俄罗斯联邦、智利、哈萨克斯坦、肯尼亚、塞尔维亚、伊朗、科特迪瓦、塔吉克斯坦、秘鲁、卡塔尔、南非、刚果（布）、玻利维亚、斯里兰卡、波黑、缅甸、土耳其、赞比亚、尼泊尔、喀麦隆、匈牙利、白俄罗斯、马尔代夫、格鲁吉亚、厄瓜多尔、博茨瓦纳、埃塞俄比亚、科威特、波兰、克罗地亚、圭亚那、卢旺达、尼日尔、牙买加、阿曼、吉尔吉斯斯坦、摩洛哥、罗马尼亚、文莱、纳米比亚、乌干达、土库曼斯坦、希腊、突尼斯、加蓬、马达加斯加、塞浦路斯、乌克兰、苏丹、巴林、阿富汗。
东南亚地区
根据联合国区域划分标准，东南亚地区包括菲律宾、柬埔寨、老挝、马来西亚、缅甸、泰国、文莱、新加坡、印度尼西亚和越南。
独联体和蒙古地区
独联体和蒙古地区包括蒙古国、格鲁吉亚、俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰。需要说明的是，尽管乌克兰已于 2018 年 4 月 12 日正式退出独联体，但与前几年度区域划分保持一致，仍将其纳入该区域研究范畴。

南亚地区
根据联合国区域划分标准，南亚地区包括阿富汗、巴基斯坦、马尔代夫、孟加拉国、尼泊尔、斯里兰卡。
拉丁美洲与加勒比地区
根据联合国区域划分标准，拉丁美洲与加勒比地区包括智利、秘鲁、阿根廷、圭亚那、厄瓜多尔、玻利维亚、牙买加。
撒哈拉以南非洲地区
根据联合国区域划分标准，撒哈拉以南非洲地区包括南非、尼日利亚、埃塞俄比亚、刚果（布）、加蓬、加纳、乌干达、塞内加尔、科特迪瓦、赞比亚、刚果（金）、坦桑尼亚、肯尼亚、喀麦隆、苏丹、纳米比亚、尼日尔、卢旺达、马达加斯加、几内亚、博茨瓦纳。
西亚北非地区
根据联合国区域划分标准，西亚北非地区包括土耳其、阿拉伯联合酋长国、沙特阿拉伯、阿曼、巴林、伊朗、卡塔尔、科威特、伊拉克、埃及、摩洛哥、阿尔及利亚、突尼斯。
中亚地区
根据联合国区域划分标准，中亚地区包括哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦。
中东欧地区
根据联合国区域划分标准，中东欧地区包括波兰、匈牙利、罗马尼亚、希腊、塞浦路斯、塞尔维亚、克罗地亚、波斯尼亚和黑塞哥维那。
葡语国家
葡语国家包括：安哥拉、巴西、佛得角、几内亚比绍、赤道几内亚、莫桑比克、葡萄牙、圣多美和普林西比、东帝汶，共 9 个国家；有关葡语国家基础设施发展指数的分析，详见《葡语国家基础设施发展指数暨澳门特区参与共建“一带一路”成果报告》 ¹ 。
“一带一路”共建国家基础设施发展指数
“一带一路”共建国家基础设施发展指数是一个反映共建国家基础设施行业的发展环境、发展需求、发展热度和发展成本的综合性指数。发展指数得分越高，一国的基础设施行业前景越好，对企业赴该国进行基础设施行业投资、生产经营的吸引力越大。
“一带一路”共建国家基础设施发展环境指数
“一带一路”共建国家基础设施发展环境指数包括政治环境、经济环境、主权偿付能力、营商环境和行业环境五个维度，反映企业参与一国基础设施发展的内外部环境状况。发展环境指数得分高，表示一国基础设施发展环境优越、各方面支持力度较大。
“一带一路”共建国家基础设施发展需求指数
“一带一路”共建国家基础设施发展需求指数包括相对需求和绝对需求两个维度，并充分考虑社会效用最大化和放松预算约束等条件，反映一国基础设施的实际需求情况。发展需求指数得分高，表示一国基础设施发展需求旺盛、更具开发潜力。

1 自 2023 年起，研究团队单独测算“葡语国家基础设施发展指数”并撰写《葡语国家基础设施发展指数暨澳门特区参与共建“一带一路”成果报告》（简称《葡语国家基建指数报告》），相关分析详见《葡语国家基建指数报告》。

“一带一路” 共建国家基础设施发展热度指数
<p>“一带一路” 共建国家基础设施发展热度指数包括全球基建项目新签合同额、基建项目的私人投资额、中国对外承包工程企业新签合同额三个维度，反映一国基础设施行业投资建设热度。发展热度指数得分高，表示一国基础设施发展活跃度高、市场吸引力大。</p>
“一带一路” 共建国家基础设施发展成本指数
<p>“一带一路” 共建国家基础设施发展成本指数包括经营成本、融资成本和管理成本三个维度，反映企业参与“一带一路” 共建国家基础设施发展的生产经营成本、项目资金借贷成本、合规成本和其他隐性成本。发展成本指数得分属于逆向指标，指数得分越高，表示一国基础设施发展成本越低。</p>
总指数和区域指数
<p>总指数反映了“一带一路” 75 国的总体情况，将各国指数以 GDP 为权重加权平均而来；区域指数反映的是各个区域的得分情况，测算方法与总指数相同。</p>
指数编制方法说明
<p>本模型从发展环境、发展需求、发展热度、发展成本四大核心维度，构建共建国家基础设施发展总指数模型，并同步测算四项子指数。整体指标体系共计设置 15 项二级指标、43 项三级基础指标，全面覆盖基础设施领域多维度发展特征。</p> <p>在模型量化测算环节，运用滑动平均法开展数据预处理与趋势平滑修正，弱化短期异常数据扰动；采用超效率 DEA 模型计算各国基础设施投入产出效率，以量化基础设施供需缺口及发展紧迫程度；采用熵值法完成各项基础指标客观赋权，规避主观赋值偏差。通过标准化处理、权重赋值、综合加权计算等规范统计流程，最终完成总指数与各子指数的量化测算，尽量保障测算结果的科学性、客观性与可比性。</p>

▶ 报告摘要 SUMMARY



2026年，75个“一带一路”共建国家基建市场需求旺盛，基础设施发展总指数升至121，连续六年保持增长，呈现稳中向好态势。其中，发展热度指数小幅上行，发展需求指数维持高位，发展成本指数保持稳定，而发展环境指数受外部风险增加影响小幅回落。

从区域来看，东南亚、西亚北非和中亚地区指数排名分列前三甲，国际基础设施投资持续向新兴市场倾斜。从国别来看，沙特阿拉伯继续蝉联首位，越南与阿联酋并列发展热度指数首位。从细分领域来看，交通、建筑和石化领域需求增速较快，新能源基础设施加速发展，跨境互联互通仍是国际基础设施合作的重要主题，投建营一体化、绿色金融多元化正成为基建行业转型发展的驱动力。

与此同时，“一带一路”共建国家基础设施发展面临地缘政治风险高企、基建融资依然短缺、市场竞争持续加剧等风险和挑战。建议各国政府、承包商、金融机构等各方分别从强化政策保障、提升综合竞争力、创新金融服务等方面协同发力，共同推动“一带一路”共建国家基础设施的高质量可持续发展。

2026年“一带一路”共建国家基础设施发展指数

2026年基础设施发展指数					2026年基础设施发展指数				
排名	国家	同比变动			排名	国家	同比变动		
		得分	得分	排名			得分	得分	排名
1	沙特阿拉伯	139	--	↔	39	智利	116	--	↑2
2	印度尼西亚	136	+2	↔	40	喀麦隆	115	+2	↑4
3	马来西亚	134	+2	↔	41	刚果(金)	115	--	↑4
4	越南	134	+2	↔	42	阿曼	115	--	↓2
5	阿拉伯联合酋长国	129	+1	↔	43	白俄罗斯	115	--	↑7
6	泰国	125	--	↔	44	乌干达	115	--	↑2
7	阿尔及利亚	124	+1	↔	45	吉尔吉斯斯坦	114	+1	↑3
8	埃及	122	+2	↔	46	俄罗斯联邦	114	-3	↓5
9	新加坡	122	+1	↑1	47	刚果(布)	114	--	↓3
10	柬埔寨	121	--	↑2	48	牙买加	114	--	↑4
11	乌兹别克斯坦	121	--	↔	49	波黑	113	--	↓18
12	匈牙利	121	+2	↑2	50	尼泊尔	113	--	↑1
13	塞尔维亚	121	+1	↑6	51	希腊	113	--	↓2
14	伊拉克	121	+1	↑3	52	缅甸	113	-2	↑3
15	哈萨克斯坦	120	--	↑1	53	博茨瓦纳	113	--	↑3
16	秘鲁	120	+2	↓3	54	马尔代夫	113	+2	↑4
17	科威特	120	--	↑7	55	厄瓜多尔	113	+1	↔
18	尼日利亚	120	-2	↔	56	纳米比亚	112	--	↓8
19	坦桑尼亚	119	--	↓10	57	卡塔尔	112	--	↑4
20	加纳	119	+1	↓5	58	圭亚那	112	--	↑9
21	肯尼亚	119	+1	↑4	59	卢旺达	112	--	↑6
22	蒙古国	119	+1	↑1	60	尼日尔	112	--	↑2
23	摩洛哥	119	--	↓1	61	波兰	112	--	↓2
24	土耳其	119	+1	↓3	62	格鲁吉亚	111	--	↓2
25	孟加拉国	118	--	↑1	63	克罗地亚	110	-1	↓5
26	埃塞俄比亚	118	+1	↑1	64	罗马尼亚	110	--	↑3
27	巴基斯坦	118	--	↓6	65	土库曼斯坦	108	--	↓10
28	塞内加尔	118	--	↑7	66	玻利维亚	108	--	↓5
29	老挝	118	--	↑2	67	文莱	108	-2	↓3
30	南非	118	--	↑2	68	巴林	107	--	↓3
31	科特迪瓦	117	--	↓2	69	加蓬	107	--	↓3
32	伊朗	117	--	↑1	70	塞浦路斯	107	--	↑1
33	几内亚	117	+1	↑1	71	马达加斯加	106	+1	↑3
34	阿根廷	116	--	↓6	72	突尼斯	106	-2	↔
35	斯里兰卡	116	--	↑7	73	乌克兰	99	--	↑1
36	塔吉克斯坦	116	--	↑1	74	阿富汗	97	--	↑3
37	菲律宾	116	--	↓1	75	苏丹	87	--	↔
38	赞比亚	116	+1	↔					

■ 东南亚
 ■ 西亚北非
 ■ 中亚
 ■ 南亚
 ■ 独联体和蒙古
 ■ 中东欧
 ■ 拉丁美与加勒比
 ■ 撒哈拉以南非洲

注：自2023年起，研究团队单独测算“葡语国家基础设施发展指数”，并撰写《葡语国家基础设施发展指数暨澳门参与共建“一带一路”成果报告》（简称《葡语国家基建指数报告》），相关9个葡语国家不参与“一带一路”共建国家基础设施发展指数排名，相关分析详见《葡语国家基建指数报告》。

第一章

“一带一路”共建国家 基础设施发展总体特征

2026年，“一带一路”共建国家基础设施发展总指数保持稳步增长。从四项子指数来看，发展热度指数小幅上行，发展需求指数和发展成本指数与上年基本持平，发展环境指数略有回调。分行业看，各领域基建发展需求普遍增加，交通、建筑、石化行业增长较快。总体而言，尽管受地缘政治、主权债务等不利因素扰动，共建国家基础设施发展依然稳健，市场需求旺盛，合作空间广阔，呈现长期向好态势。

第一节 “一带一路” 共建国家基础设施发展指数分析

“一带一路” 共建国家基础设施发展指数稳步上升

2026 年，“一带一路” 共建国家基础设施发展总指数从 2025 年的 120 升至 121，连续六年保持增长。基建市场需求持续释放、投资热度稳步攀升、建设成本总体稳定，共建国家基础设施发展呈现稳中有升、韧性强劲的良好态势。与此同时，受全球地缘政治冲突延续、主权债务风险高企等多重因素影响，共建国家基础设施发展环境仍面临一定挑战。

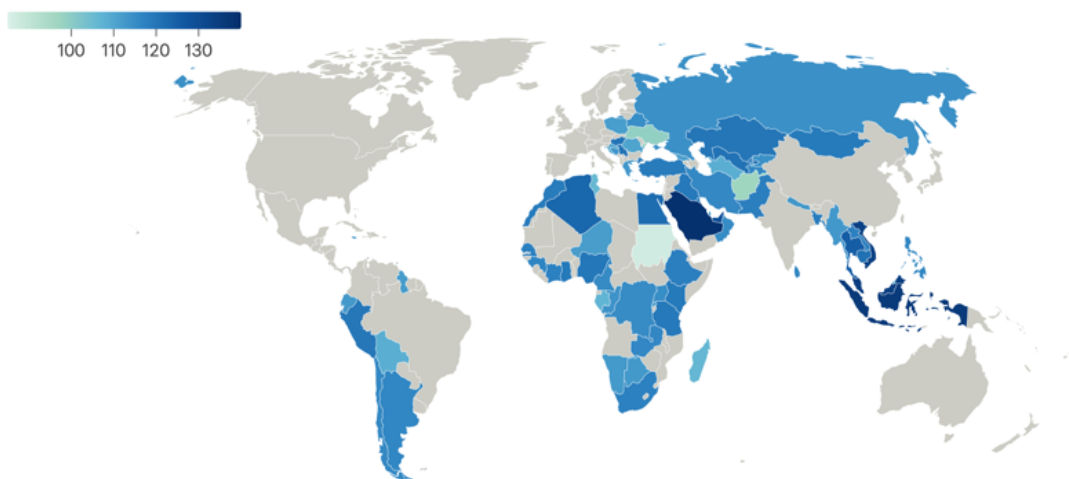


图 1 “一带一路” 共建国家基础设施发展指数 (2026)

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

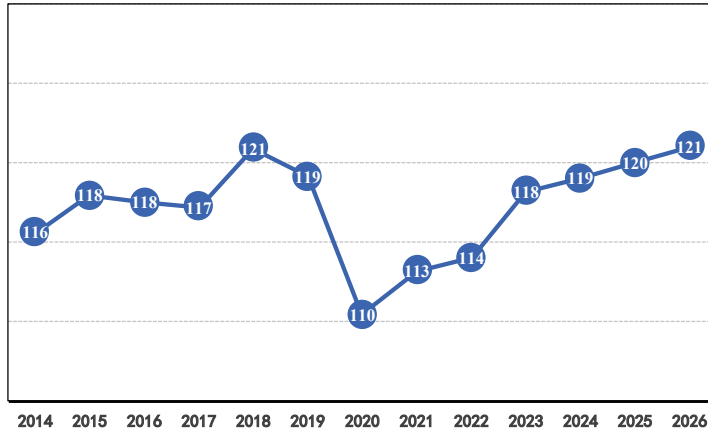


图 2 “一带一路” 共建国家基础设施发展指数 (2014—2026)

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

表 1 “一带一路” 共建国家基础设施发展分指数变化情况²

指数	2024 年	2025 年	2026 年
总指数	119	120	121
发展环境指数	113	115	114
发展需求指数	134	136	136
发展热度指数	125	125	126
发展成本指数	98	98	98

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

二 东南亚蝉联榜首，中亚与撒哈拉以南非洲排名提升

从 2026 年区域市场的指数表现看，四个地区得分上涨，三个地区得分与上年持平，一个地区得分下降。其中，东南亚发展环境、发展热度指数表现突出，推动区域总指数升至 129，蝉联区域排名首位；西亚北非与中亚发展需求和发展热度得分双增长，拉动区域指数分别升至 125 和 118，位居区域排名第二和第三；在发展需求、发展成本指数提升的作用下，撒哈拉以南非洲区域的指数升至 117，排名跃升 2 名至第五；独联体和蒙古地区因发展环境恶化，区域指数下降至 113，区域排名下滑至第七名。

2 本报告中各项指数得分均已四舍五入取整，排名依据原始分值（保留两位小数）由高至低进行。因此，在整数层面显示为同分的国家 / 地区，其实际原始得分可能存在细微差异，排名先后亦基于此。表中“排名”列已反映经此规则处理后的最终顺序。

表 2 2025—2026 年各区域基础设施发展总指数变化情况

国家	2025 年		2026 年	
	指数	排名	指数	排名
东南亚	128	1	129	1
西亚北非	124	2	125	2
中亚	116	4	118	3
南亚	117	3	117	4
撒哈拉以南非洲	115	7	117	5
拉丁美洲与加勒比	116	5	116	6
独联体和蒙古	116	6	113	7
中东欧	113	8	113	8

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

东南亚地区指数排名蝉联首位，基建进入提质升级新阶段。2026 年，东南亚地区基础设施发展总指数升至 129，蝉联区域排名首位。2025 年以来，东南亚各国持续优化营商环境，在市场准入、财政税收、绿色投资等方面出台系列优惠政策，进一步巩固了其作为重点基建市场的核心地位。域内各国持续落实中长期基建规划、充分发挥区域一体化战略优势，推动一批交通、能源、数字、房建等领域的标志性项目加速落地，基建行业发展继续领跑。值得一提的是，随着东南亚经济发展进入新阶段，产业升级、人口增长与城镇化进程持续推进，部分国家的发展重心逐步从补短板、扩规模转向提质量、促协同，已有基础设施的升级改造与新型基础设施的建设需求显著增长，绿色低碳基础设施、跨境互联互通和智慧化改造项目正逐步成为驱动东南亚各国基建行业高质量发展的关键引擎。

中亚地区指数排名提升，基建投资热度持续升温。2026 年，中亚地区基础设施发展总指数升至 118，区域排名提升 1 位至第三。2025 年，中亚五国实际 GDP 增速在 6%—11% 之间³，显著高于全球与多数新兴经济体水平，经济快速扩张带动内需与投资持续升温，城镇化、产业升级与消费升级协同发力，为基建市场注入旺盛活力。2025 年，中资企业在中亚地区新签合同额同比大幅增长 50% 至 174 亿美元⁴，成为区域基建活力持续迸发的有力印证。此外，随着中国—中亚机制常态化运作，域内各国积极将本国中长期发展战略与共建“一带一路”深度对接，以跨境互联互通为重点方向，推进交通路网、能源通道等骨

³ 数据来源：中亚五国国家统计局。

⁴ 数据来源：中国对外承包工程商会。

干工程建设，加速推动中吉乌铁路、区域跨境公路改造、跨国油气管道扩容等标杆项目落地实施，持续释放基建投资增长空间。

撒哈拉以南非洲地区指数排名大幅跃升，基建发展需求迫切。2026年，撒哈拉以南非洲基础设施发展总指数升至117，排名跃升2名至第五，发展需求的持续释放是拉动指数上行的核心动因。2025年以来，《非洲大陆自由贸易区协定》落地实施与非盟《2063年议程》有序推进，推动区域营商环境持续优化。域内国家通过逐步下调商品关税、简化跨境通关流程、统一区域投资规则等举措，有效降低跨境经营成本、稳定市场发展预期，大大提振国际资本与工程承包商的参与信心。随着区域人口快速扩张与城镇化进程稳步推进，城镇扩容、民生配套升级产生刚性诉求，催生大量住房、交通、电力、水利等领域需求持续释放。据非洲开发银行2025年测算，非洲基础设施年度投资需求约1300—1700亿美元，实际投入仅约600—1000亿美元，缺口达700—1000亿美元；撒哈拉以南非洲作为核心区域，缺口占比约70%，进一步显示出该区域在基建领域补短板、扩规模的迫切需求。

三 多数国家基础设施指数上升，部分国家优势明显

2026年，在75个共建国家中，有49个国家基础设施发展指数实现上涨，占比为65.3%，较2025年（73%）有所收窄。其中，低收入和中低收入国家展现出较强的发展韧性与追赶势头，指数上涨的国家占比约为71%，而在中高收入及高收入国家中仅有约61%的国家实现指数上升，反映出基础设施投资重心正进一步向新兴市场倾斜。展望未来，全球基建投资机会将更多集中在快速成长的新兴经济体，相关市场主体可顺应这一趋势，及时优化海外布局与投资策略。

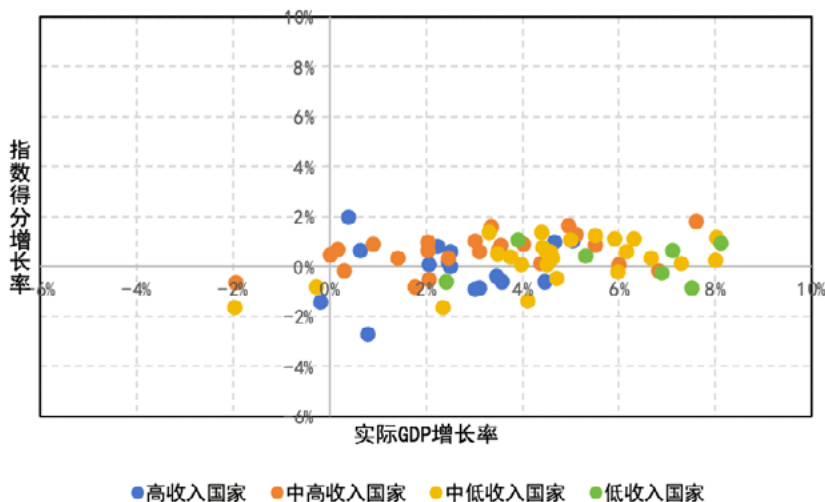


图3 “一带一路” 共建国家基础设施发展指数与实际 GDP 预测增长率（2026）

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库，国际货币基金组织（IMF）。

沙特阿拉伯指数得分下降，但继续领跑榜单。2026年，沙特阿拉伯基础设施发展总指数得分为139⁵，较上年小幅回落，但排名继续保持首位。在经历前期高速扩张后，沙特基建市场逐步迈入调整阶段，叠加区域局势带来的外部扰动，总指数得分小幅下调。然而，稳定的宏观经济环境、强力的财政支持和清晰的国家战略，仍支撑沙特成为全球最具吸引力的基础设施投资目的地。具体来看，沙特宏观经济运行稳定，经济增长韧性与财政保障能力突出。世界银行、IMF等机构预测，2027年沙特GDP增速将保持在3.1%-4.3%区间⁶，为基础设施发展提供了良好的发展环境。同时，沙特政府以“2030愿景”为引领，将基建投资作为经济多元化、能源转型和提升国家竞争力的重要抓手，持续加大各领域投资，有效拉动基建需求稳步释放。一方面，沙特大力布局清洁能源，推进15GW可再生能源项目、签署83亿美元购电协议，大力发展光伏、风电等领域；另一方面，深化交通领域市场化改革，开放阿卜哈、塔伊夫等四大机场运营权，通过市场化运营机制提升交通枢纽效能。当前，新能源、城市交通成为建设热点，穆罕默德·本·萨勒曼王子体育场、沙特柔直输电工程等标志性项目加速落地，持续汇聚全球资本与市场资源。

匈牙利指数得分上升明显，位居中东欧市场第一。2026年，匈牙利基础设施发展表现亮眼，总指数得分由2025年的118升至121，排名由第18位大幅跃升至第12位，区域排名由2025年的第2位升至第1位。匈牙利政府持续优化营商环境，大力推进数字化改革，推出数字化企业注册系统以提升企业注册效率，并在2025年实行增值税改革，进一步降低企业的税负成本。同时，匈牙利立足区位优势，锚定“新能源集聚、跨境交通互联互通”两大发展方向，精准引进大型龙头企业产业投资项目，带动属地能源管网、城市间交通、

5 本次指数测算基于2025年及已公布的2026年初数据；2026年中东局势变化未纳入量化测算。

6 数据来源：国际货币基金组织（IMF），《世界经济展望报告》，2026年4月版。

产业园区等配套基建提档升级，形成产业牵引基建、基建托举产业的良性联动格局。在政策与产业双重赋能下，一批重大基建项目加速推进，布达佩斯国际机场铁路项目启动招标，匈塞铁路匈牙利段正式开启货运运输，匈牙利区域交通枢纽的核心地位不断夯实。

