



“一带一路” 共建国家 基础设施发展指数报告 **2025**

The Belt and Road Infrastructure Development Index Report 2025

> 目录 CONTENTS



引 言	III
术语表	V
2025年“一带一路”共建国家基础设施发展指数	VIII
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新特点	12
第三节 “基础设施+”发展现状与前景展望	19
第二章 “一带一路”共建国家基础设施发展子指数分析	25
第一节 “一带一路”共建国家基础设施发展环境指数	26
第二节 “一带一路”共建国家基础设施发展需求指数	32
第三节 “一带一路”共建国家基础设施发展热度指数	39
第四节 “一带一路”共建国家基础设施发展成本指数	47
第三章 “一带一路”重点国别基础设施发展指数分析	53
沙特阿拉伯王国	54
坦桑尼亚联合共和国	63
印度尼西亚共和国	71

第四章	“一带一路”共建国家基础设施发展趋势展望	79
第一节	“一带一路”共建国家基础设施发展机遇	80
第二节	“一带一路”共建国家基础设施发展面临的风险	82
第三节	“一带一路”共建国家基础设施发展建议	85
参考文献		87
图表目录		90

> 引言 FOREWORD



2024年是共建“一带一路”第二个金色十年的开局之年。中非合作论坛北京峰会、金砖国家喀山峰会、亚太经合组织利马峰会、二十国集团领导人峰会等重要国际会议，围绕基础设施战略合作、开发性融资创新、区域协同发展等关键议题达成广泛共识，推动“全球南方”国家团结协作，为“一带一路”国家基础设施发展注入新动能。与此同时，中国与“一带一路”共建国家持续加强基础设施领域合作，加快完善多双边合作机制，积极构建多层次、多渠道的融资合作体系，成功实施了一大批具有绿色化、数字化特色的高质量基础设施项目，有效提升了各国基础设施发展水平，为推动世界经济开放、包容、平衡、普惠发展做出了重要贡献。

在澳门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2025年“一带一路”共建国家基础设施发展指数研究工作，并第九次发布《“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。

为更好地反映“一带一路”国家基础设施发展热点和趋势，本年度指数研究团队在确保指数结果延续性的基础上，对指数模型和算法进行优化：（1）将建筑业、石油化工等各方关注的重点领域纳入指数研究范围，丰富发展需求指数的测算维度；在发展成本指数中，增加与管理成本相关的基础指标，指数结果更贴近共建国家基建市场和国际承包商发展实际。（2）调整发展热度指数算法，借鉴世界银行（WB）、国际货币基金组织（IMF）等机构研究方法，采用3年加权平均法计算发展热度，平滑短期波动，减

少大项目对发展热度指数得分的冲击。(3)结合近年来“一带一路”基础设施高质量发展方向,指数研究团队围绕“基础设施+”的项目发展模式做了专题研究。收集汇总2014-2024年间的527个项目信息,分析同类型项目发展情况和特征,并就推动拓展更高水平、更具韧性、更可持续的“一带一路”国际基础设施合作进行展望。

本报告的结构安排如下:第一部分介绍了“一带一路”共建国家基础设施发展形势和特征;第二部分从四个维度分析了基础设施发展子指数;第三部分选取了三个重点国家,对其基础设施行业进行了详细分析;第四部分探讨了“一带一路”共建国家基础设施行业发展面临的机遇和挑战并提出相关建议。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,分析葡语国家基础设施发展走势;总结澳门特别行政区2024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》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,仅用作分析交流之目的。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
2025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 ¹ ，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，但为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。

1 巴拿马于2025年2月6日正式宣布退出“一带一路”倡议，故本年度未将其纳入“一带一路”共建国家研究对象。

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》 ² 。
“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

2 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。

“一带一路”共建国家基础设施发展热度指数

“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。

“一带一路”共建国家基础设施发展成本指数

“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。

总指数和区域指数

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。

2025年“一带一路”共建国家基础设施发展指数

2025年基础设施发展指数					2025年基础设施发展指数				
排名	国家	得分	同比变动		排名	国家	得分	同比变动	
			得分	排名				得分	排名
1	沙特阿拉伯	140	+ 3	↔	40	几内亚	115	--	↓ 4
2	印度尼西亚	134	--	↔	41	乌干达	115	+ 2	↑ 7
3	马来西亚	132	+ 3	↑ 1	42	赞比亚	115	+ 3	↑ 9
4	越南	132	--	↓ 1	43	刚果(金)	115	- 3	↓ 21
—	巴西	128	+ 1	—	44	缅甸	115	+ 1	↓ 4
5	阿拉伯联合酋长国	128	--	↔	45	阿曼	114	+ 2	↑ 4
6	泰国	125	+ 5	↑ 5	46	牙买加	114	+ 4	↑ 16
7	阿尔及利亚	122	+ 1	↔	47	喀麦隆	114	+ 3	↑ 5
8	尼日利亚	121	+ 1	↑ 4	48	刚果(布)	113	--	↓ 6
9	埃及	120	+ 1	↑ 5	49	吉尔吉斯斯坦	113	+ 2	↑ 8
10	柬埔寨	120	--	↓ 2	50	尼日尔	113	+ 1	↔
11	新加坡	120	--	↑ 2	51	希腊	113	+ 3	↑ 7
12	哈萨克斯坦	120	--	↓ 3	52	波黑	113	--	↓ 5
13	乌兹别克斯坦	120	- 2	↓ 7	53	圭亚那	113	+ 3	↑ 6
14	坦桑尼亚	120	+ 2	↑ 5	54	尼泊尔	112	- 1	↓ 8
15	伊拉克	119	+ 1	↑ 3	55	卡塔尔	112	- 3	↓ 20
16	塞尔维亚	119	+ 2	↑ 8	56	波兰	112	+ 1	↓ 1
17	科威特	119	+ 6	↑ 27	—	赤道几内亚	112	+ 1	—
18	匈牙利	118	+ 2	↑ 10	57	博茨瓦纳	112	+ 1	↓ 1
19	孟加拉国	118	--	↓ 4	58	纳米比亚	112	+ 2	↑ 5
20	摩洛哥	118	+ 8	↑ 40	59	格鲁吉亚	112	+ 2	↑ 2
21	蒙古国	118	- 2	↓ 11	60	克罗地亚	111	--	↓ 6
22	肯尼亚	118	+ 2	↑ 5	61	厄瓜多尔	111	--	↓ 8
23	秘鲁	118	+ 3	↑ 9	62	卢旺达	111	+ 1	↑ 2
24	加纳	118	--	↓ 3	—	葡萄牙	111	--	—
25	土耳其	118	+ 2	↑ 6	63	马尔代夫	111	- 2	↓ 18
26	伊朗	118	+ 2	↓ 1	64	文莱	110	--	↑ 1
27	老挝	118	--	↓ 4	65	罗马尼亚	110	+ 1	↑ 1
28	俄罗斯联邦	117	- 1	↓ 12	66	玻利维亚	109	- 5	↓ 28
29	巴基斯坦	117	- 1	↓ 12	—	东帝汶	108	+ 1	—
30	塞内加尔	117	+ 1	↓ 4	67	巴林	108	--	↑ 1
31	南非	117	+ 2	↑ 2	68	土库曼斯坦	108	--	↓ 1
32	科特迪瓦	117	+ 1	↓ 2	69	突尼斯	108	+ 1	↔
33	埃塞俄比亚	117	+ 3	↑ 6	70	塞浦路斯	107	--