新加坡指数稳步攀升，首度跻身共建国家前十。2026年，新加坡基础设施发展综合实力稳步抬升，总指数得分为122，排名由2025年的第11位升至第9位，排名首度跻身共建国家前十。新加坡营商环境成熟完善，经济增长保持较强韧性。2025年新加坡GDP增长率上调至5%，固定资产投资承诺（FAI）高达110亿美元⁷，为基建迭代扩容提供充足的资金支持。新加坡与马来西亚签署《柔佛—新加坡经济特区协议》⁸，为深化跨境贸易畅通、人员往来便利化及区域产业协同发展搭建长效合作框架。同时，新加坡立足全球交通枢纽与数字经济中心定位，新加坡重点从航空枢纽、轨道交通、国际港口、高端数字基建等四大领域发力，持续释放基础设施升级改造需求。在多重利好加持下，多领域标志性基建项目同步推进，如樟宜机场T5航站楼全面开工建设，轨道交通跨岛线二期土建工程高效启动，裕廊岛700MW超大规模低碳数据中心园区正式官宣，持续巩固新加坡全球枢纽的竞争优势。

四 各领域发展需求普遍上升，交通运输建筑石化增速较快

2026年，电力工程、交通运输、信息通讯、建筑业、石油化工和水利水务领域的发展需求指数均有所上涨。其中，交通运输、建筑业和石油化工三大领域需求增长最快，分别聚焦跨境互联互通、民生和产业配套以及产业升级等领域。各国密集推进相关项目，释放基建活力，带动区域经济发展。

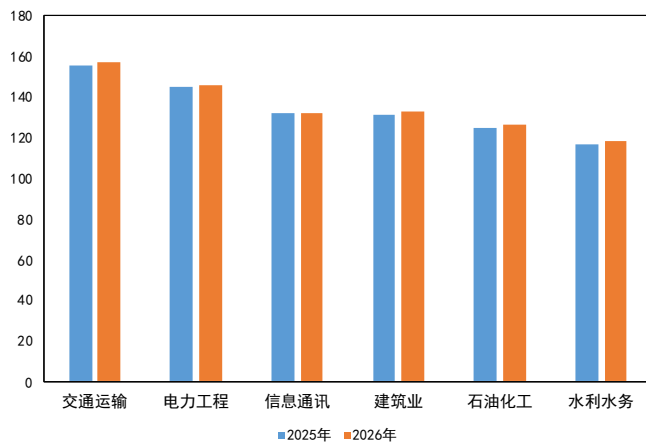


图4 “一带一路”共建国家近两年各细分领域基础设施发展需求指数

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

7 数据来源：新加坡贸易与工业部（MTI）、新加坡经济发展局（EDB），2026年2月官方发布。

8 《柔佛—新加坡经济特区协议》以跨境要素自由流动、产业协同、通关便利、人才互通、基础设施互联互通为重点，推动港口、物流、产业园区、数据中心等一体化布局。

交通运输领域发展需求持续旺盛，跨境互联互通仍是各国建设重点。2026年，“一带一路”共建国家交通领域基础设施发展需求指数得分为157，上涨两分。据不完全统计⁹，2025年以来，75个共建国家中67个国家布局了交通运输类项目建设，正在推进和实施的项目超过700个，其中跨境联通类项目增长较为明显。例如，2025年3月中越同步开工建设的项目超过700个，其中跨境联通类项目增长较为明显。例如，2025年3月中越同步开工建设的项目超过700个，其中跨境联通类项目增长较为明显。例如，2025年3月中越同步开工建设的项目超过700个，其中跨境联通类项目增长较为明显。例如，2025年3月中越同步开工建设的项目超过700个，其中跨境联通类项目增长较为明显。例如，2025年3月中越同步开工建设的项目超过700个，其中跨境联通类项目增长较为明显。

建筑领域需求回暖，城市及工业建设需求持续释放。2026年，“一带一路”共建国家建筑业发展需求指数得分为133，上涨两分。据不完全统计¹⁰，2025年以来，75个共建国家中共有60个国家开展了建筑类项目建设，新签合同额约1521.6亿美元。各地陆续推进住宅开发、城市更新和产业园区类重点项目，拉动建筑业复苏、激活城市与工业建设市场。2025年1月，阿联酋沙迦Al Tay Hills住宅项目正式启动，总投资9.53亿美元，用以满足当地人口增长和高净值人群居住与投资需求；同期，马来西亚正式设立柔佛—新加坡经济特区（JS—SEZ），重点发展人工智能、量子科技、航空航天等高端产业，预计2025—2034年将累计落地100个项目，催生大量配套建筑项目需求；2026年2月，乌兹别克斯坦全面启动大规模住宅建设与城市更新改造，规划到2040年实现年均新建住房28万套，有效保障新增家庭住房需求、提升城市综合承载能力。

石油化工领域需求稳定，产业升级成为投资重点。2026年，“一带一路”共建国家石油化工领域基础设施发展需求指数得分为126，上涨一分。据不完全统计¹¹，2025年以来，75个共建国家中共有41个国家开展石油化工类项目建设，相关项目合计投资规模约242亿美元，主要用于推动产业升级。2025年3月，尼日利亚签约重启奥吉迪本天然气产业园，拟投资200亿美元配套电力、化肥、精细化工、高端铝冶炼及LNG、甲醇生产，延伸产业链，推动清洁能源利用。4月，沙特联合中外企业启动延布炼油厂升级扩建工程，将延布炼厂从单一炼油升级为世界级炼化一体化基地，打造全产业链创新生态。11月，尼日利亚宣布将丹格特炼油厂日处理能力提高至140万桶，建成全球最大的单体智能炼油厂，并强化高附加值化工品生产。12月，沙特贾夫拉天然气项目正式投产，并于2026年2月进入商业化运营阶段，有效提升区域天然气产能，推动能源结构调整。

⁹ 数据来源：惠誉 BMI、中国对外承包工程商会。

¹⁰ 数据根据惠誉 BMI 关键基建项目库、中国对外承包工程商会统计资料整理测算。

¹¹ 数据根据惠誉解决方案（Fitch Solutions）关键基建项目库、中国对外承包工程商会统计资料整理测算。

第二节 “一带一路” 共建国家基础设施发展子指数分析

“一带一路” 共建国家基础设施发展指数包含发展环境、发展需求、发展热度和发展成本等四项子指数。总体来看，四个子指数呈现稳中有升态势，其中发展环境指数小幅回落，发展需求指数保持高位稳定，发展热度指数小幅上升，发展成本指数与上年持平。

一 “一带一路” 共建国家基础设施发展环境指数

发展环境指数涵盖政治环境、经济环境、主权偿付能力、营商环境和行业环境等五个维度，综合反映共建国家基础设施发展的内外部环境状况。发展环境指数得分高，表明一国基础设施发展环境优越，各方面支撑保障力度强。

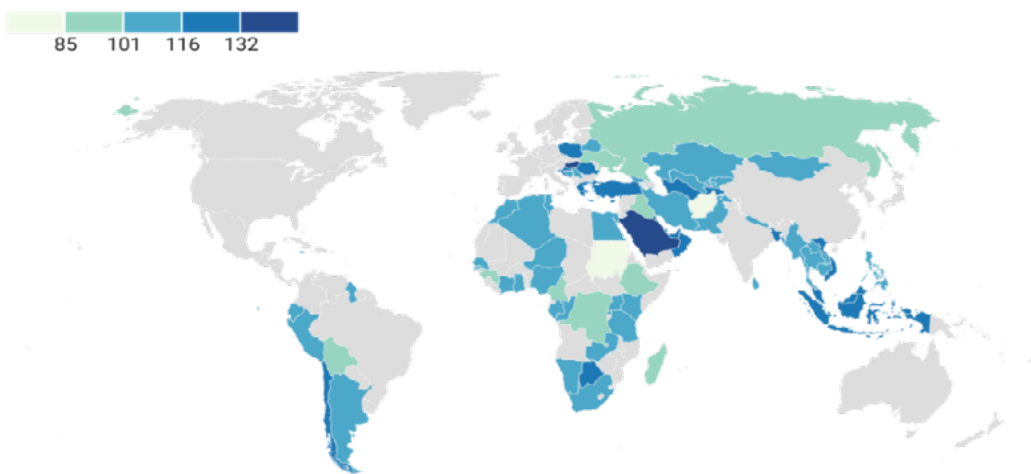


图5 “一带一路” 共建国家基础设施发展环境指数（2026）

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

（一）发展环境指数总体变化情况

2026年，“一带一路” 共建国家基础设施发展环境指数为114，较上年小幅下降1分，结束了此前连续两年的上升态势。当前，受地缘政治局势紧张复杂、贸易保护主义抬头等因素影响，共建国家基建合作的外部环境略有回落。但总体来看，新兴经济体的增长韧性

依然突出，跨境投资保持活跃，政策沟通持续深化，为区域基础设施合作的发展提供有力支撑。

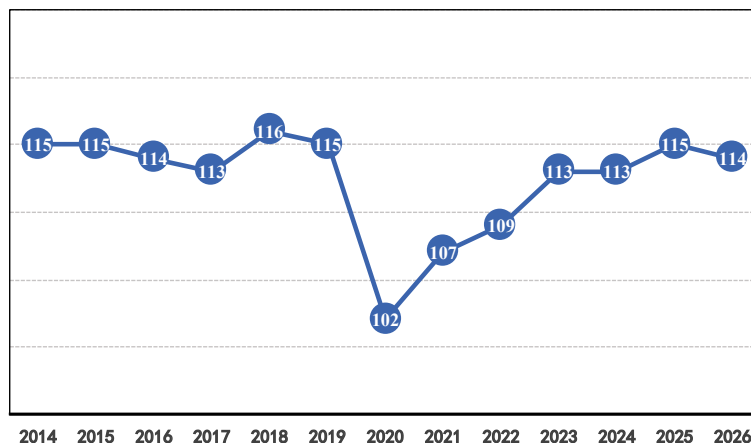


图 6 “一带一路” 共建国家基础设施发展环境指数 (2014-2026)

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

(二) 发展环境指数区域及国别得分情况

2026 年，各区域基础设施发展环境指数排名与 2025 年保持一致。其中，东南亚地区发展环境指数稳步提升，且继续排名首位；西亚北非地区发展环境指数得分涨幅最大，排名第二。从国别发展环境指数来看，45.9% 的国家实现增长，8.2% 的国家保持稳定。其中，沙特阿拉伯发展环境指数得分为 150，位居共建国家之首，而匈牙利、刚果（金）、巴基斯坦发展环境指数得分涨幅较大。

表 3 2025—2026 年各区域基础设施发展环境指数变化情况

区域	2025 年		2026 年	
	指数	排名	指数	排名
东南亚	122	1	123	1
西亚北非	122	2	123	2
中东欧	121	3	121	3
中亚	115	4	115	4
南亚	111	5	110	5
拉丁美洲与加勒比	110	6	110	6
撒哈拉以南非洲	103	7	103	7
独联体和蒙古	99	8	90	8

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

表 4 2025—2026 年发展环境指数得分及排名 (TOP15)

国家	2025 年		2026 年	
	指数	排名	指数	排名
沙特阿拉伯	147	2	150	1
新加坡	148	1	149	2
匈牙利	143	3	147	3
马来西亚	127	5	130	4
阿曼	130	4	129	5
越南	125	6	124	6
希腊	122	8	124	7
印度尼西亚	121	9	123	8
阿拉伯联合酋长国	123	7	123	9
塞浦路斯	119	16	121	10
罗马尼亚	119	14	121	11
文莱	118	18	119	12
科威特	118	19	118	13
乌兹别克斯坦	116	23	118	14
博茨瓦纳	121	10	117	15

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

东南亚发展环境稳健向好，域内多国表现亮眼。东南亚地区 2026 年发展环境指数升至 123，继续位居各区域之首。2025 年东南亚实际 GDP 增长 4.1%，领先新兴市场平均水平；外国直接投资（FDI）流入同比增长 12.3%，跨境投资保持活跃，共同带动营商环境持续优化，发展动能不断增强¹²。分国别看，新加坡主动强化宏观调控，落实专项财政补贴政策，深化产业结构性改革，产业发展韧性持续增强，市场综合吸引力显著提升，发展环境指数升至 149，在共建国家中位列第二。马来西亚依托国家“马达尼”经济发展框架，着力补齐发展短板，推进基础设施提质升级，加快布局数字经济新兴产业，发展环境指数提升至 130，位列全球第四。印度尼西亚加大财政专项投入力度，统筹安排近 1900 亿美元资金，保障新首都开发与骨干交通网络升级等工程建设，国际资本市场信心持续提振，区域基建投资热度不断走高，发展环境指数升至 123，位列全球第八。综合来看，凭借稳定的经济复苏势头、持续活跃的跨境投资以及各国精准有效的政策支撑，东南亚地区发展环境优势持续巩固，稳居全球跨境基建投资区域之首。

¹² 数据来源：国际货币基金组织（IMF），《世界经济展望报告》，2026 年 4 月版。

西亚北非发展环境指数涨幅较大，沙特阿拉伯位居全球首位。2026年，西亚北非地区发展环境指数得分升至123，在各区域排名第二。尽管2026年地区军事冲突的外溢风险带来诸多不确定性，但主要产油国大力推动经济多元化转型，降低对化石燃料的依赖，成为拉动区域发展环境持续改善的主要动力。分国别来看，沙特阿拉伯出台新版外商投资法，放宽外资准入门槛，引导外资投向非石油新兴产业；持续优化金融配套服务，降低跨境企业融资运营成本，发展环境指数升至150，位居全球首位。埃及持续优化外资准入管理制度，放宽外商投资准入条件，出台外资企业购置土地和商用住宅的专项便利政策，提升跨境投资落地便利度，持续优化营商环境生态，发展环境指数升至111，位居全球第35位。

中东欧发展环境指数保持稳定，匈牙利表现突出。2026年，中东欧地区发展环境指数得分稳定在121，排名第三位。与2025年相比，域内各国在促进经济增长、提升偿债能力和增强政权稳定性等方面取得积极进展。分国别来看，匈牙利政府统筹施策，整合低息贷款、专项补助等多重扶持工具，累计面向中小企业投放14000亿匈牙利福林的资金支持，纾解企业经营痛点，稳固市场发展预期，发展环境指数大幅提升至147，位居共建国家第三。塞浦路斯聚焦财税制度改革，优化税收架构，下调企业所得税税率，发挥税制市场化竞争优势，持续强化跨境资本落地吸引力，发展环境指数同步升至121，位居第十位。罗马尼亚拓宽合规税收增收渠道，稳步提升政府财政运行韧性，发展环境指数同样升至121，位居第11位。整体来看，中东欧地区持续推动常态化财税改革，营商环境稳健向好，为跨境基础设施合作提供保障。

（三）发展环境指数影响因素分析

经济增长稳中有进，通胀水平总体回落。2025年以来，多数共建国家推进投资便利化改革、加大基础设施投入、稳定能源与粮食供给，有效提振了经济活力，推动经济的回升。2026年，全球经济预计增长3.1%，其中，“一带一路”共建国家平均增速约为3.9%，超过三分之二的国家增速处于2%—6%区间，显著高于全球平均水平，展现出更强的增长韧性¹³。2025年共建国家整体通胀压力较2024年显著缓解，但内部差异依然明显。土耳其通胀率虽从高位回落，但仍维持在30%—34%区间，呈现前高后稳态势；乌干达等国则保持在3.4%左右的温和水平。总体来看，宏观经济回暖与通胀整体下行，使共建国家基建发展环境总体持续优化。

营商环境持续优化，制度型开放成为吸引外资的关键。2025年，共建国家在资本流动、

13 数据来源：国际货币基金组织（IMF），《世界经济展望报告》，2026年4月版。

审批办理、市场准入等环节推出一系列便利化举措，外商投资吸引力稳步提升。摩洛哥通过修订《资本转移法案》¹⁴，赋予外商投资者完全自由的资本及收益汇出权利，重点吸引能源、交通、数字基建领域的长期资本。阿联酋阿布扎比全球市场正式实施“零税收”政策（免征企业所得税、资本利得税及预提税），并将外资企业注册时间缩短至 15 天。哈萨克斯坦正式通过《投资者签证条例》，简化签证与居留手续降低外资准入门槛，吸引长期投资。以上举措推动营商环境向资本自由、审批高效、准入便利的系统性制度保障延伸，为跨境基建合作创造了更有利的条件。

地缘政治与安全风险加剧，项目不确定性或将上升。2025 年，全球地缘政治博弈进一步升级，安全形势趋于复杂，对共建国家基础设施发展环境造成挑战，传统安全风险显著升高。中东地区局势持续动荡，纳卡地区冲突反复，东地中海争端加剧地区紧张态势；俄乌冲突持续延宕，重塑东欧安全格局，独联体和蒙古地区发展环境指数大幅下滑至 90。与此同时，非传统安全风险同步加剧，部分共建国家政局不稳、社会治安恶化，恐怖主义、网络安全等威胁交织，进一步加大基建项目运营与项资产安全隐患。贸易保护主义抬头，部分经济体提高关税壁垒加征高额关税，不仅扰乱全球供应链，还直接推高基建项目所需的钢材、机械等进口成本。综合来看，地缘风险已成为制约发展环境改善的核心因素，各方需将安全评估纳入项目全周期管理。

主权偿付能力分化，各国财政管理水平差异明显。2025 年，“一带一路”共建国家的主权偿付能力呈现明显分化趋势。整体看，随着全球经济增长放缓和融资环境收紧，部分国家财政压力有所上升，外债风险边际增加。但区域分化特征更为突出，能源出口国和完成债务重组的国家偿付能力改善，财政较为脆弱、依赖外部融资的国家风险上升。具体而言，沙特阿拉伯、阿联酋等海湾产油国凭借高油价收入和充裕的主权财富基金，主权信用评级稳定，偿付能力充足。赞比亚、加纳等国在国际货币基金组织（IMF）和世界银行（WB）主导下完成外债重组，短期流动性压力得到缓解，主权风险边际下降。另一方面，部分撒哈拉以南非洲国家（如加蓬、莫桑比克）虽未被列为违约国家，但其债务利差处于高位，风险敞口依然较大。与此同时，美国国债收益率波动对新兴市场国家的外债成本产生传导效应，部分过度依赖外币融资的国家财政赤字率有所上升。

14 摩洛哥通过修订《资本转移法案》，保障外资与收益自由汇出、提升投资便利化水平，进一步增强外资在能源、交通、数字基建等领域的长期投资意愿。

二 “一带一路” 共建国家基础设施发展需求指数

发展需求指数包括相对需求和绝对需求两个维度，其中，绝对需求侧重基础设施存量缺口与现实建设刚需，相对需求结合经济体量、人口规模进行横向对比，并充分考虑社会效用最大化和放松预算约束条件，综合反映共建国家基础设施的实际需求情况。发展需求指数得分越高，表明一国基础设施发展需求越旺盛、开发潜力越大。

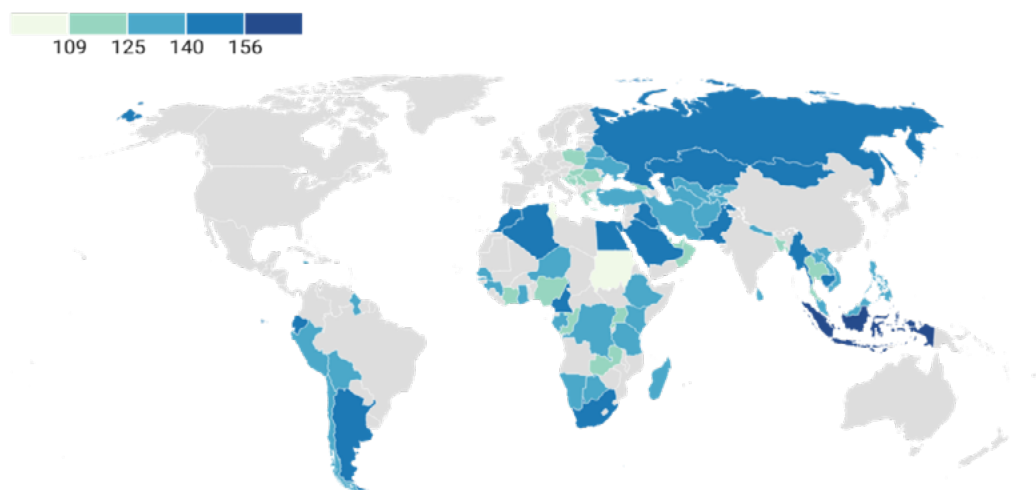


图7 “一带一路” 共建国家基础设施发展需求指数（2026）

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

（一）发展需求指数总体变化情况

2026年，“一带一路”共建国家基础设施发展需求指数保持稳定，得分维持在136，与2025年持平，表明基础设施发展需求进入稳定高位平台期，增长动能趋于平稳。多数国家积极推进基础设施建设和升级改造，智慧交通网络建设、绿色建筑技术推广及石化产业低碳转型等重点工作，持续刺激基础设施需求释放，支撑发展需求指数平稳运行。

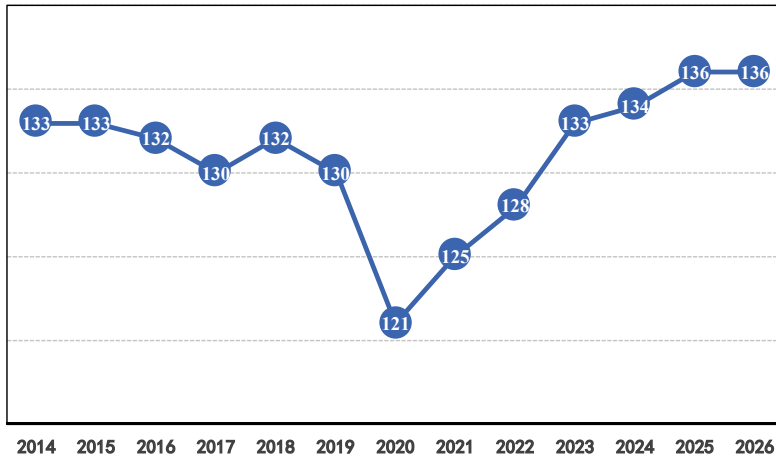


图 8 “一带一路” 共建国家基础设施发展需求指数（2014—2026）

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

（二）发展需求指数区域及国别得分情况

2026 年，除东南亚、南亚地区以外，区域发展需求指数得分均有所提升，各区域排名基本稳定。其中，中亚地区发展需求保持高位，位居各区域首位；撒哈拉以南非洲地区发展需求指数得分涨幅较大，但受基数较低影响，在各区域中排名第六；东南亚、南亚地区发展需求指数得分略有下降。分国别来看，78% 的国家发展需求指数得分上涨；印度尼西亚发展需求指数得分为 173，排名首位；乌克兰、阿联酋、乌干达的发展需求得分涨幅较大。

表 5 2025—2026 年各区域基础设施发展需求指数变化情况

区域	2025 年		2026 年	
	指数	排名	指数	排名
中亚	142	1	142	1
独联体和蒙古	141	3	142	2
东南亚	141	2	141	3
拉丁美洲与加勒比	139	4	140	4
西亚北非	136	5	138	5
撒哈拉以南非洲	130	7	132	6
南亚	131	6	131	7
中东欧	119	8	119	8

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库

表 6 2025—2026 年发展需求指数得分及排名 (TOP15)

国家	2025 年		2026 年	
	指数	排名	指数	排名
印度尼西亚	172	1	173	1
缅甸	156	2	156	2
埃及	151	3	152	3
哈萨克斯坦	150	4	149	4
南非	145	6	147	5
阿根廷	144	8	147	6
蒙古	145	5	146	7
摩洛哥	144	10	144	8
伊拉克	144	9	144	9
柬埔寨	143	11	144	10
沙特阿拉伯	145	7	144	11
俄罗斯联邦	143	12	143	12
喀麦隆	142	14	143	13
白俄罗斯	140	17	142	14
阿尔及利亚	141	16	142	15

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

中亚地区指数排名保持首位，哈萨克斯坦得分领涨。2026 年，中亚地区发展需求指数得分为 142，位居各区域首位。域内各国统一围绕数字化转型、跨境互联互通两大主线布局重点项目，产业发力方向高度集中。当前区域商贸流通、跨境往来需求持续走高，信息通信配套建设、干线交通运输基建刚需集中释放，是拉动全年指数走高、吸引外部资本落地的核心重点领域。分国别来看，哈萨克斯坦发展需求指数为 149，位列共建国家第四。该国发挥欧亚枢纽区位优势，加快跨境交通网络升级，推进核电与新能源项目落地，基建配套持续完善、投资吸引力保持强劲。乌兹别克斯坦通过修订铁路相关法规、完善交通运营体系，打通跨境物流壁垒，持续激活基建发展动能，发展需求指数 139。塔吉克斯坦持续优化外资营商环境，实际利用外资大幅增长，资金重点投向交通、能源领域，推动该地区基建发展需求持续释放。

撒哈拉以南非洲涨幅居首，南非战略转型拉动需求持续释放。2026 年，撒哈拉以南非洲地区发展需求指数得分为 132，同比涨幅居各区域之首，排名第六位。域内各国为加快新能源开发、推动制造业升级、弥合交通电力等领域需求缺口，优先推进水电工程、交通

运输等领域基础设施建设。分国别来看，南非深入推进经济复苏战略，聚焦数字经济与绿色转型，加大基础设施投入力度，重点布局新能源、高端制造及数字科创领域，综合建设需求持续释放，指数升至 147，位列第五。乌干达依托国家发展规划，锚定农业、旅游、矿产等实体产业发展方向，统筹基建布局，强化科创赋能，需求指数上涨 3 分至 113。马达加斯加优化矿业法规、放宽外资准入，依托本土资源优势推行工业化扶持政策，有效激活基建投资活力。

独联体和蒙古地区位列第二，乌克兰发展潜力较大。2026 年，独联体和蒙古地区发展需求指数得分为 142，区域排名第二。能源结构调整、战后重建及数字化转型构成核心驱动力，电力工程、石油化工与建筑业优先级显著提升。分国别来看，蒙古全力推进“塔万托勒格—甘其毛都”铁路建设，不仅打通了中蒙俄经济走廊的陆路动脉，更标志着独联体与中亚地区的能源及货运物流网络迈入高速互联互通新阶段，推动其需求指数升至 146，排名第七。白俄罗斯聚焦软实力建设，通过落实《2021—2025 年数字发展国家规划》及《2025 年前政府活动纲要》，全面推进国家数字化转型，其需求指数提升至 142，数字基建对传统生产力的提振效应凸显。乌克兰依托“重建投资基金”的设立，将基础设施重建视为国家现代化转型的契机。在电力工程与城市建筑领域的大规模投入，推动其需求指数提升 3 分至 131，排名提升 3 位至第 43 位，展现出较大的战后修复潜力与增量空间。

（三）发展需求指数影响因素分析

共建国家持续深化互联互通，交通运输领域发展需求强劲。2025 年以来，多数共建国家相继出台交通基建中长期规划与路网改造纲要，持续完善跨境通道布局，推动区域互联互通提质升级，助力交通体系绿色化、智能化协同转型。2026 年，“一带一路”共建国家交通运输领域发展需求指数得分为 157，较上年提升 2 分，在所有行业排名第一。在利好政策的推动下，多国陆路与跨境通道建设有序落地。哈萨克斯坦推进公路新建修缮与既有铁路升级改造，夯实陆路运输基础；东非 LAPSET 走廊项目稳步推进，港口与铁路工程加快实施；中欧跨境铁路、东南亚陆海联运通道、海湾地区城际轨道交通等重点工程同步提速，多点支撑区域交通一体化发展。一系列跨境交通项目加速落地实施，持续夯实区域互联互通根基，不断释放经贸合作潜力，推动交通基建领域长期保持旺盛发展需求。

可再生能源发展步伐加快，电力工程领域空间持续拓展。2026 年，“一带一路”共建国家电力工程领域发展需求指数得分为 146，较上年提升 1 分，在各领域中排名第二，成为拉动发展需求指数上涨的重要力量。共建国家积极推动绿色低碳发展，可再生能源发电

占比不断提升，为电力工程领域基础设施发展提供了广阔空间。政策层面，多国密集出台清洁能源顶层设计文件，完善绿色电力发展制度体系。乌兹别克斯坦出台《可再生能源利用法》¹⁵，明确可再生能源发展目标；肯尼亚发布《2025 年能源政策》《地热能发展战略》，配套落地离网光伏扶持机制；哈萨克斯坦推出绿色电价、绿色债券支持政策，从制度层面持续放宽市场准入、鼓励私营部门参与能源建设，为电力领域国际合作提供制度保障。项目层面，各国光伏、风电、地热电力工程建设持续提速。哈萨克斯坦积极推进“光伏+”示范项目，深化与外资光伏企业产业合作；乌兹别克斯坦依托 PPP 模式规模化布局风光新能源项目；肯尼亚大力推进地热电站与分布式光伏建设，有效扩充区域电力供给能力。多国新能源项目协同推进，持续拓宽电力工程全产业链建设需求。

城市化和数字化进程提速，建筑业发展迎来新机遇。2026 年，“一带一路”共建国家建筑业发展需求指数得分为 133，较上年提升 2 分，在各领域中排名第三。城市化与数字化深度融合成为各国建设领域关键驱动力，从数字基础设施“硬件”铺设到智慧城市“软件”赋能，共建国家住宅开发、商业建筑和工业建设类项目需求稳步提升。政策层面，多国出台数字化与城市升级顶层规划，明确智慧建筑与新型城市建设方向。沙特阿拉伯依托“数字沙特”五年计划、阿联酋实施数字经济倡议，将智慧城市建设列为核心任务，持续放宽市场准入、吸纳优质建筑技术与企业资源；共建国家依托“数字丝绸之路”建设红利，持续简化跨境项目审批流程、优化跨国工程合作机制，大幅提升海外建筑项目落地效率。项目层面，各区域智慧化基建与城市建设项目有序推进。东非坦桑尼亚携手中方实施国家光纤骨干网络项目，夯实城市数字化硬件基础，支撑智慧建筑、智慧社区配套建设；西非塞内加尔推进“智慧塞内加尔”综合基建工程，覆盖城市数据平台、智能交通、公共服务数字化改造，带动配套建筑工程升级；西亚多国持续落地智慧城市建设项目，叠加 BIM、大数据等数字化建造技术的普及应用，全面推动建筑行业提质增效，持续拓宽建筑业海外市场空间。

产能重构持续深化，石油化工领域备受关注。2026 年，“一带一路”共建国家石油化工领域发展需求指数得分 126，较上年提升 1 分，在各领域中排名第四。在全球能源结构转型与区域供应链重组背景下，共建国家加快产业升级，推动石化产业从传统油气开采向高附加值精深加工转型，产业链安全与供给韧性建设需求持续增强。政策层面，多国依托国家级发展战略优化石化产业布局。沙特阿拉伯依托《2030 愿景》推进石化产业集群建设，出台大额投资规划，引导产业向高端化、集约化转型；埃及依托国家级能源发展部署，密

15 乌兹别克斯坦《可再生能源利用法》明确 2030 年可再生能源占比目标、鼓励外资参与光伏风电项目、支持 PPP 模式、保障电力收购与上网，为电力基建合作提供稳定制度预期。

集批复石化产业升级计划，着力降低成品油对外进口依赖，依托本土资源优势完善化工产业体系。项目层面，高附加值炼化与化工一体化项目加快落地。沙特阿拉伯大力推进下游炼化扩建工程，SATORP 炼油厂扩建等重点项目稳步实施，依托先进生产工艺提升全球石化产品供给份额；埃及加快落地大型石化综合体合作项目，深挖天然气配套优势，延伸化工产业链。区域石化产能有序优化升级，持续释放石油化工领域基础设施改造与新建需求。

三 “一带一路” 共建国家基础设施发展热度指数

发展热度指数包括全球基建项目新签合同额、基建项目私人投资额、中国对外承包工程企业新签合同额三个维度，反映“一带一路”共建国家基础设施行业投资建设活跃度。发展热度指数得分越高，表明一国基础设施发展吸引力越强。

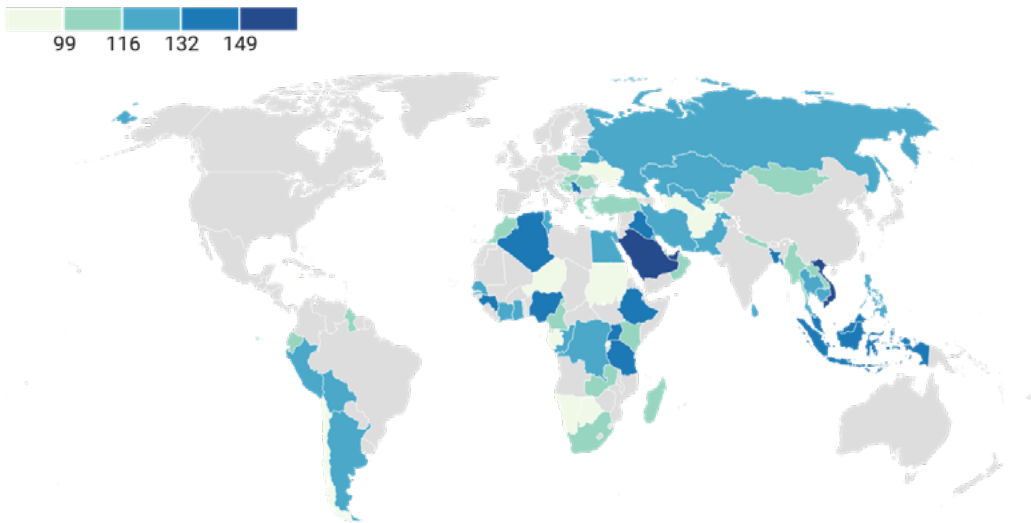


图9 “一带一路” 共建国家基础设施发展热度指数（2026）

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

（一）发展热度指数总体变化情况

2026年，“一带一路”共建国家基础设施发展热度指数得分为126，较2025年小幅上升，延续高位运行态势。一方面，交通运输、能源电力和建筑业仍是项目最密集、资金最集中的三大领域，大型铁路、公路、港口、机场和城市综合开发项目持续落地；另一方面，新能源、电网互联、绿色工业设施、产业园区及其配套工程加快推进，带动更多国际资本和本地社会资本进入基础设施领域。各国更加重视产业承接、能源安全和城市更新，基础设施市场项目储备和开工节奏均保持较高水平，发展热度整体持续上行。

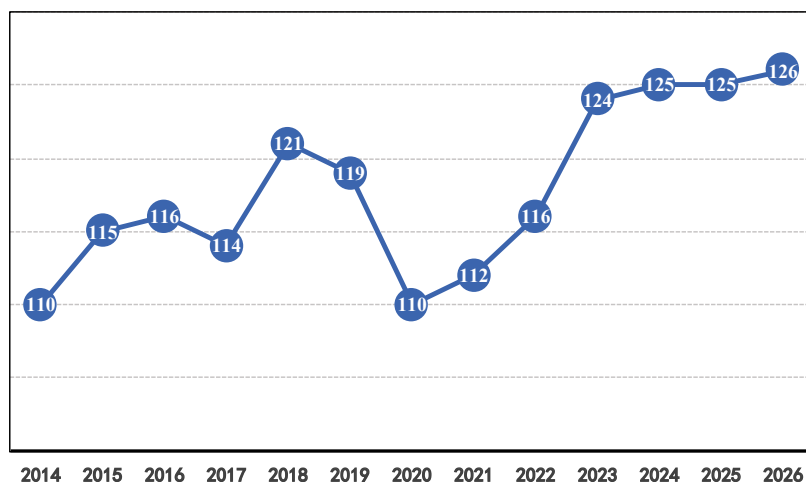


图 10 “一带一路” 共建国家基础设施发展热度指数（2014—2026）

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

（二）发展热度指数区域及国别得分情况

2026 年，各区域发展热度指数得分整体稳定，东南亚、西亚北非、南亚地区依旧位列前三，排名与去年一致；拉丁美洲与加勒比地区排名较上年上升一位，独联体和蒙古地区排名回落一位，其余区域位次基本稳定。分国别来看，47% 的国家发展热度指数得分上涨；越南发展热度指数得分为 164，排名升至首位；阿富汗、吉尔吉斯斯坦、埃及、厄瓜多尔、泰国发展热度指数得分涨幅较大。

表 7 2025—2026 年各区域基础设施发展热度指数变化情况

区域	2025 年		2026 年	
	指数	排名	指数	排名
东南亚	133	1	136	1
西亚北非	132	2	134	2
南亚	130	3	131	3
撒哈拉以南非洲	121	4	121	4
拉丁美洲与加勒比	119	6	119	5
独联体和蒙古	120	5	118	6
中亚	110	7	114	7
中东欧	109	8	109	8

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

表 8 2025—2026 年发展热度指数得分及排名 (TOP15)

国家	2025 年		2026 年	
	指数	排名	指数	排名
越南	158	3	164	1
阿拉伯联合酋长国	161	2	164	2
沙特阿拉伯	165	1	161	3
马来西亚	146	4	150	4
埃塞俄比亚	143	7	146	5
乌干达	142	8	142	6
伊拉克	141	9	142	7
孟加拉国	137	11	141	8
坦桑尼亚	144	5	140	9
尼日利亚	143	6	140	10
几内亚	137	12	139	11
印度尼西亚	136	13	139	12
阿尔及利亚	137	10	139	13
塞尔维亚	133	14	136	14
马尔代夫	126	19	133	15

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

东南亚地区发展热度稳居首位，越南得分位居第一。2026 年，东南亚地区发展热度指数得分为 136，继续位居区域首位。域内国家在产业转移、人口集聚和能源转型三重因素驱动下，基础设施投资需求保持旺盛。分国别来看，越南以 164 分跃居榜首，基建发展进入全面加速期。国会通过南北高铁投资决议，项目前期工作稳步推进；同时，隆城国际机场与 500kV 输电工程同步落地，标志着其交通网与电力网进入集中建设阶段。马来西亚紧随其后，热度指数升至 150，排名第四。随着国家能源转型路线图深入落实，重点推进“老挝—泰国—马来西亚—新加坡跨国输电项目”第二阶段，将跨境电力交易能力提至 200MW；北部经济走廊则依托可再生能源工业园，成功吸纳大量制造业投资，形成“电产联动”良性循环。印度尼西亚新首都建设红利持续释放，努山塔拉新首都建设有序推进，叠加矿产下游加工与工业园区配套项目相继落地，不仅优化了产业布局，更持续推高基建市场热度。

西亚北非地区发展热度高，多国表现活跃。2026 年，西亚北非地区发展热度指数得分为 134，稳居区域排名第二。依托能源资源、区位优势和跨区域物流通道布局，域内国家仍是国际资本和全球承包商高度关注的市场。分国别来看，阿联酋以 164 分位居全球前列、

排名第二，项目储备规模持续扩大。2025年阿布扎比新批准开发项目面积大幅增长，建筑业、城市更新及交通改善项目形成滚动接续机制，市场活力强劲。伊拉克依托战略通道建设，发展热度指数升至142，排名第七位。随着“发展之路”战略落地，法奥大港一期于2025年底投运，港口、铁路、公路等通道项目多点开花，跨境物流枢纽建设取得实质性突破。摩洛哥基建关注度显著提升，发展热度指数排名上升三位。2025年4月摩洛哥正式启动盖尼特拉—马拉喀什高铁项目，同步配套列车采购与城市轨道交通建设，区域枢纽功能大幅跃升。

撒哈拉以南非洲发展韧性较强，能源与通道项目支撑显著。2026年，撒哈拉以南非洲地区发展热度指数得分为121，区域排名保持第四。尽管该地区仍面临融资缺口较大、主权债务压力偏高等约束，但大型能源、交通和港口配套项目持续落地，支撑区域热度保持较高水平。分国别来看，埃塞俄比亚依托复兴大坝等大型水电项目陆续投产，叠加全国骨干输变电网络改造升级，电力供给能力稳步提升，带动电力基础设施全产业链条持续延伸，以146分位列第五。坦桑尼亚持续推进电气化标准轨铁路网布局，同步实施交通主干线扩容与机场配套升级，成为拉动本国基建热度攀升的核心动力，以140分位列第九。尼日利亚紧随其后位列第十，拉各斯至卡拉巴尔沿海公路项目获国际银团融资支持，并于2025年实现首段通车，印证了外部资金对大型交通项目信心的回升。总体看，撒哈拉以南非洲各国发展分化特征明显，但能源保障能力提升与跨境互联互通工程落地，将持续释放区域基础设施建设需求。

（三）发展热度指数影响因素分析

基建新签合同额保持高位，行业投资结构持续优化。2025年，共建国家基础设施发展热度持续处于高位。据中国商务部统计，2025年中国企业在共建“一带一路”国家新签承包工程合同额达2579.8亿美元，同比增长10.8%，占中国对外承包工程总额的89.2%，其中，亚洲和非洲依然是投资热点地区，展现出强劲的市场吸引力。在整体规模和区域布局保持稳定的基础上，基建投资逐步告别单一赛道扩张模式，布局更加多元均衡。根据惠誉解决方案（Fitch Solutions）数据，2025年共建国家新开工项目集中于交通、能源、建筑三大核心领域，合计占比超97%，行业集聚特征显著。在整体稳定的基础上，内部细分结构出现明显优化：建筑类项目占比提升至30.0%，其中商业、工业厂房及园区配套类项目占比较高。数据表明，基建投资主导逻辑已由传统的交通能源单核驱动，转变为能源保障、互联互通、产业载体、城市功能协同发展的多元格局。这种结构性调整精准贴合了当地工业

化与城市化实际需求，强化了区域产业承载能力，推动合作模式从单一工程建设向产业链协同赋能升级。

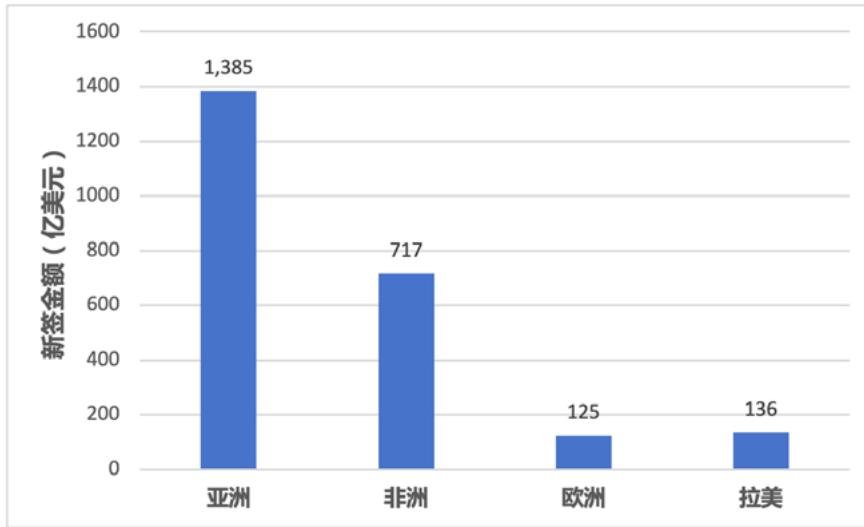


图 11 2025 年中国对外承包工程新签合同额区域分布

数据来源：中国商务部、中国对外承包工程商会。

注：图中仅统计中国企业与各地区共建国家合作的 500 万美元以上项目的新签合同额。

中企深度参与“一带一路”共建国家建设，电力与交通成为核心合作领域。中资企业依托传统优势，持续以电力、交通为抓手，深度融入当地基建发展进程，有效支撑区域热度。从项目布局来看，西亚、东南亚、非洲依旧是大型基建项目集中落地的核心区域，市场合作基础扎实、需求释放稳定。从细分领域来看，电力工程与交通运输项目新签合同额合计占比长期保持五成以上，是维系共建国家基建投资活力、拉动发展热度指数的核心支撑。随着各国能源转型提速与跨境联通需求上升，新能源电站、跨国输电通道、港口物流枢纽等刚需项目加快落地，持续释放增量建设需求。依托成熟的工程建设经验与本地化协作优势，中资企业项目落地效率稳步提升，订单承接规模保持稳定，为沿线基建长期保持高热度提供坚实保障。

表 9 2025 年度中国企业参与“一带一路”共建国家电力工程领域项目情况¹⁶

项目名称	国家	企业名称
Nairyah II 1.8 GW 联合循环电站项目	沙特阿拉伯	哈尔滨电气国际工程有限责任公司
Rumah I 1.8 GW 或 Rumah II 1.8 GW 联合循环电站项目	沙特阿拉伯	哈尔滨电气国际工程有限责任公司
沙特赛达维 2 吉瓦光伏项目	沙特阿拉伯	上海电气集团股份有限公司
沙特加兹兰 1 联合循环燃气电站扩建项目	沙特阿拉伯	中国能源建设集团浙江火电建设有限公司
沙特 PP12 扩建 (Durma) 联合循环电站项目	沙特阿拉伯	山东电力建设第三工程有限公司
马来西亚巴莱水电站项目主要土木大坝工程剩余工程 (包含 BLP5)	马来西亚	中国电建集团国际工程有限公司
柬埔寨国公省 2 x 450MW 燃机联合循环电站项目	柬埔寨	中国机械设备工程股份有限公司
埃及苏伊士 1.1GW 风电项目	埃及	中国电建集团华东勘测设计研究院有限公司
沙特 PIF5 期风电项目	沙特阿拉伯	中国能源建设集团广东火电工程有限公司
几内亚阿玛利亚水电站 EPC 工程总承包项目	几内亚	特变电工国际工程有限公司
印度尼西亚民丹岛 2GW+4GWH 光储一体化项目	印度尼西亚	中国电力工程顾问集团西南电力设计院有限公司
沙特阿拉伯 Tabarjal 400MW 光伏电站建设项目	沙特阿拉伯	晶科电力科技股份有限公司
越南茶荣 V3 - 6 350MW 海上风电项目	越南	中国电建集团国际工程有限公司
马来西亚沙巴州上巴达斯水电站	马来西亚	中国水利电力对外有限公司
尼泊尔胡姆拉卡尔纳利-2 水电站 EPC 总承包合同	尼泊尔	中国电建集团国际工程有限公司
沙特 Round5 MAS 1000MW 光伏项目 EPC 合同	沙特阿拉伯	中国电建集团国际工程有限公司
菲律宾曼布劳湾 300MW 液化天然气联合循环燃气轮机发电厂项目	菲律宾	中国能源建设集团东北电力第一工程有限公司
沙特 Nairyah 燃气联合循环电站项目	沙特阿拉伯	山东电力建设第三工程有限公司
沙特 Rumah 燃气联合循环电站项目	沙特阿拉伯	山东电力建设第三工程有限公司
泰国 GULF 工业垃圾发电项目群	泰国	中国能源建设集团山西省电力勘测设计院有限公司

数据来源：中国对外承包工程商会。

16 仅列示新签合同额 TOP20 的项目。

私人资本参与基建投资积极性较高，投资向建筑业与电力领域集中。根据惠誉解决方案（Fitch Solutions）数据，2025年，在“一带一路”共建国家新开工的基础设施项目中，私人资本参与的项目达313个，占比提升至33.6%。从投向结构看，私人资本布局偏好特征清晰，重点向工业建筑、商业建筑、住宅建筑及电力设施等领域集聚。其中，建筑业相关项目达186个，占私人资本参与项目总数的59.4%；对应投资规模约85亿美元，约占私人资本投资总额的七成，投资回报周期短、盈利确定性强的实体项目受到私人资本青睐。与此同时，具备稳定需求、收费机制透明且有政策配套支撑的部分交通运输、新能源项目，同样具备较强吸引力，持续获得私人资本跟进落地。总体而言，私人资本已深度融入共建国家基础设施建设体系，投资布局与区域工业化、城镇化及能源转型的实际需求高度契合，既优化了基建投融资结构，也持续提升了整个基建市场的运行活力与可持续发展能力。

四 “一带一路” 共建国家基础设施发展成本指数

发展成本指数包括经营成本、融资成本和管理成本三个维度，综合反映企业参与共建国家基础设施发展的生产经营成本、项目融资成本、合规成本及其他隐性成本。发展成本指数为逆向指标，指数得分越高，表明一国基础设施发展成本压力越低。

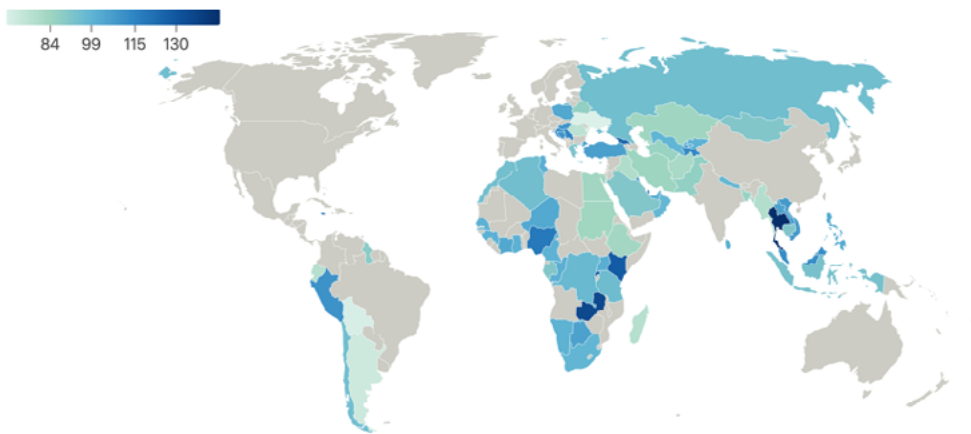


图 12 “一带一路” 共建国家基础设施发展成本指数（2026）

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

（一）发展成本指数总体变化情况

2026 年，“一带一路”共建国家基础设施发展成本指数得分为 98，与上年持平，指数仍处于低位运行，行业整体成本压力依然突出。2025 年，全球通胀整体回落并趋于稳定，传统建材成本压力有所缓和，但地缘风险、供应链重构与 ESG 合规要求，推动物流保障、属地化运营、安全保卫等软性成本持续刚性上涨，成为“一带一路”共建国家基建成本上升的主要原因。此外，尽管部分国家启动降息进程，但多数新兴市场因资本流动与利差变化影响，仍面临汇率大幅震荡带来的汇兑损失风险。

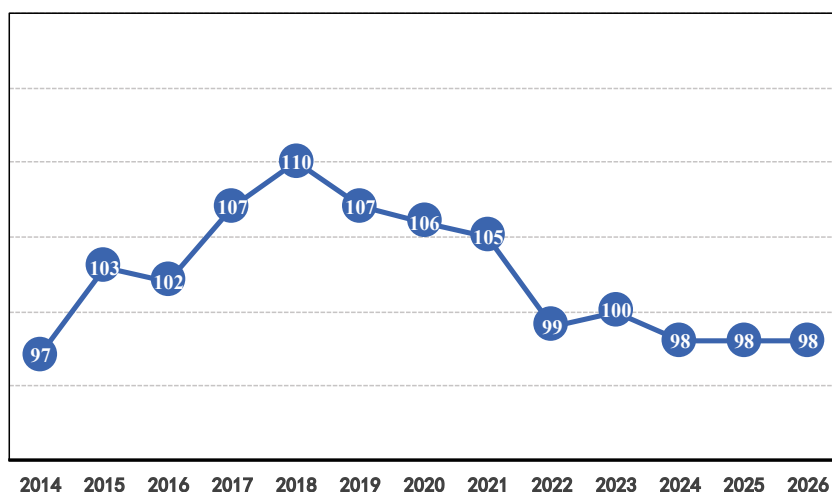


图 13 “一带一路” 共建国家基础设施发展成本指数（2014-2026）

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

（二）发展成本指数区域及国别得分情况

2026 年，除中东欧与南亚外，其他区域发展成本指数得分均有所上升，企业成本压力有所缓解，各区域排名与 2025 年保持一致。其中，东南亚发展成本指数得分最高，位居各区域首位；拉丁美洲与加勒比发展成本指数得分涨幅最大，但仍排名末位，改善空间较大。分国别来看，31.1% 的国家发展成本指数得分上涨，其中土耳其、加纳、菲律宾、巴林发展成本指数得分涨幅较大；泰国发展成本指数得分为 146，稳居各国首位。

表 10 2025—2026 年各区域发展成本指数变化情况

区域	2025 年		2026 年	
	指数	排名	指数	排名
东南亚	108	1	109	1
撒哈拉以南非洲	102	2	104	2
中东欧	98	3	98	3
西亚北非	97	4	98	4
独联体和蒙古	92	5	93	5
中亚	88	6	89	6
南亚	88	7	88	7
拉丁美洲与加勒比	84	8	86	8

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

表 11 2025—2026 年发展成本指数得分及排名（TOP15）

国家	2025 年		2026 年	
	指数	排名	指数	排名
泰国	146	1	146	1
赞比亚	134	2	136	2
卢旺达	130	3	130	3
肯尼亚	129	4	128	4
格鲁吉亚	125	5	124	5
牙买加	122	6	122	6
新加坡	121	7	120	7
卡塔尔	121	8	120	8
尼日利亚	119	9	119	9
塞尔维亚	113	11	114	10
塔吉克斯坦	112	12	113	11
马来西亚	111	13	112	12
克罗地亚	115	10	112	13
秘鲁	110	15	110	14
波黑	110	14	110	15

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

东南亚地区发展成本指数继续领跑，泰国成本优势明显。2026年，东南亚地区发展成本指数得分为109，继续排名各区域第一。区域内通胀水平总体回落，税费减免和数字化治理措施持续推进，企业综合成本相对可控。分国别来看，泰国央行在2025年继续下调政策利率，年末政策利率已降至1.25%，融资环境持续改善，叠加较为完整的制造业配套体系，成本优势进一步巩固，2026年泰国发展成本指数得分为146，蝉联榜首。菲律宾积极推动CREATE MORE法案实施细则落地，稳步推进纳税便利化和税务数字化改革，企业享受税收激励门槛降低，且履行合规义务的成本明显下降，推动本国发展成本指数得分升至102，排名较2025年提升至第26位。越南将增值税下调2个百分点的优惠政策延长至2026年底，有效压降企业采购和运营成本，支撑成本指数保持稳定在108，继续保持区域前列。整体来看，东南亚地区凭借税费减免、数字化治理等多重利好，持续巩固成本优势，推动区域成本竞争力领跑全球。

撒哈拉以南非洲发展成本持续优化，制度性红利成为成本改善的主要驱动力。2026年，该地区发展成本指数得分升至104，稳居各区域第二位。尽管域内部分国家面临债务压力与本币贬值问题，但各国通过深化税制改革、推动投资便利化、创新数字政务服务，有效对冲外部宏观波动，持续压低企业综合经营成本。分国别来看，赞比亚在改革预期改善与招商引资力度加大的双重推动下，投资便利化与政策透明度显著提升，带动其成本指数冲高至136，排名第二，稳居共建国家前列。肯尼亚依托eCitizen等政务数字化平台整合公共服务，压缩企业注册、办证等全流程时间，显著降低非生产性支出与制度成本，指数保持在128的高位，排名第四。加纳侧重税负结构优化与减税让利，2025年预算案取消电子交易、博彩及碳排放等多项税费，并同步启动增值税改革，实质性减税降费措施助力其发展成本指数快速回升至100，排名由去年的41位升至第34位，成本改善成效明显。

中东欧地区发展成本相对稳定，健全的制度体系与稳健的金融环境形成有力支撑。2026年，该地区发展成本指数得分为98，位列各区域第三。在能源波动与外需放缓的双重压力下，区域内传统要素成本存在上行压力，但成熟的金融环境与稳定的制度框架发挥“避风港”作用，有效对冲外部宏观冲击，企业整体经营成本保持平稳可控。分国别来看，塞尔维亚凭借央行稳健的利率调控措施与极具竞争力的劳动力扶持政策，持续优化融资与用工成本，将发展成本得分指数稳定在114的高位，排名第十。克罗地亚充分依托欧盟统一市场、标准体系与财政转移支付红利，叠加精准研发补贴与阶梯式税收优惠，持续降低企业经营与合规成本，巩固其112分的区域领先地位，排名第13位。希腊发展成本改善明显，主权评级回归投资级，融资与资金成本持续下行，叠加行政数字化提速，制度性交易成本也不断压缩，推动其发展成本指数升至92，排名上升两个位次到第50位。

（三）发展成本指数影响因素分析

经营成本受地缘政治风险冲击加剧，通胀与物流压力凸显。2025 年全球通胀率持续下行，有效缓解了基建企业原材料采购及日常运营的刚性成本压力。但 2026 年，中东冲突持续、油价攀升推升全球通货膨胀水平，加之能源、工业金属价格波动，企业原材料刚性成本管控难度持续加大。同时，地缘冲突带来的供应链扰动成为核心成本增量。红海及霍尔木兹海峡等关键航道持续受地缘局势扰动，海运绕行成本与供应链保险费用居高不下，跨境物流成本处于高度波动状态。此外，供应链滞后问题易引发项目工期顺延，间接产生运维、管理、逾期兜底等附加成本。整体而言，当前基建行业因地缘政治风险扰动，经营成本面临通胀和物流成本双重压力，进一步加剧海外项目成本波动，对基建企业精细化风控、供应链属地化布局与价格对冲能力提出了更高要求。

融资成本受全球货币政策分化影响，呈现明显的两极分化态势。2025 年，受益于通胀水平下降，全球主要经济体延续和实施宽松货币政策。虽然多数国家央行采取宽松政策，但各国货币政策的节奏、力度和前景分化进一步加剧。经济稳定性较好的国家率先进入降息通道，如印度尼西亚、泰国分别在 2025 年温和降息，将基准利率下调 125 个基点、100 个基点，带动融资成本稳步下降；部分非洲国家因外部环境改善，呈现大幅度降息、但基准利率仍保持高位的特征，如加纳 2025 年全年累计降息 1000 个基点，年末政策利率回落至 18.0%，但整体利率水平仍处于高位，企业融资成本压力依旧显著。进入 2026 年，全球货币政策不确定性显著抬升，各国或将更强调货币政策灵活性，但调整方向仍然呈现较为明显的差异化特征。整体而言，全球货币政策的深度分化，进一步放大不同国别市场的资金成本差异，各国基建项目融资成本分化加剧。

管理成本改善越来越依赖数字政务、税制改革与规则透明化。2025 年以来，部分共建国家将降低企业管理成本的工作重心，从传统的简化审批流程转向数字平台整合、税务便利化和法治化营商环境建设。马来西亚升级国家级线上投资服务体系，整合审批备案、资质办理、政策申报等功能，透过透明监管与限时办理机制，大幅减少企业行政手续时间，有效降低制度性交易成本。安哥拉推进现代化税制改革，简化税务申报流程，规范税费征管标准，明确产业税收优惠政策，有效减轻企业合规与运营负担。希腊持续拓展 gov.gr 公共服务数字平台功能，覆盖线上审批、证照办理、合规备案等场景，全面提升行政办事效率，压缩企业制度性时间成本。总体来看，各国正通过数字政务升级、税收制度优化、监管规则透明规范等举措，显著降低企业行政审批、合规管控与跨部门沟通协调成本，加快项目落地、稳步提升综合运营效率。未来制度性降本举措，正逐步成为优化管理成本的关键，成为影响基础设施发展成本指数的重要变量。

第二章

“一带一路”共建国家 基础设施发展展望

2026年，“一带一路”共建国家基础设施发展机遇与挑战并存、压力与动力交织。各国政策体系持续完善、投建营一体化模式加快推广、国际合作机制不断深化、标准规则对接稳步推进，为国际基础设施高质量发展筑牢制度基础、拓宽合作空间。与此同时，地缘政治风险持续凸显、主权债务压力居高不下、社会多维风险交织传导、行业同质化竞争日趋激烈，对项目履约安全、投融资可持续性与运营稳定性形成多重约束。面对复杂外部环境与行业转型要求，需从强化制度保障、提升企业能力、创新金融服务、完善行业协同等四方面系统发力，推动“一带一路”基础设施建设行稳致远。

第一节 “一带一路”共建国家基础设施发展机遇

一 共建国家政策体系持续完善，夯实基建发展制度根基

当前，高质量共建“一带一路”向纵深推进，共建国家围绕战略规划、资金保障、重点领域、配套服务等方面，出台一系列支持国际基础设施合作的务实政策，为国际基建项目落地实施提供稳定预期与有力支撑。战略规划方面，共建国家普遍将基础设施纳入中长期发展规划蓝图，明确了基建领域重点投资方向与建设任务。塞尔维亚发布《2030 国家发展战略》，计划在 2026—2035 年投入 480 亿欧元，重点覆盖基础设施、数字经济等领域；乌兹别克斯坦、哈萨克斯坦、泰国、越南等国也相继出台中长期发展规划，明确铁路、公路、能源等领域的投资规模与实施路径。财政预算层面，塞尔维亚 2026—2027 财年公共资本支出同比提升约 8.7%，2026 年度重点基建专项预算达 3018 亿第纳尔（约 30 亿美元），资金集中用于多瑙河水运航道升级、匈塞跨国高铁与国家级干线国道建设；埃及、秘鲁、巴基斯坦等国均在预算中向交通、电力、可再生能源等领域倾斜。专项政策方面，阿联酋、印度尼西亚、哈萨克斯坦围绕交通物流、能源电力、口岸通道出台具体建设方案。此外，配套政策持续优化，越南修订《投资法》，马来西亚实施新投资激励框架，简化审批、提供税收优惠。各项政策上下衔接、协同联动，通过资金保障、风险防控、税收优惠等务实举措，切实破解基建项目落地难题，为共建国家基础设施建设营造更加稳定的发展环境。

二 投建营一体化提速，激活全球基建协同发展潜能

当前，国际基建需求朝着综合化、长效化、高品质方向升级，单一施工承包模式已难以适配多元建设诉求，倒逼基建企业加速向投建营一体化转型，释放产业链协同红利与高附加值增长空间。在投资环节，企业依托资源整合优势，联动金融机构、产业资本深度参与项目前期规划布局，协同国内装备企业锁定核心供应链，压降投资成本、抵御供应链波动风险。在建设环节，以工程总承包为核心，串联设计、施工、设备供应等上下游主体，打造全流程一体化解决方案；在运营环节，企业延伸产业链服务链条，承接港口、铁路、产业园区等长期运维业务，获得稳定长效现金流。在落地实践中，企业结合项目实际，灵活开展单环节深度协同或投建营全链条联动发展。2025 年 5 月签约落地的哈萨克斯坦阿克纠宾新型建材基地项目，聚焦投资端产业链协同，通过资本联合、本土资源整合与设备集中采购，打通区域建材供需链条，有效降低项目综合投入，是单一环节协同赋能的典型代表。

2025年3月落地的乌兹别克斯坦塔什干生活垃圾焚烧发电项目，前期依托多元资本合作完成投融资布局与供应链锁定，中期实施一体化统筹建设，后期依托垃圾处置、清洁能源发电业务构建长效运营体系，实现了投建营全维度协同贯通。长远来看，分层灵活的产业链协同模式，将持续助力基建企业塑造核心竞争力，为全球共建项目高质量发展注入持久动能。

三 国际合作机制持续深化，拓宽跨境基建合作空间

随着国际合作机制不断完善，跨境基建的发展环境持续优化，各方协作基础日益坚实，各类国际组织及区域合作平台顺势发力，持续凝聚跨境基建协同发展共识：G20 约翰内斯堡峰会宣言支持发展中国家能源转型，推动 2030 年全球可再生能源装机容量增至三倍；APEC 庆州宣言强调电力基础设施现代化与区域电网互联互通；欧盟与非盟投入 2000 万欧元支持非洲能源、数字领域能力建设；中国—东盟自贸区 3.0 版升级议定书新增数字经济、绿色经济及供应链互联互通等规则协调内容。在机制引领下，一批标志性跨国互联互通项目加快落地。2025 年 7 月，塞尔维亚 E763 高速公路普雷利纳—波热加段建成通车，打通巴尔干半岛南北运输通道，成为中国—中东欧国家合作框架下基建联通的标志性工程。2025 年 12 月，中吉乌铁路完成融资签约，三国合力打通中国—中亚跨境物流新通道，成为区域互联互通的战略性工程。2026 年 4 月，中老 500 千伏跨境联网工程投产，实现两国电网联通与清洁能源互济，成为澜湄区域能源合作与设施联通的标杆成果。一系列跨境联通项目的落地见效，充分彰显出多层次合作机制的驱动作用。依托制度协同破除合作壁垒、整合优质资源，持续释放合作潜能，为全球基础设施互联互通长效发展创造广阔机遇。

四 标准规则深化对接，夯实跨境基建软联通基础

在全球化基建深度融合的大背景下，共建国家持续推进制度型开放，加速金融、贸易、技术领域标准规则对接互认，破除跨境合作制度壁垒。依托高水平规则协同深化软联通建设，有效释放跨境基建合作潜力，为海外项目落地运营创造广阔发展机遇。金融方面，哈萨克斯坦引入 ISO 20022 国际金融报文标准，与中国 CIPS、欧盟 TARGET2 互联互通，显著提升跨境结算效率；中国、欧盟、新加坡共同编制《多边可持续金融共同分类目录》，统一绿色项目界定与债券认证规则，有效降低海外低碳基建投融资门槛。贸易与通关方面，海湾标准化组织推行 GC 标志认证，实现“一次检测、全域通行”，大幅减少重复检验流程，压缩建材设备合规认证成本；西非国家经济共同体启动 SIGMAT 电子通关系统，实现“一次申报、全域共享”，有效压缩了建材与工程设备的跨境周转时间，有效降低物流成本。技术标准方面，中老合作成立老挝清洁能源电源标准研究院，推动工程管理、生产运维标准与区域及国际标准对接，从源头规避因标准不一导致的工期延误。总体来看，各国规则体系的深度衔接与互认，有效破解跨境合作中的制度障碍，以标准化、一体化的“软联通”体系赋能“硬联通”建设，为共建国家产业联动与长效合作积蓄动能。

第二节 “一带一路” 共建国家基础设施发展面临的风险

一 政治风险依然凸显，项目履约与资产安全承压

当前，全球地缘政治格局深度调整，地缘博弈持续升温、地区冲突多点爆发，叠加部分国家政局动荡，国际基建面临的**政治风险持续攀升**，对项目稳定履约与存量资产安全形成显著冲击。一方面，跨国地缘博弈与区域性冲突常态化，直接扰动全球物流网络与产业链供应链体系，深度制约跨境基建有序推进。俄乌长期对峙、中东地缘矛盾持续发酵，不仅造成沿线交通、能源基建损毁报废，还切断跨境物资运输通道与关键装备供应链，导致欧洲、中亚等地大批在建项目工期滞后、建设成本攀升。而红海航运受阻进一步抬高远洋运输、海外安保等刚性支出，供应链扰动层层传导，大幅加重企业资金垫付压力与项目综合运营成本，持续侵蚀基建项目盈利空间。另一方面，部分新兴经济体政权更迭频繁、治理稳定性不足，政策缺乏延续性，显著抬升基建合作不确定性。苏丹、刚果（金）、缅甸等国社会动荡加剧，多地基建项目被迫停工、运营资产被迫闲置，直接造成投资损失。总体而言，地缘博弈冲击与东道国治理波动形成双重压力，共同构成当前海外基建核心风险来源。多元政治风险相互交织、叠加传导，更易引发资产减值、合作中断、投资缩水等深层次问题，持续考验企业海外风控能力，也为全球基建合作布局带来长期挑战。

专栏 中东局势震荡对全球基建合作的外溢影响

2025年以来，中东地区地缘冲突呈现长期化、扩大化态势，紧张局势外溢至红海核心区域，对全球基建合作形成短期冲击与长期约束。继加沙地带军事行动持续升级后，相关影响外溢至红海及亚丁湾海域，也门胡塞武装对关联特定方利益的商船袭击常态化，美英联军则对也门境内目标实施多轮空袭。受局势紧张影响，部分方扩大红海及亚丁湾航行警戒范围，并威胁对海底通信光缆、油气管道等关键基础设施发动攻击。国际航运巨头（如马士基、达飞等）相继宣布暂停红海航线，据波罗的海国际航运公会（BIMCO）数据统计，2025年第四季度苏伊士运河集装箱船过境量较2024年同期下降约40%。与此同时，地区国家间地缘分歧加深，国际油价与大宗商品市场联动震荡，

该地区整体安全风险与政策不确定性显著攀升。

短期来看，关键航运通道通行受阻与能源价格波动，正直接影响“一带一路”基建项目的成本控制与供应链稳定。红海危机导致大量中资企业运往非洲、欧洲及中东本地的项目物资被迫绕行好望角，单次航程延长 10 至 15 天，集装箱运价及战争风险附加费大幅上涨，在建项目物流成本普遍上升。同时，油价宽幅震荡带动沥青、钢铁及工程机械燃油等生产资料价格同步波动，部分能源依赖度较高的基建项目面临成本超支压力，企业资金垫付与现金流风险有所累积。

长期来看，地区安全风险外溢与地缘博弈加剧，将对基建合作格局产生更深层次的约束。一方面，埃及、约旦、黎巴嫩及海湾国家等周边地区安全防护需求上升，恐怖主义与极端组织借机活跃，推动承包商加大安防体系建设、应急撤离预案及政治风险保险投入，部分高风险国别的项目主权担保与融资审批流程趋于审慎。另一方面，持续动荡或将促使相关国家优化外资准入、能源合作与基建标准等相关政策，长期政策不确定性上升；一旦冲突进一步扩大，可能对霍尔木兹海峡等全球能源通道形成新的风险点，进而影响跨国基建项目的收益预期与资本信心，对“一带一路”基础设施合作的稳定推进构成潜在挑战。

二 主权债务居高不下，基建投融资空间受限

2025 年以来，全球宏观债务规模攀升至历史高位，新兴市场主权偿债压力集中释放，从财政投资端与市场融资端双向挤压基建发展空间。国际金融协会（IIF）数据显示，截至 2025 年末全球宏观债务达 348 万亿美元，新兴市场国家债务占 GDP 比重超 235%，2026 年到期债务预计超 9 万亿美元，主权债务流动性与偿付风险显著凸显。从财政投资端看，主权债务危机倒逼共建国家实施紧缩性财政政策，基建投资优先级大幅下调，引发项目停缓建、工程款拖欠等连锁反应。巴基斯坦受 IMF 贷款条件约束，2025 年严控公共支出，公共部门发展计划（PSDP）资金拨付不足，致使中巴经济走廊 ML - 1 铁路项目进度放缓。斯里兰卡债务违约后，2025 年暂停非紧急基建审批，导致部分中资配套工程停滞。肯尼亚 2025 年出台《财政法案》加税偿债，大幅削减交通、水利基建预算，部分在建市政项目资金断供停工。从市场融资端看，债务风险向金融体系传导，推高全球基建融资门槛与成本。主权信用评级下调引发国际银团风险偏好收紧，商业贷款利率普遍上调 150—200 个基点，EPC+F 等主流融资模式审批周期拉长、成功率下降。多边金融机构强化偿债能力审查，要求主权担保或第三方信用增级，信贷资源进一步向头部企业和主权背书的重大项目集中。广大中小基建企业面临“融资难、融资贵、放款慢”困境，大量民生类基建项目因资金缺

口被迫搁置，部分已签协议的项目在融资关闭阶段失败。财政与市场的双重挤压，正使全球基建投资面临持续收紧的压力；若主权债务风险与实体投资萎缩相互叠加，新兴市场的长期增长基础或将受到深层冲击。

三 社会风险多维交织，项目实施与运营挑战加剧

2025年以来，“一带一路”共建国家的社会环境持续承压，治安风险已不再是基建项目面临的唯一社会约束，劳工合规、社区舆情等多维度风险相互叠加传导，显著抬高了基建项目落地运营的难度与成本。治安风险依然严峻，部分共建国家内部武装冲突、恐怖主义与有组织犯罪相互交织，针对公路、电站、矿区及施工营地的袭击明显增多，导致项目人员被劫持、设备损毁、工期延误，企业被迫大幅增加安保投入与风险保费，部分作业面不得不长期停工或反复迁移。劳工合规风险日益突出，一些国家工会组织影响力较强，劳资谈判机制复杂，中资企业常因加班费计算、本地用工比例、社保缴纳标准等细节产生争议，易引发罢工、围堵工地甚至暴力冲突，不仅造成直接经济损失，还可能触发当地监管部门停工整改命令，进一步延长项目周期。社区舆情风险同样不可忽视，征地拆迁补偿标准分歧、环境与文化遗产保护争议、外籍员工与本地居民文化摩擦等问题，在社交媒体快速发酵下容易演变为大规模群体性事件。各类社会风险交织共振，成为制约海外基建平稳落地、长效运营的突出隐患。

四 行业同质化竞争加剧，压缩传统基建盈利空间

当前全球基建行业呈现多维度同质化竞争态势，致使行业无序竞争加剧，行业整体盈利空间被深度挤压。一是业务结构同质化。全球承包商普遍聚焦交通、电力、房建等成熟传统基建领域，传统领域布局高度重叠、存量博弈加剧；而绿色基建、数字智慧工程等新兴领域，因技术门槛高、运营模式复杂，多数企业缺乏核心储备与落地经验，整体布局滞后。据中国对外承包工程商会数据统计，2025年中资企业在“一带一路”共建国新签基建合同中，新兴领域占比不足26%。二是区域布局同质化。国际承包商高度集中于东南亚、非洲等开发成熟、准入门槛较低的市场，区域项目扎堆争抢、竞争白热化。对于中亚、中东欧等潜力新兴市场，各方调研投入不足、布局节奏缓慢，市场结构失衡，导致行业抵御区域经济波动、政策调整的整体韧性偏弱。三是经营策略同质化。面对市场承压，全球企业普遍采取低价竞标、压缩周期、简化管理等粗放竞争模式，项目报价持续贴近成本底线。长期低价内卷倒逼各方压缩管理、安全、质量配套投入，不仅持续摊薄行业整体收益，更叠加履约隐患、质量缺陷、合规风险等多重问题。总体而言，全球基建行业全方位同质化竞争持续加剧，或将持续削弱行业创新动力、压缩盈利空间，进一步累积各类经营风险，制约全球基建行业可持续发展。

第三节 “一带一路” 共建国家基础设施发展建议

一 强化制度保障能力，护航基建高质量发展

当前，共建“一带一路”进入高质量发展新阶段，对各国基础设施建设领域的制度支撑、政策保障与综合服务能力提出更高要求。为实现制度供给与发展阶段相适配、政策保障与企业需求相契合，更好推动国际基建合作持续健康发展，建议各国政府重点从以下四方面完善保障举措：

一是健全政府间项目履约动态评价机制。针对“协议多、落地难”的问题，依托双边合作机制建立重大项目执行“红绿灯”管理制度，将东道国政策稳定性、主权担保兑付信用纳入政府间定期磋商议题，推动签订具备刚性约束的补充协议，有效降低因东道国政策频繁波动导致的项目停滞风险。协同金融机构动态优化主权违约相关资产风险分类与坏账拨备政策，减轻承包商财务压力。

二是深化跨境政策便利化改革。围绕市场准入、行政审批、人员往来、货物通关等关键环节优化政策制度安排，简化办理流程、压缩办理时长，切实降低企业跨境经营的制度性成本。

三是提升政务服务与风险保障效能。建立常态化跨部门海外项目协调与快速响应机制，搭建外交、商务、金融、司法与领事多部门联动的一站式服务平台，形成风险共防、项目共管、服务共享的海外保障格局，为境外基建合作提供全方位、全链条、高效率综合保障。

四是政府强化境外投资风险防控与预警监管。聚焦重点国别和重大项目，完善境外投资监管规则与国别风险评估预警体系，强化风险动态监测与实时提示，实现风险早识别、早预警、早处置，筑牢境外项目安全防线。

二 提升企业综合能力，适配基建发展新趋势

当前，“一带一路”基础设施建设合作机遇与挑战并存，广大发展中国家基建需求释放，绿色低碳与数字化转型加速推进，为行业企业转型升级、提质增效提供了新空间；但应看到传统基建同质化竞争日趋激烈，合规、环保、风控等标准持续提高。建议国际承包商重点抓好以下四方面工作：

一是优化海外差异化经营布局。面向新能源、智能建造等领域提前布局，积极拓展绿色基建、绿色交通、智慧城市、智慧交通等领域合作，培育“基础设施+”融合发展新优势。

二是强化全产业链集成服务能力。由单一工程承包向投建营一体化、产业链供应链协同延伸，完善绿色供应链和碳管理体系，推广绿色设计、低碳施工和节能建材应用，构建项目全生命周期绿色管理体系。

三是健全全周期风险防控体系。加强融资、设计、施工等环节全过程管理，完善境外风险监测预警机制，合理运用金融工具优化资金结构，提升风险抵御能力和资金保障能力。

四是提高属地化运营与融合发展水平。加强本地人才培养、供应链协作与技术转移，结合东道国工业化、城市化发展需求，统筹推进标志性工程和“小而美”民生项目，增强企业在当地的根植性与社会认同。

三 创新金融产品服务，强化基建融资支撑

针对跨境基建项目资金需求量大、周期长、汇率波动明显、东道国法律环境复杂等现实问题，建议金融机构从四方面创新产品服务，强化融资保障：

一是创新多元化、结构化融资模式。加强政策性金融、商业性金融与多边开发银行协同，深化与沿线国家金融机构跨境融资合作，推广银团贷款、联合融资等方式，积极发展供应链金融、可持续发展挂钩贷款、A/B 贷等创新产品，拓宽资金来源、提升融资效率。

二是完善全周期风险缓释与转移机制。运用大数据、人工智能等技术完善全球风险监测、评估和预警机制，做强“一带一路”再保险共同体，在现有政治风险保险、工程保险等基础上拓展保障范围，提升重大项目风险分散能力，切实筑牢跨境融资安全防线。

三是提升全链条数字化与便利化服务水平。构建集投融资、跨境结算、供应链服务、风险管控于一体的数字金融服务体系，推动项目核心业务全流程线上化；深化人民币跨境使用与数字金融场景应用，创新数字供应链金融产品，加强跨境金融监管合作，优化汇兑、结算等便利化措施，保障跨境资金高效顺畅流动。

四是深化绿色金融与规则标准对接。对标《“一带一路”绿色投资原则》（GIP），建立绿色基建融资绿色通道，对清洁能源、绿色交通等项目在利率、审批、期限等方面予以支持，推广 ESG 绩效挂钩贷款。加强跨境法律、税务、环保标准互认与咨询服务，推广法人机构识别编码等国际通用规则，打破信息壁垒，促进规则标准“软联通”，支持可持续基建投融资。

四 完善行业协同机制，保障跨境基建规范发展

当前，“一带一路”共建国家基建市场竞争格局日趋复杂，行业同质化竞争、协同能力不足等问题较为突出。为规范市场经营秩序、凝聚行业发展合力，推动行业向规范化、协同化、高质量方向发展，建议行业协会、商会等重点做好以下四方面工作：

一是强化行业自律与合规经营引导。完善境外市场经营规范体系，健全刚性自律约束机制，引导企业境外全过程合规经营，遏制恶性竞争、低价竞标等行为，维护企业整体海外形象。

二是搭建多方协同合作平台。围绕市场形势、政策解读、业务转型、风险管控等提供专业支撑，促进政府、企业、金融及法律服务机构信息共享与资源对接，形成行业发展合力。定期举办“一带一路”基建合作对接活动，建立行业信息共享平台，及时发布国别政策、招标信息、风险预警等内容。

三是构建行业风险联防联控机制。牵头建立跨国别风险预警与信息共享平台，健全风险常态化研判机制，实现重点风险及时归集、分析与发布。整合行业内金融、保险资源，探索风险共担的联合保障模式，提升行业整体抗风险能力。

四是健全行业服务与支撑体系。加强与主管部门及驻外经商机构沟通协作，建立优质企业推荐机制，支持信誉好、实力强、业绩优的企业参与境外重点项目。发挥桥梁纽带作用，及时反映行业诉求，推动出台更具针对性的支持政策。

第三章

“一带一路”共建国家 新能源基础设施发展展望

随着全球绿色低碳转型步伐的加快，新能源基础设施已成为“一带一路”共建国家能源转型与高质量发展的核心支撑。本章系统总结 75 个“一带一路”共建国家新能源基础设施的发展现状，分析新形势下源网荷储一体化推进、跨境合作机制深化、绿色金融体系优化带来的发展机遇，研判新能源基础设施面临的政策稳定性、电网适配性、技术标准分散风险；在此基础上，从稳定政策环境、强化产业链协同、创新融资服务、推进标准互认等方面提出对策建议，为推动共建国家新能源基础设施高质量发展、深化国际能源合作、助力企业稳健开拓海外市场提供专业参考。

第一节 新能源基础设施发展现状

一 各国支持政策稳步落地，新能源基础设施快速增长

在全球绿色低碳转型的时代浪潮下，各共建国家主动顺应发展趋势，持续完善新能源发展顶层设计，健全配套政策机制，全方位推动新能源基建网络提质增效、扩容升级，助力能源结构优化与可持续发展目标落地。

各国政府强化顶层设计，绿色转型导向明确。2025年以来，各国加快完善支撑绿色低碳发展的政策法规体系，通过细化减排约束标准、优化电价补贴政策、规范项目招标流程，构建起稳定可预期的制度环境，为新能源基础设施项目的可持续发展筑牢了根基。东南亚各国依托《东盟能源合作行动计划》，明确设定2030年新能源装机占比达到45%的发展目标，有效拉动光伏、风电、储能等相关产业的扩容升级。哈萨克斯坦加速推进能源市场化改革，通过常态化竞标模式，向外资全面开放新能源项目的建设运营，2025年竞标规模达1810MW，新能源市场活力得到持续释放。在政府新能源政策推动下，不少国家的新能源项目从单点分散开发向源网荷储一体化统筹布局转型。哈萨克斯坦、越南、印尼等国相继出台强制配储、分布式能源配套保障等规定，阿联酋同步落地光储协同发展的政策。新能源政策框架的持续完善，为新能源基础设施的规模化发展奠定了制度基础，为市场参与主体营造了良好的经营环境。

新能源发电规模快速扩容，风电光伏占主导地位。根据惠誉解决方案（Fitch Solutions）统计，2016—2025年，“一带一路”共建国家新能源累计装机容量从155GW增加至606GW，年新增装机从19GW增长至83GW，年均复合增长率17.8%，增长速度保持较高水平。从能源结构上看，2025年共建国家光伏和风电累计装机容量分别达到393GW和152GW，分别占新能源累计装机容量的65%和25%，成为新能源装机容量快速扩大的核心驱动。从项目数量上看，2025年共建国家共有66个新能源项目落地，同比增长11.9%，其中装机容量在500MW以上的大型项目共16个，占项目总数的比重较上年提升16%，行业项目大型化趋势凸显。

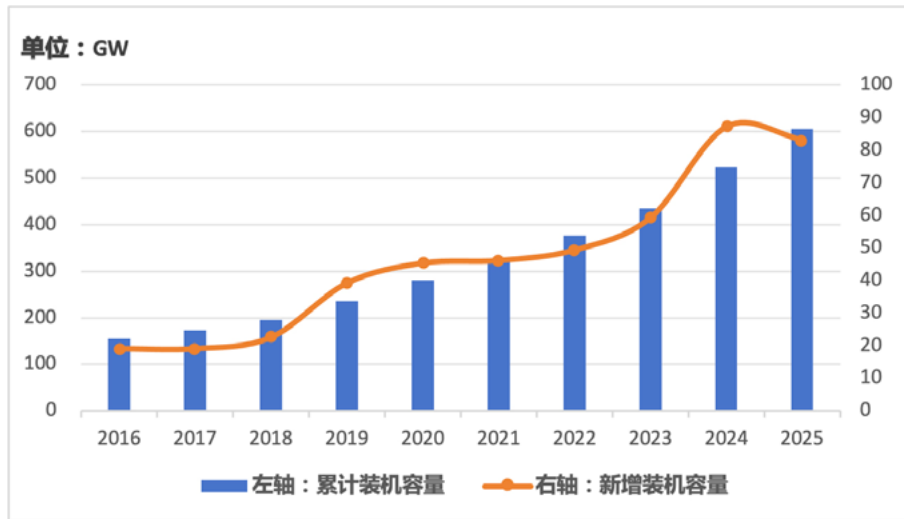


图 14 “一带一路”共建国家新能源累计装机容量和新增装机容量

数据来源：惠誉 BMI。

二 区域需求差异显著，新能源发展模式各有侧重

受资源禀赋、经济基础和发展阶段等因素影响，近年来共建国家新能源基建发展呈现显著的区域分化格局，形成类型各异、各具特色的新能源发展模式。

东南亚：协同发展需求强烈，跨境输电项目成合作亮点。东南亚地区水、光、风资源分布均衡，区域地缘相邻，经贸联系紧密，新能源协同发展需求突出。各国依托“东盟电网”建设，打破国别能源壁垒，大力推动跨境输电项目落地。2025 年 5 月，马来西亚、越南、新加坡达成跨国海底电缆送电合作，成为凭借区位优势破解能源供需矛盾、实现电力互济的典型实践。得益于优越的资源禀赋与一体化协作的需求，东南亚集中式光伏、风电及配套储能项目加速落地，逐步形成协同联动、跨区调配的发展格局，成为跨境新能源基建合作的典型区域。

西亚北非：光热资源禀赋优越，聚焦基地化一体化建设。西亚北非地区光照充足、荒漠土地广袤，光伏、光热资源禀赋位居全球前列，具备大规模集约化开发的天然优势。同时，各国面临传统能源转型、经济多元发展的现实需求，纷纷出台中长期绿色发展规划。摩洛哥设定 2030 年新能源占比 52% 的目标，埃及明确到 2035 年 42% 的转型目标，以顶层战略倒逼能源结构优化升级。西亚北非国家的新能源基建以超大型风光基地、光储一体化项目及骨干输变电工程为建设重点，集中资源推进标杆性重大工程落地实施。沙特 15GW 大

型可再生能源基地、阿尔及利亚 320MW 光伏集群等一批重点项目顺利推进，推动区域新能源产业规模化发展。

撒哈拉以南非洲：电力基础设施薄弱，普惠型新能源项目成重点。撒哈拉以南非洲电力基础设施相对薄弱、电网覆盖不足，偏远地区用电缺口突出，保障基础民生用电、提升电力普及率是区域核心发展诉求。该区域可再生资源储备丰富，但受经济承载力有限、基建条件不足等因素制约，难以开展大型能源基地建设。为此，非盟以《达累斯萨拉姆宣言》为纲领，将政策导向全面向普惠性能源倾斜，重点布局乡村微电网、小型分布式光伏、户用储能等轻量化、低成本新能源设施，助力实现 2030 年惠及 3 亿人口的电力普及目标。依托民生刚需导向，区域新能源基建以小型化、便捷化、落地快为核心特征，形成普惠性、兜底性建设需求，为轻量化新能源工程合作提供了广阔空间。

三 新能源投资规模持续扩容，项目融资渠道更为多元

随着全球能源转型加速，绿色发展成为各方共识，共建“一带一路”国家新能源基础设施领域的投融资活跃度持续攀升，项目资金供给日趋多元，融资渠道不断拓宽，多层次、市场化的融资格局逐步成型。

私营资本与主权基金成为投资主力，支撑重大新能源项目落地。私营资本决策机制灵活、投资效率较高；主权财富基金投资周期长、风险承载能力强。两类资本协同布局，深度参与光伏、风电、储能及电网升级改造等重点领域。2025 年 8 月，国际私募机构 Stonepeak 联合阿拉伯能源基金出资 10 亿美元，设立区域性新能源投资平台，聚焦中东大型光伏、风电及储能项目开发。2025 年末，加拿大资管机构布鲁克菲尔德完成东南亚新能源企业并购，承接 1.8GW 光伏、风电及储能项目储备，重点深耕菲律宾、越南等新兴潜力市场。主权基金同步加大绿色领域布局。2025 年 7 月，沙特依托公共投资基金（PIF）投入 83 亿美元，落地利雅得 15GW 大型可再生能源基地，建设 5 座光伏电站与 2 个风电项目，系统优化本地绿色能源布局。私营资本与主权基金的协同投入，进一步丰富了新能源基建融资模式。

多边银行资金与绿色金融工具互补，项目融资结构持续优化。2025 年以来，世界银行、亚洲基础设施投资银行、新开发银行、欧洲复兴开发银行等多边金融机构，持续加大对发展中国家绿色低碳项目的长期信贷支持，重点投向跨境电网、大型可再生能源基地等领域，先后落地一批标志性项目。2025 年 3 月，世界银行批准 1.735 亿美元贷款支持阿塞拜疆可再生资源扩容项目，助力 240 兆瓦风电场并网；2025 年 8 月，世界银行联合清洁技术基金为土耳其输电系统升级项目提供约 7.08 亿美元融资，支持大规模风光接入与能源转型目标落地。同时，绿色债券、气候基金、可持续发展挂钩贷款等各类金融工具推动新能源项目

融资结构持续优化。2025 年全球绿色债券发行规模突破 6500 亿美元，大量长期资金通过资本市场直达新能源领域。阿联酋阿布扎比水电公司依托绿色银团贷款与可持续发展挂钩债券启动 2.1GW 光伏电站建设，埃及以绿色项目融资推进苏伊士运河经济区风光储一体化项目，沙特通过绿色债券与气候基金组合融资支持红海新城综合能源系统。多边金融机构的资金撬动与市场化工具的灵活补充，共同拓宽了新能源基础设施的融资渠道，也推动投融资结构向更加规范、更可持续的方向升级。

第二节 新能源基础设施发展机遇

一 源网荷储一体化稳步推进，产业链协同发展机遇广阔

源网荷储一体化已成为共建国家新能源基建转型的主流趋势，为新能源产业链协同合作提供了广阔市场空间。顺应这一行业发展趋势，承包商可依据自身发展战略和综合实力，或深耕某专业环节，或进行全产业链整体布局，持续拓展业务版图，增强市场竞争力。

专业服务承包商协同出海迎来新机遇。随着源网荷储一体化项目市场需求的持续释放，深耕专业赛道的承包商迎来差异化发展机遇。此类企业立足自身主业，可聚焦上游装备、中游工程和下游消纳储能的任一环节参与海外项目投标。具体来看，上游装备配套领域，海外一体化项目采购需求旺盛，为承包商联动国内光伏、储能装备企业出海创造市场契机；中游工程建设领域，EPC 总包市场持续扩容，承包商联动专业工程企业出海，可有效提升履约效能、规避合作风险；下游消纳与储能领域，并网运维、微电网建设场景丰富，为承包商带动储能集成、电网运维企业走出去提供全新机遇。2025 年以来落地实施的乌兹别克斯坦 Sergeli 储能装备配套项目、哈萨克斯坦 Mirny 风储 EPC 项目、乌兹别克斯坦阿汉加兰源网荷储运维项目，即是产业链各细分领域单环节协同发展的典型代表。

全产业链一体化布局提供集群化发展机遇。大型源网荷储一体化项目规模化落地，为具备投融资、设计、建设、运营全流程服务能力的龙头承包商，提供了整合产业链资源协同出海的发展机遇。此类项目具备全业态融合特征，既可提升参与项目企业的整体经济效益，也有助于企业形成差异化的国际竞争优势。2026 年 3 月签约的阿联酋阿布扎比 RTC 光储项目，有关龙头企业正是把握住全链条协同发展的机遇，凭借一体化资源整合与服务能力承接的大型综合项目，为企业深度参与中东新能源合作红利奠定了基础。

二 能源互联互通需求持续释放，跨境合作机制不断深化

全球能源转型背景下，各国电力供需失衡、新能源消纳瓶颈等问题愈发突出，能源跨境互联互通建设需求持续释放。与此同时，双边、区域及多边能源合作机制不断健全深化，为跨境输电、区域电网互联、跨国电力调度等项目落地实施提供制度保障。

区域协同发展激发跨境电力互济需求。各区域凭借地缘区位、能源资源互补优势，加快一体化能源合作布局，从单点项目联通转向全域网架共建和规则标准协同。通过搭建统一的电力运行体系、健全区域电力互济调配机制，既可破解时段性电力缺口与新能源消纳堵点，也为承包商参与电网新建、改造升级及运维服务等提供契机。例如，2025年3月，中亚统一电力系统（CAPS）完成全域网架协同升级与运行规则优化，进一步打通中亚多国电网壁垒、提升了电力整体调度能力。2025年8月，中亚—南亚跨境输电与电力贸易项目（CASA—1000）全面竣工投运，依托长达1300公里的高压输电走廊，实现流域水电等清洁能源资源的跨国家、跨季节互补互济。

多边合作机制助力跨国电网项目落地。非盟、东盟等区域性多边组织持续发挥统筹引领作用，依托区域能源共同体等制度性合作框架，统一电网建设标准、打通跨境审批壁垒、完善能源协同规则，为大型跨国输变电项目落地提供制度性支撑。在多边合作机制的统筹推进下，跨区域电网贯通工程加快布局。2025年4月启动的赞比亚—坦桑尼亚400千伏跨境互联项目，成功实现南部非洲与东非两大电力系统互联互通，补齐了非洲跨境输电网架的短板。

三 绿色金融体系优化，融资服务力度增强

近年来，新能源基建多元融资格局逐步形成，绿色金融在行业规范、运行机制和融资成本方面持续优化。通过统一行业规则、加大政策扶持、强化价值导向，新能源基建发展环境持续改善，为共建国家新能源基础设施的投资建设带来新的发展空间。

绿色金融国际标准加快融合，破除跨境项目合作门槛。当前，全球绿色债券、可持续贷款、ESG评价等核心标准不断融合，中欧可持续金融分类目录互认落地，多边金融机构统一绿色项目评审规则，区域间绿色投融资合作机制日益顺畅，跨国融资、多边资金联合投放的便利性大幅提升，使得新能源项目的融资成本和融资周期明显压缩。例如，2025年7月，亚投行正式落地跨境绿色标准互认合作机制，简化共建国家新能源项目绿色认证流程，大幅压缩审批周期。2025年11月，东盟发布区域绿色金融统一认证细则，试点东南亚跨国新能源项目绿色资质的互认，努力消除区域内跨国项目重复认证、多头审核的繁琐流程，进一步盘活东南亚跨境新能源项目投融资活力。

低碳专项资金加大投放，新能源项目资金保障增强。各类政策性金融机构、国际绿色基金持续加大中长期低碳资金布局，重点向大型可再生能源基地、跨境输电通道、储能配套等基建领域集中投放，为项目平稳落地和长期运营提供资金托底。例如，2025年9月，全球气候基金新增百亿美元绿色基建额度，定向支持各国电力网络升级改造，切实缓解电

网改造资金压力，加快区域能源网架的互联互通。2025 年 12 月，中国进出口银行推出专项绿色低息贷款，重点支持共建国家大型风光储一体化项目落地，大幅降低项目融资成本，保障新能源项目的稳定运营。

绿色金融服务持续拓展，助力新能源项目开发建设。随着绿色金融体系的逐步成熟，银行的金融服务从传统的信贷投放，逐步延伸至项目前期的投融资规划、绿色认证咨询以及后期的运营维护等环节，为承包商从 EPC 总承包向投建营一体化转型提供助力。例如，2025 年 10 月，亚投行、新开发银行、亚洲开发银行和中国进出口银行、国家开发银行等国内外金融机构共同推出新能源项目一站式绿色金融综合服务包，覆盖项目可研、绿色评级、融资方案设计等全流程，将有望为企业海外项目前期拓展提供强有力的支持。2026 年 1 月，国际可再生能源机构联动世界银行、亚投行等多家多边金融机构和专业服务机构共建绿色能源咨询平台，为新能源项目参与企业提供标准解读、合规辅导、运维风控等配套服务，有效补齐海外新能源项目专业服务短板，为企业参与新能源项目创造有利条件。

第三节 新能源基础设施发展面临的挑战与风险

一 部分国家政策稳定性不足，项目收益保障风险突出

近年来，尽管“一带一路”共建国家的新能源顶层设计与政策框架日趋完善，但部分国家在政策落地、财政履约以及政策延续性等方面仍存在诸多不足和短板，一些新能源政策规划与实际执行之间存在较大落差，成为制约新能源基础设施项目推进的一大挑战。

政策退坡传导效应显现，行业发展不确定性加剧。当前全球清洁能源政策环境出现波动，美国等发达经济体清洁能源政策大幅回调、绿色激励措施加速退坡，对高度依赖欧美资本、技术与市场的共建国家形成冲击。部分国家为适配全球能源格局、平衡财政压力，同步下调新能源产业优先级，放缓能源转型步伐，使新能源发展规划难以落地实施，全球新能源投资的不确定性增加。

政府履约能力偏弱，电费兑付与收益保障压力突出。多数中低收入共建国家财政基础薄弱，外汇储备整体紧缺，难以持续保障新能源项目电价补贴或可再生能源附加费等刚性支出，补贴拖欠、结算滞后、购电协议（PPA）履约不到位等问题时有发生。同时，一些国家为缓解支付压力，会单方面调整电价或以当地货币替代美元结算，直接削弱项目现金流的稳定性，从而增加企业海外运营与回款风险。

国家政策变动频繁，长期投资收益保障不足。在一些亚非发展中国家，新能源政策受政局变动、外部压力等因素影响较大，其电价机制、补贴标准、市场准入等核心条款缺乏长期稳定性。此外，政策调整多未明确“不溯及既往”原则，存量项目合法收益也难以得到有效保障，直接影响企业对新能源项目的中长期投资决策。

二 电网适配能力偏弱，新能源电力消纳不足

当前，源网荷储一体化已成为新能源基建的主流方向，但输配电网建设和系统调节能力明显滞后于新能源装机增速，造成并网受阻、项目收益不达预期等现象，成为制约新能源基建发展的突出问题。

输电设施发展滞后，影响电力跨区域配置。共建国家新能源资源富集区多位于荒漠、戈壁或偏远山区，与主要负荷中心地理距离较远，而高压骨干网架建设明显慢于新能源电

站投产节奏，形成电源装机快速增长与电力外送受限的结构性矛盾。如越南、哈萨克斯坦等国，均因配套输电骨干网络不足，新能源发电与用电负荷空间错配问题持续存在。此外，多数共建国家存量输电线路老化严重，运维资金投入不足，线路故障率高，输电效率偏低，直接影响项目投资收益。

配网设施短板突出，制约分布式新能源发展。多数共建国家配电网基础薄弱，存在线路设备老化、供电容量有限、自动化程度不高等问题，难以适应分布式新能源的规模化接入。如东南亚多国配网承载能力不足导致光伏项目并网受限，不得不对分布式项目采取限装、限接等管控措施。撒哈拉以南非洲国家配网基础更为薄弱，即便户用光伏、小型微电网具备建设条件，也因配网接入能力不足难以实现稳定并网与高效消纳。此外，不少共建国家配网智能化改造进展缓慢，负荷监测、需求响应、柔性调控等配套设施不足，严重制约新能源基础设施的升级。

三 技术标准体系分散，合规与质量风险加剧

区域技术标准壁垒突出、国际互认机制缺失，是共建国家新能源基建领域长期存在的共性短板。各国技术规范、认证体系、并网要求不统一，加之行业监管约束偏弱，不仅显著抬升跨境项目合规成本、延缓落地进度，还易引发恶性竞争与质量隐患，放大工程建设、电网运行与资产安全多重风险。

标准碎片化形成技术壁垒，大幅推高经营成本。当前，共建国家尚未形成统一的新能源技术标准体系，设备参数、并网规程、安全认证等关键环节差异显著。例如，在风电领域，越南、沙特、哈萨克斯坦对风机抗风等级、防雷接地、基础施工标准要求差异明显。标准规则的差异化直接导致新能源设备与施工方案难以在各国通用，企业被迫投入资源以适应不同市场的标准要求，企业跨境经营成本随之增加。

监管不足引发行业失序，工程质量风险同步累积。部分共建国家新能源行业准入门槛低，市场监管体系尚不健全，项目招标、施工监理、竣工验收等关键环节缺乏统一标准。部分市场主体通过低价竞标、简化施工工序、缩减检测环节等方式抢占项目资源，导致劣币驱逐良币现象的发生。此类行为不仅扰乱了新能源基建市场的竞争秩序，也将直接影响项目寿命和新能源资产的保值，从而制约新能源行业的可持续发展。

第四节 新能源基础设施发展建议

一 稳定新能源政策预期，提振市场长期投资信心

一是完善政策体系与协同对接，夯实长期发展制度基础。各国政府应加强多边政策协同，围绕上网电价、并网消纳、优先调度等核心环节健全配套规则，推动国内外标准有效衔接。同时，持续放宽新能源基建领域市场准入，简化审批流程，为市场主体营造透明稳定的发展环境，提振企业长期投资信心。

二是健全市场化收益机制，减少对政策补贴的依赖。随着全球新能源补贴政策逐步退出，各国政府可完善绿证交易、碳市场与电力市场联动机制，搭建专业交易服务平台，引导新能源项目逐步摆脱补贴扶持，向市场化定价模式转变，确保项目的稳定收益。

三是强化履约保障机制，规范购电协议全流程管理。各国政府应明确购电协议的法律约束力，细化违约处置条款，清晰划定付款时限、结算标准及违约责任。同时，合理引入主权担保、多边投资担保机构等第三方保障机制，构建全方位的履约保障体系，更好维护投资企业的合法权益。

四是完善存量项目收益保障，落实新政策不溯及既往原则。各国政府可借鉴欧盟等成熟市场的实践经验，在出台电价调整、补贴优化、并网规则修订等政策时，遵循“不溯及既往”的原则，保障存量项目在原有政策框架内稳定运营、获取合理收益，以稳定市场预期，调动市场主体的投资积极性。

二 加强新能源产业链整合，提升一体化履约能力

一是搭建源网荷储全链条产业链协作体系。企业可结合源网荷储一体化项目的全生命周期需求，与光伏组件、风电整机、储能电池等领域的优质设备制造商建立长期稳定的合作关系，稳固核心供给渠道、保障设备质量与供货进度。企业可牵头整合设计施工、设备供应和运维服务等各类市场主体，组建新能源产业链合作联盟，推动各环节优势互补，保障新能源项目的顺利推进、如期建成和平稳运行。

二是稳步推进产业链属地化布局。企业可顺应共建国家新能源产业政策导向，打破传统跨国采购模式，通过设立合资企业，开展技术转移与联合研发等方式，推动核心设备本

地制造和配套资源本地供应，减少跨境物流开支，规避贸易壁垒。同时，加大属地化新能源技术人才的培养，组建本土化施工、运维与管理团队，构建深耕当地、适配当地需求的新能源产业配套人才体系。

三是优化项目协同管理体系。企业应健全多专业协同管理机制，打通业务壁垒，明确责任分工；合理运用数字化、智能化管理手段，提升多专业协同作业效率，优化设计协同、进度管控、质量监督等管理流程，缩短一体化项目建设周期，保障项目平稳投入运营。

三 创新融资服务模式，保障新能源稳定投入

一是推出新能源专属融资产品。金融机构可创新推出碳收益挂钩型贷款等融资产品，把项目的碳收益纳入还款来源，扩宽项目还款渠道，实现融资结构与新能源项目收益特征的深度匹配，有效降低项目融资成本，提升融资落地效率。

二是构建新能源专项风险保障体系。多边投资担保机构可因地制宜推出新能源专项担保产品，重点覆盖购电协议违约、电价单方下调、并网承诺无法兑现等行业特有风险，有效缩减投资者风险敞口，为社会资本参与新能源项目提供保障。

四 强化标准互认与服务支撑，提升新能源基建合作质效

一是积极参与新能源国际标准制定。行业协会应主动参与 IEC、ISO 等权威国际标准化机构的工作，选派行业专家参与新能源标准的起草、审议及修订工作。把我国光伏、风电、储能领域的成熟技术和实践经验，转化为适合广大发展中国家的新能源的标准建议，推动构建公平合理的新能源国际标准体系。

二是搭建新能源合作交流平台。行业协会可借助专题展会、行业峰会、线上对接会等多种形式，打造常态化的新能源合作交流平台；组织承包商与设备制造商、设计院、技术服务商等开展精准对接，促进资源共享，提升新能源项目合作的质量与效益。

三是提供常态化信息服务。行业协会可聚焦共建国家风电、光伏、储能及智能电网等领域的动态信息，定期发布国别市场资讯、业务趋势报告和投资风险提示等，为会员企业把握市场走势、优化前期决策、参与项目建设提供及时专业的信息服务。

第四章

“一带一路”部分国别 基础设施发展指数分析

为助力各类市场主体把握“一带一路”部分国别基础设施发展态势，本章根据“一带一路”共建国家基础设施发展指数测算结果，在全部 75 个共建国家中选取 3 个具有代表性的国家（其中：埃塞俄比亚是东非地区基础设施建设需求旺盛的国家，乌兹别克斯坦是中亚地区市场转型成效较显著的国家，秘鲁是拉美地区物流门户地位较突出的国家），详细分析其基础设施发展指数变化情况，总结行业发展特征，并对未来发展前景进行展望。中国对外承包工程商会计划于 2026 年 11 月发布《“一带一路”共建国家基础设施发展指数报告（国别篇）》，详细分析 30 个重点国别基础设施发展情况，敬请关注。

埃塞俄比亚

2026 年国家基本信息

政局情况				
主要政党	繁荣党			
国家元首	萨赫勒·沃克·祖德			
政府首脑	阿比·艾哈迈德·阿里			
自然资源				
埃塞俄比亚水力资源禀赋较好，水电占全国发电量 95% 以上，风能、太阳能、地热开发潜力较大。矿产资源方面，奥加登地区初步探明天然气储量约 213 亿立方米，具备一定的商业化开发前景。				
宏观经济 2026 ¹⁷ （预测值）				
人均 GDP(美元)	778.2	实际 GDP 增速 (%)	7.6	
通货膨胀率 (%)	13.0	公共债务 /GDP(%)	49.5	
财政余额 /GDP(%)	-3.1	经常账户余额 /GDP(%)	-3.2	
外债总额 (亿美元)	431.6	失业率 (%)	6.1	
FDI 流量 (亿美元)	50.8	FDI 存量 (亿美元)	184897	
外汇储备 (亿美元)	78.0	双边贸易额 (亿美元, 2025)	47.2	
“一带一路”基础设施发展指数				
	2025 得分	2025 排名	2026 得分	2026 排名
发展总指数	117	32	118	26
发展环境指数	100	64	102	59
发展需求指数	131	38	131	37
发展热度指数	143	7	146	5
发展成本指数	85	63	83	65

17 数据来源：国际货币基金组织（IMF）、经济学人智库（EIU）、惠誉 BMI。更新时间：2025 年 12 月。

观点聚焦

- 2026 年埃塞俄比亚基础设施发展指数得分为 118，在“一带一路”共建国家中排名第 26 位，较 2025 年上升 6 位。
- 埃塞俄比亚政局总体保持平稳，经济改革有序推进。政府积极推进经济自由化改革，逐步改善融资渠道，持续稳定宏观经济环境，为大规模基础设施建设和外资进入营造了相对良好的市场环境。
- 交通运输方面，埃塞俄比亚拥有撒哈拉以南非洲地区规模相对较大的交通项目管线，重点推进道路网络扩张，计划在十年内实现公路网络总里程达到 24.59 万公里。
- 电力工程方面，埃塞俄比亚正处于稳步加速发展阶段，政府重点推进输配电网现代化改造，加快区域电力贸易枢纽建设；同时加快农村电网扩建与城市智能电网试点建设，持续提升工业园区与居民区供电保障能力。
- 建筑业方面，投资重点逐步从工业基建向城市更新和民生保障领域合理倾斜。公共住房、教育及医疗配套设施需求持续释放，为该国实现包容性增长提供了重要支撑。

一 基础设施发展指数表现

2026年，埃塞俄比亚基础设施发展指数得分为118，在“一带一路”共建国家中排名第26位，较2025年上升6位，位居非洲地区前列。从各一级指数来看，发展热度指数、发展需求指数、发展环境指数均有所提升；其中发展热度指数提升特征尤为突出。发展成本指数则由85小幅降至83。

表 12 2025—2026 年埃塞俄比亚基础设施发展指数及变化情况

埃塞俄比亚	2025 年		2026 年	
	指数	排名	指数	排名
基础设施发展指数	117	32	118	26
发展环境指数	100	64	102	59
发展需求指数	131	38	131	37
发展热度指数	143	7	146	5
发展成本指数	85	63	83	65

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

注：所有指数均为四舍五入取整。

宏观改革逐步显现成效，基建发展环境持续改善。近年来埃塞俄比亚持续推进市场化改革与对外合作，从金融、政策两大维度同步优化基建营商环境，推动2026年埃塞俄比亚基建发展环境指数提升2分至102分，排名提高5名至第59位。埃塞俄比亚通过落实与国际货币基金组织、世界银行合作协议，推行弹性汇率机制，有效缓解外汇约束，显著改善基建发展环境；债务重组取得阶段性进展，主权信用预期边际修复，融资环境持续向好。同时，依托本国的《十年发展规划（2021-2030）》¹⁸战略顶层指引，埃塞俄比亚聚焦工业化转型核心发展目标，持续出台配套基建扶持政策、优化外资准入合作机制，不断补齐基建合作制度短板、规范市场合作流程，全方位夯实国际承包商参与本地基建投资建设的政策保障体系。

18 《十年发展规划（2021—2030）》英文名：*Ten Years Perspective Development Plan (2021-2030)*

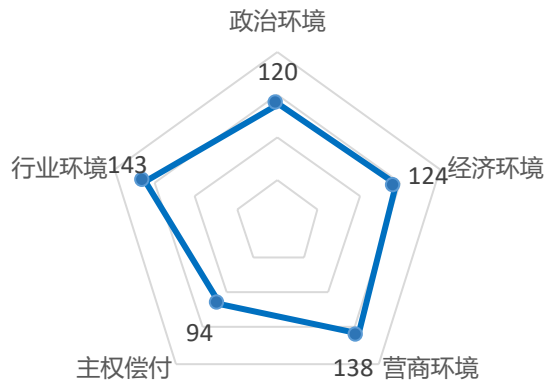


图 15 埃塞俄比亚基础设施发展环境指数情况

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

基础设施投资热度持续攀升，基建发展动能稳步增强。2026 年埃塞俄比亚基建发展热度指数提升 3 分至 146，位列共建国家第五位，市场上行态势凸显。国内基建投资范围持续拓宽，由交通运输领域同步向产业园区、民生配套等重点领域延伸，项目投放体量持续扩大。亚的斯亚贝巴走廊二期、大型工业园等重点工程陆续落地开工，吸引多国国际承包商积极参与市场建设，市场活力显著提升。此外，伴随《公私合营（PPP）法案》正式落地，埃塞俄比亚引入特许经营机制拓宽资金来源，降低单一政府投资依赖，进一步降低市场准入门槛、优化合作路径，充分调动各类市场主体的投资与建设意愿。整体来看，当地项目储备充沛、合作模式持续创新，市场开放水平不断提高，持续吸引多方资本与海外工程企业布局落地，基建市场长期发展潜力持续释放。

二 基础设施行业特征分析

2025 年，埃塞俄比亚依托宏观经济改革红利、大型能源项目落地及城市更新集群效应，在交通运输、电力工程、建筑业三个领域的基础设施建设展现出逐步复苏与增长的良好势头。其中，以复兴大坝（GERD）全容量投产为标志的电力外向型转型、以跨境走廊建设为核心的物流体系升级、以及由“城市走廊开发”驱动的建筑业现代化进程，成为支撑该国基础设施发展指数保持非洲前列的重要因素。

表 13 2025—2026 年埃塞俄比亚基础设施发展需求指数及变化情况

发展需求指数得分	2025 年	2026 年
电力工程领域	134	138
交通运输领域	126	129
信息通讯领域	141	142
水利水务领域	81	81
石油化工领域	155	158
建筑业领域	163	166

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

注：所有指数均为四舍五入取整。

（一）交通领域发展势头强劲，路网升级与航空枢纽成为建设重点

公路网络升级进程加速推进，战略走廊建设显著释放物流红利。埃塞俄比亚《十年交通发展规划（2021—2030）》¹⁹将路网扩容升级作为工业化转型的核心支撑，明确设定2030年公路里程达24.59万公里的发展目标。2025年，埃塞俄比亚与非洲开发银行（AfDB）达成1.84亿美元融资协议，资金专项用于亚的斯亚贝巴—吉布提运输走廊二期项目建设。项目建设包括梅尔卡吉洛至阿瓦萨路段高速化改造，完工后可有效提升承载全国90%海运贸易量核心通道的通行效率。此外，莫焦—阿瓦萨高速公路等重点工程陆续竣工投用，既打通了首都经济圈与南部工业腹地的快速联通通道，也推动单一交通干线向产业集聚发展带转型。依托路网网络化协同发展优势，埃塞俄比亚有效压降内陆国家普遍偏高的物流成本，加速推动本国深度融入区域产业链供应链体系。

表 14 2025-2026 年埃塞俄比亚部分在建交通运输项目

年份	项目	细分领域
2025	Azezo — Gonder Road Project, Amhara	公路
	Gambella — Ilya Road Project, Gambela	公路
	Miesso (Oromia) — Dire Dawa Road Corridor Project	公路
2026	New Addis Ababa International Airport, Bishoftu, Oromia	新机场

数据来源：中国对外承包工程商会，惠誉 BMI。

19 埃塞俄比亚 Ministry of Transport and Logistics, Transport Sector Ten Years Perspective Plan (2020/21-2029/30), 2021。

航空枢纽体系扩容升级，临空综合开发带动基建投资持续放量。埃塞俄比亚依托非盟总部区位优势与民航先发优势，持续巩固非洲区域航空门户地位。根据《十年交通发展规划（2021—2030）》，该国计划将运营机场数量由22座增至28座，力争2030年实现年旅客吞吐量4800万人次，加快搭建覆盖全非的现代化航空网络。2026年1月，总投资约125亿美元的新亚的斯亚贝巴国际机场（Bishoftu）进入实质性建设阶段。项目规划年旅客吞吐量达1亿人次，并同步引入航空城一体化开发理念，配套建设冷链货运中心、飞机维修基地、临空经济区等综合设施，直接拉动飞行区、航站楼、空管系统等上下游工程建设。随着航空领域重大项目集中落地，各类工程建设需求持续释放，埃塞俄比亚交通基建热度攀升，将进一步夯实其作为东非区域联通枢纽的硬件基础。

（二）能源领域转型步伐加快，水电开发与多能协同重塑供给格局

水电开发规模稳步扩大，东非电力枢纽辐射效应持续显现。埃塞俄比亚依托水能禀赋，稳步推进以大型水电为核心的能源供应体系，计划到2030年实现100%可再生能源发电目标。据惠誉解决方案（Fitch Solutions）统计，截至2026年一季度，埃塞俄比亚电力领域共有48个在建及规划项目，其中水电项目达17项，大型水电集中落地将稳定支撑埃塞俄比亚工业用电与跨境电力输出，其作为东非地区电力枢纽地位更加稳固。2025年9月，总投资50亿美元的非洲标杆工程复兴大坝（GERD）投入使用。项目设计装机容量5150MW，不仅通过库容调节平抑发电季节性波动、提升本国电力自给能力，还可向苏丹、肯尼亚、吉布提等周边国家稳定输送清洁电力。大型水电机组陆续投产，埃塞俄比亚“东非电塔”优势持续凸显，有效带动能源领域基建投资扩容、催生配套建设需求，为该国能源结构升级与工业化高质量发展提供坚实保障。

表 15 2025 年埃塞俄比亚部分在建电力工程项目

项目	细分领域
Genale Dawa V Hydropower Dam Project, Oromia	水力发电
Dabus Hydropower Dam Project, Oromia	水力发电
Didessa Hydropower Plant, Oromia	水力发电
Tulu Moye Geothermal Project, Oromia	地热发电
Abaya Geothermal Project, Addis Ababa	地热发电

数据来源：惠誉 BMI。

地热发电加速布局，可再生能源体系趋于多元。为缓解对单一水电的季节性依赖，埃塞俄比亚正利用东非大裂谷地热资源，构建稳定高效的基础负荷电源。目前埃塞俄比亚共有 9 个地热项目，其中图卢莫耶旗舰项目（Tulu Moye）作为该国首个由国际资本主导的独立发电（IPP）项目，总投资约 8 亿美元，不仅承担着探索多元融资结构与深层钻探技术的示范功能，更标志着埃塞地热开发由试验阶段迈入大规模商业化阶段。项目一期正克服外部因素影响稳步推进，预计于 2026 年底建成投产。此外，随着 2025 年 9 月政府进一步深化电价改革与能源市场化转型，地热领域的私人投资活力逐步释放。地热能的规模化开发有效对冲水电枯水期发电缺口，提供稳定不间断电力供给，既保障工业园区平稳生产用能，也可持续提升城乡电力普及水平，以支持该国如期达成 2030 年全面电气化目标。

（三）建筑领域发展动能充沛，住房建设与城市更新成为增长重点

住宅建设与城市更新协同推进，持续拉动建筑业规模扩容。伴随城镇化持续推进，埃塞俄比亚城市住房缺口持续扩大，保障性住房、城市提质改造需求旺盛，为建筑行业发展提供了广阔市场空间。截至 2026 年一季度，该国建筑领域布局 16 项重点项目，其中 28.9 亿美元的 Chaka 住房开发项目为当前体量最大的住宅工程，项目规划建设 4100 套住房，是当地民生基建的标杆项目。当前，埃塞俄比亚持续以政府引导、多元投入的模式，批量落地保障性住房与城市更新工程，有效改善城市人居环境、完善市政配套，持续带动建材、工程机械、施工服务等上下游产业发展。未来，随着城市走廊开发、民生住房项目持续落地，该国建筑业将持续释放增长潜力，稳步夯实城镇化建设与民生保障的产业基础。

建筑领域标杆项目持续落地，本土建造能力迭代升级。2025 年埃塞俄比亚一般建筑行业新签项目共计 7 项，公共建筑市场保持旺盛活力，行业建设呈现高标化、集成化、多功能化发展特征。其中，恰卡（Chaka）大圆厅设计施工总承包项目，项目合同额约 1.73 亿美元，采用成熟的国际 EPC 全链条建设模式，推动当地公共建筑由基础功能性用房向复合型、高品质地标综合体迭代升级。在项目建设过程中，先进的工程施工标准、集成化管理模式与专业化建造技术实现本土化转化，有效提升了当地建筑工业化、精密化施工水平，同步培育了本土建筑专业人才队伍。随着系列高端公共建筑项目有序推进，埃塞俄比亚建筑业加速接轨全球建设规范，持续完善现代化建筑产业体系，基础设施综合品质与城市承载能力实现稳步提升。

表 16 2025 年埃塞俄比亚新签的部分一般建筑项目 (单位: 亿美元)

项目	新签合同额
埃塞俄比亚 Chaka 大圆厅设计施工总承包项目	1.725
埃塞俄比亚拉盖中央核心区 A、B、C 三栋大楼的部分施工项目	0.978
埃塞俄比亚 Torhayloch 医院项目	0.302
埃塞俄比亚阿瓦什保险公司新总部大楼	0.268
埃塞俄比亚奥罗米亚多媒体综合体工程项目	0.150

数据来源: 中国对外承包工程商会。

三 基础设施发展前景展望

(一) 发展机遇

工业化转型逐步深化, 枢纽经济释放基建联动机遇。随着《十年发展计划 (2021-2030)》的推进, 埃塞俄比亚重点布局交通枢纽与跨境经济走廊建设, 形成枢纽带动走廊、走廊串联产业的整体发展态势。超级航空枢纽与跨国公路网的协同, 不仅有助于强化内陆与全球贸易连接, 更通过大幅提升物流效率带动了沿线工业园的规模化扩张, 持续催生出一定规模的能源配套与工业建筑需求。

能源市场化改革有序推进, 清洁能源开发开启长期投资机遇。为打造“东非电塔”, 政府正通过理顺电价机制与深化体制改革, 激活地热、风电等多元资源的商业开发潜力。大规模绿色能源基地不仅能保障国内日益增长的用电负荷, 更将通过跨国输电走廊将能源禀赋转化为战略性外汇收入, 为具备投融资、技术、建设等优势的市场主体提供了广阔的合作空间。

(二) 发展风险

宏观经济杠杆承压明显, 外汇短缺制约基建项目平稳推进。埃塞俄比亚公共债务体量偏高, 外债管控压力突出, 叠加外汇储备规模波动较大, 本国外汇供给稳定性不足。受汇率机制调整等因素影响, 跨境资金流转不确定性加剧, 而当地基建核心建材、工程设备高度依赖进口, 外汇兑付不畅极易造成物资采购滞后、款项结算延迟, 直接拖累项目施工节奏与资金周转效率。同时, 外部融资成本易受主权信用、国际资本环境影响, 融资渠道受限、成本上行等问题长期存在, 多重宏观经济风险叠加, 持续对当地基建项目的常态化运营形成制约。

内陆区位约束持续凸显, 跨境供应链面临多重风险。埃塞俄比亚作为内陆国家, 无出海口岸, 全境物流高度依赖邻国港口及跨境运输走廊, 对外依存度较高。受制于内陆物流

距离长、转运环节多等客观条件，跨境运输路线单一、周转链条冗长，不仅推高建材与设备运输成本，还拉长物流交付周期。同时，跨境通行规则、邻国政策变动、燃油价格波动等外部不确定因素，进一步加剧供应链不稳定性，易造成物资供货延迟、施工断档等问题，对项目成本管控与工期履约形成持续性制约。

局部安全隐患与恶劣作业环境，为基建项目落地带来多重现实风险。埃塞俄比亚部分区域地缘安全形势复杂，叠加野外施工环境艰苦、区域配套保障水平不均衡等问题，直接制约工程连续作业。不稳定的地方治安与潜在安全风险，会威胁一线人员、施工设备及资产安全；偏远地区交通、后勤、医疗等配套短板突出，极易引发施工中断、工期延误等问题。各类区域性风险相互交织，大幅增加现场管理难度与运营不确定性，对项目常态化推进、安全管控及成本稳定均形成持续挑战。

（三）发展建议

优先布局“小而美”民生项目，构建多边融资避险投资机制。针对埃塞进入债务重组期且外汇储备极度紧缺的现状，建议各类市场主体将投资重心向“轻资产、快回收、强民生”的项目倾斜。在赛道选择上，应重点开拓具备内生现金流的工商业分布式电力、工业园配套水处理及数字化基建。在融资层面，应积极对接世界银行、非洲开发银行等国际多边机构的担保工具，并充分利用股权投资工具实行“投资+建设”，通过多元化融资结构替代单一的主权债权模式，从而有效对冲主权信用违约及汇兑损失风险。

深化非水可再生能源合作，推动技术本地化适配。鉴于埃塞电力系统对单一水电的季节性依赖，以及政府多元化能源供应的迫切需求，建议市场主体突破传统工程承包商定位，向覆盖设计、建设、运营的全生命周期方案解决商转型。在项目实施中应重点解决技术与标准的本地适配问题，主动对接当地电网参数进行优化，通过技术降本而非价格竞争获取优势。提升设备与当地环境及电网的兼容性，确保新能源基建在复杂环境下的长期运营效率，以技术领先稳固市场地位。

立足属地化发展，强化内陆物流走廊保障。针对埃塞作为内陆国家对邻国港口存在一定依赖的特点、局部地区安全形势存在波动的情况，建议各类市场主体构建以“属地化深度融合”为核心的风险联防体系。在供应链端，建立与邻国转运港口的常态化联动机制，并优先通过属地化采购（Local Sourcing）降低跨境物流中断的冲击。同时，在项目商务合同中应明确设置针对当地通胀率的价格调值公式（Price Escalation Clauses），将宏观波动纳入合同风险分担机制，确保项目在极端宏观环境下的可持续运营能力。

乌兹别克斯坦

2026 年国家基本信息

政局情况				
主要政党	自由民主党、人民民主党、“米利提兰尼斯”民主党			
国家元首	沙夫卡特·米尔济约耶夫			
政府首脑	阿卜杜拉·阿里波夫			
自然资源				
乌兹别克斯坦矿产资源禀赋优越，其中已探明钻石矿石 250 万吨（品位 6.5 克拉 / 吨），金矿石 80 万吨，煤 3.24 亿吨，铁 1.3 亿吨，稀土金属矿 1900 万吨，天然气 57 万亿立方英尺，氦气 15.29 亿立方米，水力发电潜力初步测算超 478000MW。				
宏观经济 2026 ²⁰ （预测值）				
人均 GDP(美元)	3872.7	实际 GDP 增速 (%)	5.9	
通货膨胀率 (%)	7.3	公共债务 /GDP(%)	33.7	
财政余额 /GDP(%)	-2.9	经常账户余额 /GDP(%)	-4.8	
外债总额 (亿美元)	706.7	失业率 (%)	5.8	
FDI 流量 (亿美元)	20.5	FDI 存量 (亿美元)	—	
外汇储备 (亿美元)	570.0	双边贸易额 (亿美元, 2025)	161.0	
“一带一路” 基础设施发展指数				
	2025 得分	2025 排名	2026 得分	2026 排名
发展总指数	120	13	121	11
发展环境指数	116	23	118	14
发展需求指数	137	23	139	21
发展热度指数	121	30	120	33
发展成本指数	99	37	99	39

20 数据来源：国际货币基金组织（IMF）、经济学人智库（EIU）、惠誉 BMI。更新时间：2025 年 12 月。

观点聚焦

- 2026年乌兹别克斯坦基础设施发展指数得分为121，在“一带一路”共建国家中排名第11位，较2025年上升2位。
- 乌兹别克斯坦自由民主党作为主要执政党发挥主导作用，多党协同参与治理，政局总体保持平稳；“新乌兹别克斯坦”改革进入深化阶段，国内经济在出口多元化和持续投资的驱动下保持平稳较快增长。
- 电力工程是乌兹别克斯坦能源转型重点，政府通过大规模建设光伏、风电及现代化输配电网，持续缓解电力供应瓶颈，逐步提升电力供应稳定性。
- 交通运输领域基础设施建设是打造“区域物流中心”的重要支撑，公路网的大规模扩张、跨国铁路走廊的互联互通以及机场枢纽的升级改造，是未来五年内具有较高确定性的投资领域。
- 建筑业作为经济增长的重要引擎，在城镇化提速与工业化战略双重带动下保持稳健增长，保障性住房、大型公共建筑及工业园区配套设施成为行业核心增长亮点。

一 基础设施发展指数表现

2026年，乌兹别克斯坦基础设施发展指数得分为121，在“一带一路”共建国家中排名第11位，较2025年上升2位。从各一级指数来看，发展环境指数和发展需求指数稳步提升，发展热度指数及发展成本指数小幅回落，市场整体保持平稳运行，基础设施建设实现稳健发展。

表 17 2025—2026 年乌兹别克斯坦基础设施发展指数及变化情况

乌兹别克斯坦	2025 年		2026 年	
	指数	排名	指数	排名
基础设施发展指数	120	13	121	11
发展环境指数	116	23	118	14
发展需求指数	137	23	139	21
发展热度指数	121	30	120	33
发展成本指数	99	37	99	39

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

注：所有指数均为四舍五入取整。

政治与营商环境稳步向好，基础设施发展环境持续优化。近年来乌兹别克斯坦持续深化体制改革与对外开放布局，从政治稳定、营商环境优化、金融开放多维度夯实基建发展根基，2026年乌兹别克斯坦基建发展环境指数提升2分至118分，全球排名大幅提升9名至第14位。政治环境方面，乌兹别克斯坦自由民主党发挥主导治理作用，多党协同参与国家治理，该国推行的“新乌兹别克斯坦”改革进入深度落地阶段，国内政局长期平稳可控，为中长期基础设施统筹规划、项目持续落地筑牢稳定的政治基础。政府致力于优化营商环境，通过放宽外汇管制、简化行政审批以及推行私有化计划，持续增强对国际资本的吸引力。据惠誉解决方案（Fitch Solutions）评估，乌兹别克斯坦在吸引私人 and 外资参与基础设施领域建设方面具备较大发展潜力，相关政策持续优化，特别是政府积极完善公私合营（PPP）法律框架，为能源和交通领域的大型项目引入多元化资金²¹。经济环境方面，2026年，乌兹别克斯坦实际GDP增速预计将达到5.9%，国内固定资产投资保持强劲增长态势，为基础设施持续发展创造了相对良好的外部环境。

21 乌兹别克斯坦财政部，《公私合作伙伴关系法》（第537号），2021年修订版。

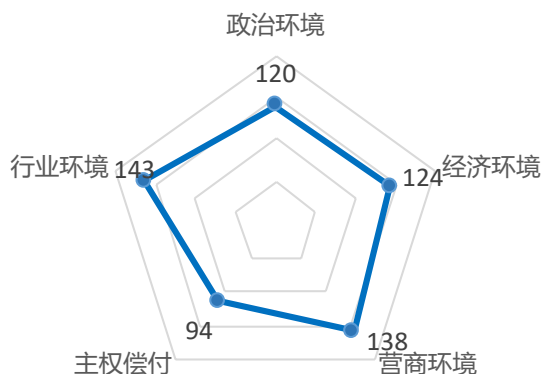


图 16 乌兹别克斯坦基础设施发展环境指数情况

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

基础设施建设需求持续释放，互联互通升级诉求日益迫切。2026 年乌兹别克斯坦基建发展需求指数提升 2 分至 139 分，全球排名上升 2 位至第 21 位，基建升级、短板补齐的市场需求持续扩容。作为“双重内陆国”，乌兹别克斯坦缺乏出海口的地理属性，导致跨境物流、对外联通存在天然短板，区域互联互通基础设施升级诉求强烈，催生大量交通基建新建、改扩建需求。为破除地理区位制约、打通对外经贸通道，该国持续加大跨区域交通枢纽与跨境通道建设力度，全力推进中吉乌铁路等洲际互联互通核心项目，打通对外商贸全新通路。同时依托“新塔什干”新城建设等重点工程，持续优化城市空间布局、完善城市配套基建，激活城镇化建设内生需求，有效拉动国内基建投资与内需增长。整体来看，乌兹别克斯坦交通联通、城市建设领域的基建刚需持续释放，存量短板补齐、增量项目落地的双重需求，持续激活本地基建市场活力，为基础设施中长期建设发展提供坚实的需求支撑。

二 基础设施行业特征分析

2025 年以来，在“新乌兹别克斯坦”改革战略及一系列市场化激励政策的深度催化下，乌兹别克斯坦电力工程、交通运输、建筑业领域的基础设施建设进入了提质增效的发展阶段。政府积极推动能源结构转型，聚焦可再生能源基地建设与电网现代化改造，同步推进跨国运输走廊互联互通建设与“新塔什干”等国家级新城综合开发，三大领域协同发力，共同构筑起基础设施稳步发展的核心支撑。

表 18 2025—2026 年乌兹别克斯坦基础设施发展需求指数及变化情况

发展需求指数得分	2025 年	2026 年
电力工程领域	123	123
交通运输领域	174	171
信息通讯领域	130	131
建筑业领域	136	138
石油化工领域	125	124
水利水务领域	118	118

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

注：所有指数均为四舍五入取整。

（一）能源领域发展势头强劲，光伏开发与电力升级成为建设重点

能源结构加快“去气化”，光伏集群驱动电力供给体系重构。乌兹别克斯坦正加大政策力度摆脱对天然气发电的深度依赖，通过大规模引入国际竞争性招标机制，力争在 2030 年前将可再生能源装机占比提升至 54% 以上。截至 2026 年一季度，该国电力领域共有 40 项重点项目，其中光伏（Solar-PV）项目占比最高，处于活跃执行阶段的项目达 20 项，且在建设时效与投融资成熟度上领跑全行业。作为 2025 年该国首批实现全容量并网的大型项目，由海珀集团（Hyper Partners）投资约 3.5 亿美元建设的费尔干纳州 500MW 贝沙里克（Besharyk）光伏电站，不仅有效对冲了冬季天然气供应波动导致的发电缺口，更通过技术外溢效应拉动了老旧电网的数字化提标改造，提升了电力系统的综合承载性能。光伏规模化开发已成为能源转型的核心引擎，持续释放绿色基建投资动能，有力支撑起乌兹别克斯坦工业化深化与区域能源枢纽建设的战略目标。

风电集群效应初显，新型电力系统支撑绿色电力跨国贸易。为缓解单一能源结构带来的负荷压力，乌兹别克斯坦正利用卡拉卡尔帕克斯坦等地的风能禀赋，积极推进风储一体化建设。2025 年 1 月，非洲中东南亚洲能源公司（AMEA Power）签署了 1000MW 风电配套 300MWh 电池储能系统（BESS）的投资协议，标志着该国“风电+储能”组合模式的正式落地。虽然内陆跨境物流对大件设备运输存在一定挑战，但随着沙特国际电力和水务公司（ACWA Power）等国际能源巨头的持续深耕，乌兹别克斯坦的风电板块正逐步由规划迈入实质建设期。随着大规模风电集群与配套储能设施的协同推进，乌兹别克斯坦正加速构建起具备自我调节能力的新型电力系统，不仅显著增强了在极端气候下的能源供应安全性，更通过技术标准与电网性能的系统性迭代，为其深度参与“中亚统-电力系统”，实现绿色电力跨国贸易奠定了坚实基础。

表 19 2025 年乌兹别克斯坦部分在建电力工程项目

项目	装机规模 (MW)	细分领域
Nur Bukhara Solar Plus Storage Project, Bukhara	250	太阳能发电
Guzar Solar Plus Storage Project, Qashqadaryo	300	太阳能发电
Besharyk Solar Power Plant, Besharyk, Fergana	500	太阳能发电
Amea Power Wind Plus Storage Plant, Karakalpakstan	500	风力发电
Bash Wind Power Plant, Bukhara	1000	风力发电

数据来源：惠誉 BMI。

（二）交通领域互联需求迫切，公路扩容升级与铁路提标并进

公路基础设施扩容升级，国际融资助力区域物流走廊效能逐步提升。 乌兹别克斯坦正通过《2022 — 2026 年发展战略》积极推进跨国公路网建设，以提升内陆贸易的通达度与运输安全性。作为联通费尔干纳盆地与吉尔吉斯斯坦的关键跨境动脉，A373 公路（塔什干 - 奥什）升级改造项目由伊斯兰发展银行（IsDB）提供 1.388 亿美元核心融资，标志着该走廊已进入实质性的效能提升期。该项目不仅承担着改善复杂地理环境下通行安全与运力的功能，更通过引入国际公认的施工标准，大幅降低了区域间的物流周转成本，成为该国构建“陆联国”物流矩阵的核心支柱。随着多条骨干运输走廊的集群化升级，乌兹别克斯坦公路基建实现系统性升级，不仅强化了中亚跨境物流协作韧性的同时，也为该国构建现代化综合交通运输体系、承接跨洲际贸易流转提供了关键支撑。

铁路电气化提标升级，高效轨道网络加速贯通。 乌兹别克斯坦正通过全国铁路网的现代化改造，构建跨越境内外的物流矩阵，推动内陆交通体系跨越“内需保障”阶段，迈向“区域转运”新定位。据惠誉解决方案（Fitch Solutions）数据，该国铁路基建正由线网铺设向智能运维实现跨越。总投资 1.77 亿美元的帕普—纳曼干—安集延（Pap-Namangan-Andijan）铁路电气化项目全长 145.1 公里，在 2026 年初进入调试运行阶段。作为 CAREC 走廊贯通费尔干纳盆地的关键工程，不仅通过牵引供电与通信系统的同步升级大幅提升了复杂地形下的运载效率，更通过技术标准适配，为“中吉乌铁路”的战略并网提供了成熟的支线支撑。据惠誉解决方案（Fitch Solutions）数据，乌兹别克斯坦铁路网电气化率已超 70%，主要贸易干线基本实现电气化，阶段性目标如期达成。高标准的轨道基建显著降低了大宗物资的跨境物流成本，增强了乌兹别克斯坦连接欧亚大陆的“陆路桥梁”属性。

表 20 2025 年乌兹别克斯坦在建交通运输项目

项目	细分领域
A373 Highway (Tashkent Region — Osh (Surxondaryo)) Reconstruction Project	高速公路
Guzar — Bukhara — Nukus — Beyneu Highway Modernization, Karakalpakstan	高速公路
Pap (Namangan) — Namangan — Andijan (Fergana) Railway Electrification Project	铁路

数据来源：惠誉 BMI。

（三）建筑领域升级空间广阔，产业数字化建设与公共地标成为品质标杆

工业建筑与数字基建协同发力，支撑国家经济多元化转型。乌兹别克斯坦正通过《2022 — 2026 年发展战略》加速产业结构调整，重点布局高附加值的工业加工与数字经济基础设施。据惠誉解决方案（Fitch Solutions）数据，目前该国建筑领域共有 8 项重点项目，其中 50% 的项目处于活跃推行阶段，增长势头稳健。由达塔伏特公司（DataVolt）投资 2.12 亿美元建设的塔什干 IT 园区数据中心，作为乌兹别克斯坦首个国际级商用算力基础设施，规划提供的 10MW 算力支撑不仅填补了高端存储领域的空白，更推动乌兹别克斯坦建筑领域技术标准、施工管理水平同步提升，支撑产业多元化发展。通过同步推进费尔干纳炼油厂现代化改造等大型工业设施，乌兹别克斯坦在强化实体经济韧性的同时，正依托数字化布局实现产业深度耦合。综上所述，工业建筑与数字基建的并行扩张，不仅为乌兹别克斯坦多元化转型提供了物质载体，更为其提升在全球价值链中的位次奠定了战略基础。

地标建筑加速建设，相关项目机会持续释放。乌兹别克斯坦政府持续加大对公共建筑与文化地标建设投入，着力优化城市空间风貌、赋能旅游经济发展。根据中国对外承包工程商会数据，2025 年中国承包商承建该国一般建筑市场新签单项合同额 500 万美元以上的项目共 3 项，公共建筑领域市场热度不减。乌兹别克斯坦国家艺术博物馆为本轮建设的代表性工程，单体投资规模突出，依托成熟的 EPC 全产业链建设模式，在施工组织、技术集成方面处于国内领先水平，带动建筑配套产业链专业化升级。随着一批高品质公共建筑项目加快落地，乌兹别克斯坦持续完善基础设施综合承载能力，加快构建现代化建筑产业体系，有效提升了城市对外开放与综合竞争实力。

表 21 2025 年乌兹别克斯坦新签的一般建筑项目（单位：亿美元）

项目	新签合同额
乌兹别克斯坦国家艺术博物馆	1.695
乌兹别克斯坦卡拉卡尔帕克斯坦 4P—176 出城公路沿线商业及住宅项目施工总承包	0.648
乌兹别克斯坦农业银行总部裙楼装修施工总包项目	0.131

数据来源：中国对外承包工程商会。

三 基础设施发展前景展望

（一）发展机遇

私有化改革释放政策红利，PPP 模式为基建投融资转型提供重要机遇。 乌兹别克斯坦持续完善法律框架，推动基建投资由政府主权主导，加快向公私合营模式转型，电力、水务、交通等重点领域外资准入持续放宽。在此背景下，《PPP 法》深入实施，国际招标机制不断规范，多边金融机构积极参与信用背书，长期特许经营权有序释放，多重利好叠加，为国际投资者提供了透明、稳定、可预期的市场参与机遇。

地缘枢纽地位加速提升，区域互联互通打开物流基建增长空间。 全球贸易格局调整下，乌兹别克斯坦作为中亚“中间走廊”核心节点的战略价值凸显。该国依托跨境铁路、多式联运枢纽建设，立足双重内陆国区位特点，全力打造区域性互联互通枢纽，有效破解地理区位制约，持续带动铁路、口岸、智慧仓储、冷链物流等基建需求持续释放。与此同时，中吉乌铁路等战略通道加快推进，助力构建覆盖欧亚的物流网络，为基建投资与工程承包带来长期、确定性的发展机遇。

（二）发展风险

宏观经济波动与汇率韧性不足，对非主权担保项目的财务稳定性构成显著压力。 尽管乌兹别克斯坦经济保持较快增长，但受经常项目逆差与侨汇依赖影响，本币汇率易受国际市场波动冲击，稳定性偏弱。对于采用美元融资、本币结算的长期基建项目而言，货币汇兑错配问题突出，一旦汇率大幅波动，将直接导致项目成本抬升、收益缩水，对现金流平衡与财务可持续性形成刚性冲击。在政府逐步收紧非核心项目主权担保的背景下，市场主体更需依靠项目自身内生现金流实现闭环，并综合运用汇率对冲、货币互换等多元化金融工具，防范汇率波动与跨境资金流动风险。

市场化改革进入深水区，监管执行不一与配套短板突出，合规与接入风险显著上升。 乌兹别克斯坦营商环境法治化水平持续提升，但中央政策在地方层面落实存在差异，政策

执行一致性不足，给长期投资带来不确定性。征地、环评等关键行政程序仍不完善，审批流程不透明、标准不统一问题较为突出，易引发审批延误、成本超支与合规隐患。同时，新能源装机快速扩容与电网设施老旧滞后矛盾加剧，电网承载能力不足、接入条件受限，形成明显软硬件错配。政策落地滞后、电网接入不畅等风险相互叠加，显著抬升项目合规成本与建设运营难度，对项目全生命周期收益与安全稳定构成持续制约。

（三）发展建议

构建多元化融资闭环与汇率避险机制，应对非主权担保环境下的支付挑战。针对乌兹别克斯坦外汇波动及主权担保收紧的市场现状，各类市场主体应优先优化财务结构，通过在购电协议（PPA）中争取硬通货计价条款，确保项目现金流的底层稳定性。积极对接国际金融机构提供的信用增强工具，利用特定合同保险及政治风险对冲产品，化解长周期运营中的信用违约隐患。通过与亚投行、伊斯兰发展银行等机构开展本币贷款或掉期交易合作，利用多元化金融手段锁定收汇成本，提升项目在缺乏主权担保背景下的财务抗风险韧性。

建立属地化合规动态响应体系以降低行政监管不确定成本。面对乌兹别克斯坦法治环境转型期可能出现的监管政策波动，建议各类市场主体将合规管理贯穿项目全生命周期，通过组建涵盖本土专业力量的法务团队，重点跟踪《公私合作伙伴关系法》及环保评估要求的更新动态，确保项目的劳工签证、碳减排认证及利润汇出路径始终符合最新指令。

深耕新能源特许经营领域，通过标准适配与技术溢价强化竞争优势。随着能源结构转型红利的释放，市场主体应充分利用技术积淀，将先进的建设运营经验与乌兹别克斯坦电网环境进行深度适配研发。积极探索“小股权投资+长期运营”模式，针对当地气候特征优化施工工艺与设备参数，通过提升项目整体的 ESG 评分与全生命周期发电效率争取投标溢价。通过推动全产业链优势与当地能源需求的精准对接，将技术领先优势转化为长期稳定的经营收益，助力乌兹别克斯坦构建具备自我调节能力的现代化电力体系。

秘鲁

2026 年国家基本信息

政局情况				
主要政党	自由秘鲁、人民力量、人民行动、秘鲁进步联盟			
国家元首	迪娜·博鲁阿尔特			
政府首脑	古斯塔沃·阿德里安森			
自然资源				
秘鲁矿产与能源储备禀赋较好。矿产方面，已探明一定规模的金、银、铜、锡、铅和锌储备。能源方面，天然气在热能发电中占比约 98%；同时具备较高的水利、太阳能及风能开发潜力，是其能源转型的重要驱动力。				
宏观经济 2026 ²² (预测值)				
人均 GDP(美元)	10456.9	实际 GDP 增速 (%)	2.7	
通货膨胀率 (%)	2.6	公共债务 /GDP(%)	33.1	
财政余额 /GDP(%)	-2.5	经常账户余额 /GDP(%)	1.4	
外债总额 (亿美元)	996.8	失业率 (%)	5.3	
FDI 流量 (亿美元)	58.0	FDI 存量 (亿美元)	1553.9	
国际储备 (亿美元)	830.6	双边贸易额 (亿美元, 2025 年)	509.6	
“一带一路”基础设施发展指数				
	2025 得分	2025 排名	2026 得分	2026 排名
发展总指数	118	23	120	16
发展环境指数	106	50	108	46
发展需求指数	126	47	127	47
发展热度指数	126	20	131	17
发展成本指数	110	15	110	14

22 数据来源：国际货币基金组织 (IMF)、经济学人智库 (EIU)、惠誉 BMI。更新时间：2025 年 12 月。

观点聚焦

- 2026 年秘鲁基础设施发展指数得分为 120，在“一带一路”共建国家中排名第 16 位，较 2025 年上升 7 位。
- 秘鲁政党格局较为多元，政党体系呈现多极化特征。受 2026 年大选影响，短期政策不确定性有所上升。但秘鲁主要政党在维护宏观经济稳定、支持私营部门投资以及推进重大基础设施项目方面存在广泛共识，为中长期经济政策的连续性提供一定支撑。
- 秘鲁政府将基础设施建设作为提振经济复苏的重要支撑，通过完善公私合营（PPP）框架和国家基建计划（PNIC），积极吸引私人资本参与具有一定收益潜力的矿业配套及民生基建领域相关建设。
- 交通运输领域以大型多式联运项目为重要引领，钱凯港等枢纽港口的扩建及配套公路、铁路网的互联互通，正助力秘鲁进一步融入全球供应链，逐步打造南美洲通往亚太市场的重要门户。
- 电力工程正逐步向非水可再生能源转型，政府通过常态化的能源招标，依托自身较好的风光资源禀赋，致力于构建低碳、高韧性且能够支撑矿业耗能需求的电力系统。
- 水利水务领域的基础设施需求在气候变化背景下日益凸显，政府重点聚焦于农业灌溉系统的现代化改造及城市水处理设施升级，助力保障国家粮食安全，逐步提升民众基本生活品质。

一 基础设施发展指数表现

2026年，秘鲁基础设施发展指数得分为120，在“一带一路”共建国家中排名第16位，较2025年上升7位，基建综合竞争力稳步提升，市场认可度持续增强。从各一级指数来看，得益于大型跨国物流枢纽项目的实质性推进，发展热度指数和发展需求指数均有所上升，市场对秘鲁基建前景保持积极预期；受大选前夕政治波动影响，发展环境指数得分略有起伏，但整体运行平稳。

表 22 2025—2026 年秘鲁基础设施发展指数及变化情况

秘鲁	2025 年		2026 年	
	指数	排名	指数	排名
基础设施发展指数	118	23	120	16
发展环境指数	106	50	108	46
发展需求指数	126	47	127	47
发展热度指数	126	20	131	17
发展成本指数	110	15	110	14

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

注：所有指数均为四舍五入取整。

经济发展保持韧性，营商环境持续优化。近年来秘鲁宏观经济与市场营商环境稳步修复，多重利好因素持续优化基建发展基本面，促使2026年秘鲁基建发展环境指数提升2分至108分，全球排名提高4位至第46位，基建发展环境改善成效持续显现。经济环境层面，尽管受政局更迭带来的不确定性扰动，秘鲁经济复苏节奏总体平稳，2025年国内GDP增速稳步回升，2026年有望延续稳健复苏态势。此外，通胀水平得到有效管控，为各类基建项目投资建设、持续运营筑牢了稳健的宏观经济根基。营商环境层面，秘鲁长期坚持对外开放的投资准入导向，矿业、能源等重点基建相关领域法律框架体系成熟完善。尽管阶段性人事变动对行政审批效率造成一定扰动，但当地政府依托私人投资促进署（ProInversión）持续优化公私合营（PPP，当地称APP）合作流程，不断强化项目特许经营权益保障、落实稳定的税收配套安排，持续稳固其作为拉美核心投资目的地的市场地位，为外资参与本土基础设施建设提供了良好的制度保障。

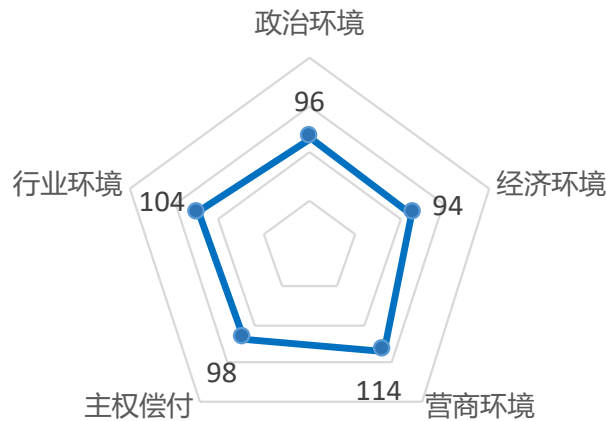


图 17 秘鲁基础设施发展环境指数情况

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

基建投资持续发力，发展热度随核心项目落地持续升温。2026 年秘鲁基建发展热度指数提升 5 分至 131 分，全球排名提升 3 位至第 17 位，基建市场投资活力持续释放、上行趋势显著。随着钱凯港等标志性枢纽工程联运效益逐步显现，秘鲁加速打造联通亚太与南美的关键物流门户，有效带动区域交通路网完善、配套工业建筑升级等基建增量需求持续释放。资金运作层面，秘鲁持续搭建多元化投融资体系，主动对标美洲开发银行（IDB）、拉美开发银行（CAF）等国际金融机构技术标准与 ESG 评价体系，创新探索政府间协议（G2G）、集成化项目管理（PMO）等新型合作模式，有效破解传统基建建设中审批流程繁琐、行政效率偏低等发展痛点，秘鲁轨道交通、矿区电力配套等重点领域项目建设活跃度稳步攀升。2025—2028 年秘鲁批量公路特许经营、区域配电网升级等 PPP 重点项目有序推进，项目储备充足、落地节奏清晰，持续为国际工程市场主体提供稳定、可持续的参与机遇，持续提振本国基建市场整体发展热度。

二 基础设施行业特征分析

2025 年以来，秘鲁各领域基础设施发展呈现出较为明显的战略导向性，旨在通过提升物流效率和能源韧性，助力经济持续复苏。以打造南美门户为目标的港口及配套联运设施建设、矿业繁荣带动的工业与民生建筑需求，以及能源转型背景下由非水可再生能源主导的电力系统升级，是支撑秘鲁基础设施发展持续向好的重要因素。

表 23 2025—2026 年秘鲁基础设施发展需求指数及变化情况

发展需求指数得分	2025 年	2026 年
电力工程领域	132	132
交通运输领域	127	130
信息通讯领域	139	139
建筑业领域	121	123
石油化工领域	123	125
水利水务领域	94	94

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

注：所有指数均为四舍五入取整。

（一）交通领域互联需求迫切，公路扩容与铁路贯通备受关注

公路网络现代化改造有序推进，多元投资矩阵稳步提升物流通行效率。秘鲁政府将公路网升级作为提振出口竞争力的重要抓手，致力于通过完善矿区与港口的连接强化能源运输韧性。当前，秘鲁交通领域项目储备充足且推进节奏明显加快，道路与桥梁板块已成为驱动基建投资持续放量的核心增长极。利马外围环路（Anillo Vial Periférico）是秘鲁历史上单体投资规模最大的公路项目，总投资 34 亿美元、全长 34.8 公里，采用 30 年 PPP 特许经营模式，引入国际联合体实施投建营一体化运作，建成后将实现利马核心通道与泛美公路高效衔接，显著缓解都会区拥堵，大幅提升港口集疏运与跨境物流效率。万卡韦利卡—阿亚库乔走廊等内陆干线改造持续落地，有效补齐偏远地区交通短板，促进区域要素流动与产业联动发展，进一步夯实秘鲁作为南美太平洋沿岸重要货运枢纽的功能基础。

轨道交通建设进入快速发展阶段，战略性运输走廊深度重构区域贸易格局。秘鲁正致力于打造连接安第斯山脉与太平洋沿岸的高效轨道网络，通过引入“政府对政府”（G2G）及 PPP 模式，全力破解复杂地理环境下的货运挑战。据惠誉解决方案（Fitch Solutions）统计，该国铁路领域重点项目储备丰富，政府正通过制度创新确保大规模轨道工程的建设节奏。跨安第斯铁路隧道（Trans - Andean Railway Tunnel）总投资约 92.14 亿美元，全长 1300 公里，作为拉美地区规模领先的轨道建设工程，实现了内陆产区与沿海口岸的无缝对接，推动传统公路货运向高效、低碳、大运量的铁路货运模式升级。随着这条战略性铁路走廊落地投用，将大幅降低大宗商品跨境运输成本，显著强化秘鲁联通亚太市场与南美内陆腹地的枢纽功能，稳固其南美太平洋沿岸关键物流支点的战略地位。

表 24 2025 年秘鲁部分在建交通运输项目

项目	细分领域
Lima Peripheral Ring Road, Elmer Faucett — Circunvalacion Avenue	高速公路
Huancavelica — Ayacucho Feeder Road Corridor Improvement Project	高速公路
Ayo — Andamayo Highway Project, Arequipa	高速公路
Port San Juan de Marcona (Ica) — Andahuaylas (Apurimac) Railway Project	货物运输
Tren de la Costa Rail Project, Ica City — Piura	干线铁路

数据来源：惠誉 BMI。

（二）能源领域转型提速，电网升级与水电开发协同推进

输电网络现代化升级有序进行，区域电力互联助力保障能源供应韧性。秘鲁通过高压输电线路建设解决能源分布不均问题，以保障高耗能矿业开发的电力供应。在保障矿业等高耗能支柱产业用电稳定性的同时，该国电网基础设施建设正步入放量期，目前储备的 131 项重点项目中，76 项已进入活跃在建阶段，投资强度保持稳健态势。秘鲁投入 5 亿美元建设莫约班巴—伊基托斯（Moyobamba — Iquitos）220kV 输电线路项目，首次实现了偏远北部地区与国家电力互联系统（SEIN）的实质性并网，有效替代局部地区依赖高成本、高污染的柴油发电方式，更通过远距离大容量输电技术的应用，提升偏远产区的用电可靠性与负荷承载力。随着相关项目机遇不断释放，在优化电网运行效能的同时，也为秘鲁后续大规模风电、光伏等波动性电源的接入提供了关键的调节空间。

表 25 2025 年秘鲁部分在建电力工程项目

项目	细分领域
La Nina — Piura Nueva Transmission Line, Piura	电网工程
Nueva Yanango (Junin) — Nueva Huanuco (Huanuco) Transmission Line	电网工程
Huanuco — Tocache — Celendin — Trujillo Transmission Link Project	电网工程
Chadin II Hydropower Project, Maranon River Basin, Amazonas	水力发电
Veracruz Hydroelectric Project, Maranon River, Cajamarca And Amazonas Regions	水力发电
Inambari Hydropower Plant, Tambopata, Madre de Dios	水力发电

数据来源：惠誉 BMI。

水电压舱石作用稳固，大规模机组保障基荷电力供应。秘鲁利用安第斯山脉丰富的水利资源禀赋，以稳定本国能源供给。据惠誉解决方案（Fitch Solutions）评估，到 2035 年水电仍将支撑全国约 31.4% 的电力需求。目前，秘鲁境内共有 25 项在建及规划水电工程，旨在通过大容量机组的集中开发，持续强化国家电网的基荷电力保障。其中，伊南巴里（Inambari）水电站装机容量达 2000MW，不仅支撑秘鲁从“能源自给”向“区域出口”的角色转型，也是秘鲁与巴西电力互联框架布局中的关键枢纽。水电项目建设与跨境电力合作纵深推进，秘鲁持续将生态资源优势转化为产业竞争优势，为拉美区域能源互联互通、跨境产能合作与绿色低碳协同发展注入了坚实动能。

（三）民生领域建设提速增效，水务提质与环境治理成为建设重点

水务基础设施扩容提质，城市治污设施实现投运。秘鲁政府正将提升国民卫生服务作为民生基建重点，以应对城市化进程带来的供排水压力。据惠誉解决方案（Fitch Solutions）数据，该国水务领域在建项目达 27 项，到 2030 年秘鲁主要城市中心区的污水处理率有望实现稳步提升。利马塔博阿达（Taboada）污水处理厂以年处理 6.4 亿立方米的巨大容量，解决了首都近六成区域的污水排放问题；项目高度集约化的特许经营模式，也为拉美地区同类大型治污设施建设提供了实践借鉴。

表 26 2025 年秘鲁部分在建水利水务项目

项目	细分领域
Taboada Wastewater Treatment Plant, Lima	水处理与污水处理
Potable Water and Sewerage System, Juliaca City, San Roman, Puno	水处理与污水处理
Huancavelica Wastewater Treatment Plant (WWTP), Huancavelica	水处理与污水处理
Olmos Irrigation Project, Lambayeque	水隧道
Yanapujio Dam Project, Paltutire River, Moquegua	大坝
Lima North Desalination Plant, Lima	海水淡化

数据来源：惠誉 BMI。

多元化水源开发有序推进，综合水利工程赋能农工产业。面对气候变化引发的长期性水资源短缺，秘鲁政府正通过公私合营（PPP）与政府间协议（G2G）模式引入国际顶尖水利技术，系统统筹水资源调配与供给。从目前的工程储备看，该国正同步推进 6 项海水淡化设施及多项跨区域调水工程，随着关键节点项目的分阶段完工，到 2032 年秘鲁沿海干旱地区的农业灌溉能力将实现大幅质变。其中，Chavimochic III 灌溉项目在 G2G 模式的驱动下已进入建设加速期，项目预计为沿海地区增加约 3 万公顷的灌溉面积，并推动形成农

业灌溉、清洁发电、矿业供水三位一体的功能集成。相关综合型水利基础设施落地，为秘鲁提供了稳定的农业、矿业用水保障，也实现了资源跨区域优化配置。

三 基础设施发展前景展望

（一）发展机遇

投融资制度体系完善，特许经营模式为国际资本提供稳定投资保障。秘鲁在拉美地区具备相对成熟的投资法律框架，私人投资促进署（ProInversión）主导的特许经营机制运行规范，港口、轨道交通、市政水务等领域项目供给持续稳定。透明的招标流程、明确的权责安排与可预期的投资回报机制，有效降低跨境投资合规成本，为具备投建营一体化能力的市场主体创造长期、可持续的业务机会。

能源转型步伐加快，非水可再生能源成为重要投资增长点。秘鲁着力优化能源结构，通过常态化竞争性招标扩大风电、光伏装机规模，降低对单一水电的依赖，提升电力系统韧性。稳定的电价机制与明确的低碳发展导向，使新能源领域投资回报更加可预期，为具备技术、成本与集成建设优势的国际企业提供广阔的市场空间与产业化合作机遇。

宏观经济基本面稳健，区位枢纽优势持续释放投资吸引力。秘鲁保持经常账户顺差，外债结构合理，主权信用风险整体可控，宏观经济稳定性为基建投资提供良好支撑。依托矿产资源出口优势与钱凯港等陆海联运枢纽建设，秘鲁正强化南美联通亚太的门户地位，物流、能源、工业园区等领域需求持续释放，为国际承包商与投资者提供高确定性的长期布局机会。

（二）发展风险

政局稳定性偏弱与行政效率偏低，重大项目执行面临较高不确定性。秘鲁政治格局多元，政府人事更迭较为频繁，行政与立法部门协调存在一定阻力，重大基建项目决策与推进易出现阶段性滞后。此外，环评、征地等关键审批环节涉及多部门协同，流程周期较长、执行标准存在差异，项目延期与成本超支风险较高，直接影响长期合约执行稳定性与资金周转效率。

社区利益协调难度较大，社会风险对项目实施构成持续制约。由于秘鲁矿产行业发达，国内基建投资与矿业开发高度绑定，多数交通、能源、水务项目均服务于矿区生产与矿产品外运，项目选址多位于社区敏感区域。当地社区对生态保护、就业安置、利益共享等诉求强烈，易因环境影响、补偿分歧等引发群体性事件，进而导致道路封锁、施工中断、运维受阻，直接拖累项目进度并增加履约风险。

极端气候灾害频发，基础设施建设与运营面临持续性自然风险。秘鲁地处气候敏感区域，强降雨、洪涝、泥石流等灾害多发频发，对公路、铁路、桥梁、水利等设施的结构安全与稳定运行构成直接威胁。灾害发生后，交通干线、在建工程易出现损毁、中断，不仅直接危及施工安全、造成工期延误与资产损失，还大幅增加灾后抢修、结构加固与长期运维的资金投入，进一步抬升项目全生命周期成本，显著降低投资收益的确定性与资产安全性。

（三）发展建议

强化程序合规体系建设，对冲政局变动干扰。针对秘鲁政局更迭导致的行政程序波动，建议各类市场主体结合自身业务范围，强化“技术合规”与“程序合规”：建议在项目全生命周期内聘用资深本土法律团队，严格对标私人投资促进署（ProInversión）及相关部委的标准流程，确保审批、公示及文档存证的完整性与规范性。通过构建稳固的法律程序闭环，以完备的法理依据保障项目履约的连续性，最大限度降低行政不确定性带来的履约风险。

深化前置化 ESG 社会治理，构建利益共享的属地化和谐生态。面对矿区及周边基建频发的社区诉求，市场主体应主动将社会沟通职能前置，建立系统化的现场管理机制。建议在入场前通过专业咨询机构开展深度社区背景调查，并合理配置社会沟通专项预算，通过雇佣当地劳动力、实施精准民生修缮工程等方式，实现项目建设与社区发展的深度捆绑。

精准对接高标环保准入，通过技术适配提升新能源竞标溢价。针对秘鲁复杂的地理气候特征，建议优先选用符合国际绿证（I-REC）及严苛环保审计要求的设备组件；通过深化技术端的本地化适配研究，实现全球优质全产业链优势与秘鲁电网并网标准的精准衔接，在满足当地环境影响评估要求的同时，通过技术端的降本增效确立长期竞争优势。当技术适配形成可复制的解决方案后，企业可依托技术与方案优势，在新能源项目中提供全周期服务，稳固在秘鲁能源转型市场的长期地位。

参考文献

- [1] Zhou M, Wu J, Wang X, et al. Paving the Way towards Green Development: Impact of the Belt and Road Initiative on Electrification in Participating Countries[J]. *China & World Economy*, 2025, 33(1): 36-63.
- [2] Ullah A, Nobanee H, Ullah S, et al. Addressing Climate Change and Advancing Green Development: Regional Transition Mechanisms for a Sustainable Future in Belt and Road Initiative Nations[J]. *Sustainable Development*, 2025, 33(4): 6139-6167.
- [3] Andric M J, Wang J. Measuring the sustainability performance of infrastructure projects under the Belt and Road Initiative[J]. *KSCE Journal of Civil Engineering*, 2026, 30(1): 100294-100294.
- [4] Rehman U F, Noman A A, Wu Y, et al. Green transportation–Environmental sustainability within the purview of green energy, green innovation, and institutional quality: New evidence from belt and road initiatives economies an application of quasi-experimental approach[J]. *Sustainable Futures*, 2025, 9100583-100583.
- [5] Mahmood, S., et al., Green finance, sustainable infrastructure, and green technology innovation: pathways to achieving sustainable development goals in the belt and road initiative. 2024. 6(10): p. 105036.
- [6] Zhang W, Biryukova O. ESG Performance of Chinese Listed Enterprises Participating in the Belt and Road Initiative[J]. *Sustainability*, 2025, 17(6): 2776-2776.

- [7] Quah E, Tan R J, Nursultan I. A Comparative Analysis of the Belt and Road Initiative with Other Global and Regional Infrastructure Initiatives: Prospects and Challenges[J]. Journal of Risk and Financial Management, 2025, 18(6): 338-338.
- [8] Yeung M, Ramasamy B, Zhang J, et al. Ports, Planes, or Trains: Which Infrastructure Boosts Trade Most in China's Belt and Road Initiative?[J]. The International Trade Journal, 2026, 40(2): 134-156.
- [9] 赵赛. 高质量共建“一带一路”下基础设施的投资贸易效应分析——基于六大经济走廊的案例研究 [J]. 中国商论, 2024,33(23):61-68.
- [10] 张娅. 基于熵权 TOPSIS 的“一带一路”沿线国家工程项目合作影响因素评价 [J]. 科技和产业, 2025,25(05):216-223.
- [11] 王险峰. “一带一路”新能源项目投资合作高质量发展的思考 [J]. 国际工程与劳务, 2024,(01):66-71.
- [12] 孟华强, 刘振宇. “非债务一揽子”项目合作: 基础设施投融资模式创新 [J]. 国际经济合作, 2020,(05):135-149.
- [13] 潘玥. 论中国东南亚基建项目的成败机理——从安全化—基础设施化的视角分析 [J]. 国际安全研究, 2025,43(06):98-124+154-155.
- [14] 张市化, 随洪光, 李希洁. 南南合作: 跨境交通基础设施、区域一体化与经济发展——中老铁路经济效应评估 [J]. 数量经济技术经济研究, 2026,43(04):53-77.
- [15] 丁蕾. 共赢共荣! 项目合作带动全球南方发展 [N]. 新华每日电讯, 2025-03-19(001).
- [16] 种亚图. 标志性工程: “中国建造”动力满格. 人民画报 [R]. 2026-01-20
- [17] 姜博艺, 冯建江, 高健, 等. 绿色“一带一路”倡议实施成效、挑战及对策 [J]. 环境工程技术学报, 2025,15(06):2167-2174.
- [18] 刘传春, 张敏. 绿色“一带一路”与全球环境治理的完善——基于绿色公共产品有效供给视角 [J]. 人文杂志, 2025,(03):57-65.
- [19] 衣远, 常翔, 冯志伟. 中国海外基建面临的东道国国家能力挑战——以中泰铁路为例 [J]. 国际政治研究, 2025,46(02):137-160+8.
- [20] 孙晓蕾, 李龙飞, 袁莉莉, 等. 推动“一带一路”数字标准共建: 路径、挑战与未来策略 [J]. 中国科学院院刊, 2026,41(02):381-392.
- [21] 李向阳. 共建“一带一路”: “十四五”回顾与“十五五”展望 [J]. China Economist, 2026,21(02):120-152.

- [22] 李富兵, 李彦华, 申雪, 等. “十五五”共建“一带一路”能源供需安全形势分析 [J]. 中国矿业, 2026,35(01):55-65.
- [23] 冉奥博. 连通性: 共建“一带一路”的全球风险及其治理 [J/OL]. 重庆大学学报 (社会科学版), 1-13[2026-05-03].
- [24] 丁浩, 苏裕, 周德群, 等. 可再生能源项目投资风险“识别-评估-预警”联动模型: 基于“一带一路”共建国家案例 [J]. 中国管理科学, 2025,33(11):345-356.
- [25] 蓝艳, 庞骁, 顾佰和, 等. “一带一路”倡议下东盟国家绿色低碳转型 [M]. 中国环境出版集团, 2024:03:285.
- [26] 谭小芬, 杨雅涵. “一带一路”资金融通: 现状、挑战与应对 [J]. 国际贸易, 2024,(08):51-64.
- [27] 王红卫, 钟波涛, 李永奎, 等. 大型复杂工程智能建造与运维的管理理论和方法 [J]. 管理科学, 2022,35(01):55-59.
- [28] 王志章, 向志丹. 共建“一带一路”走深走实的机制、逻辑、困境及策略优化研究: 基于中国—东盟合作减贫视角 [J]. 西南大学学报 (社会科学版), 2025,51(06):161-174+281-282.
- [29] 杜群阳, 王振宇, 李中源. 对外直接投资促进制造业企业新质生产力发展研究——基于“一带一路”共建国家的证据 [J]. 浙江工业大学学报 (社会科学版), 2026,25(01):1-12.
- [30] 冉奥博. 连通性: 共建“一带一路”的全球风险及其治理 [J/OL]. 重庆大学学报 (社会科学版), 1-13[2026-05-03].
- [31] 刘宥熙, 张文涛. 共建“一带一路”推进全球经济治理 [J]. 宏观经济管理, 2026,(01):40-48.
- [32] 田晔. “一带一路”经济合作的可持续发展模式——评《“一带一路”区域经济合作与金融发展》 [J]. 国际贸易, 2025,(12):98.DOI:10.14114/j.cnki.itrade.2025.12.003.
- [33] 白竹雪. “一带一路”对区域经济发展的影响与应对策略——评《“一带一路”区域经济合作与金融发展》 [J]. 国际经济合作, 2025,41(06):2.
- [34] 韩沈超, 朱琪. 共建“一带一路”对服务贸易的增量提质效应研究 [J]. 西部论坛, 2026,36(01):158-172.

图表目录

图 1 “一带一路” 共建国家基础设施发展指数 (2026)	02
图 2 “一带一路” 共建国家基础设施发展指数 (2014—2026)	03
图 3 “一带一路” 共建国家基础设施发展指数与实际 GDP 预测增长率 (2026)	06
图 4 “一带一路” 共建国家近两年各细分领域基础设施发展需求指数	07
图 5 “一带一路” 共建国家基础设施发展环境指数 (2026)	09
图 6 “一带一路” 共建国家基础设施发展环境指数 (2014-2026)	10
图 7 “一带一路” 共建国家基础设施发展需求指数 (2026)	14
图 8 “一带一路” 共建国家基础设施发展需求指数 (2014—2026)	15
图 9 “一带一路” 共建国家基础设施发展热度指数 (2026)	19
图 10 “一带一路” 共建国家基础设施发展热度指数 (2014—2026)	20
图 11 2025 年中国对外承包工程新签合同额区域分布	23
图 12 “一带一路” 共建国家基础设施发展成本指数 (2026)	25
图 13 “一带一路” 共建国家基础设施发展成本指数 (2014-2026)	26
图 14 “一带一路” 共建国家新能源累计装机容量和新增装机容量	41
图 15 埃塞俄比亚基础设施发展环境指数情况	55
图 16 乌兹别克斯坦基础设施发展环境指数情况	64
图 17 秘鲁基础设施发展环境指数情况	73



表 1	“一带一路” 共建国家基础设施发展分指数变化情况	03
表 2	2025—2026 年各区域基础设施发展总指数变化情况	04
表 3	2025—2026 年各区域基础设施发展环境指数变化情况	10
表 4	2025—2026 年发展环境指数得分及排名 (TOP15)	11
表 5	2025—2026 年各区域基础设施发展需求指数变化情况	15
表 6	2025—2026 年发展需求指数得分及排名 (TOP15)	16
表 7	2025—2026 年各区域基础设施发展热度指数变化情况	20
表 8	2025—2026 年发展热度指数得分及排名 (TOP15)	21
表 9	2025 年度中国企业参与“一带一路” 共建国家电力工程领域项目情况	24
表 10	2025—2026 年各区域发展成本指数变化情况	27
表 11	2025—2026 年发展成本指数得分及排名 (TOP15)	27
表 12	2025—2026 年埃塞俄比亚基础设施发展指数及变化情况	54
表 13	2025—2026 年埃塞俄比亚基础设施发展需求指数及变化情况	56
表 14	2025—2026 年埃塞俄比亚部分在建交通运输项目	56
表 15	2025 年埃塞俄比亚部分在建电力工程项目	57
表 16	2025 年埃塞俄比亚新签的部分一般建筑项目 (单位: 亿美元)	59
表 17	2025—2026 年乌兹别克斯坦基础设施发展指数及变化情况	63
表 18	2025—2026 年乌兹别克斯坦基础设施发展需求指数及变化情况	65
表 19	2025 年乌兹别克斯坦部分在建电力工程项目	66
表 20	2025 年乌兹别克斯坦在建交通运输项目	67
表 21	2025 年乌兹别克斯坦新签的一般建筑项目 (单位: 亿美元)	68
表 22	2025—2026 年秘鲁基础设施发展指数及变化情况	72
表 23	2025—2026 年秘鲁基础设施发展需求指数及变化情况	74
表 24	2025 年秘鲁部分在建交通运输项目	75
表 25	2025 年秘鲁部分在建电力工程项目	75
表 26	2025 年秘鲁部分在建水利水务项目	76



Belt and Road Infrastructure Development Index



联系方式 CONTACT

中国对外承包工程商会
电话:0086-10-81130097
网址:www.chinca.org
邮箱:liyuyan@chinca.org

China International Contractors Association (CHINCA)
Tel:0086-10-81130097
Web:www.chinca.org
E-mail:liyuyan@chinca.org



商会微信公众号

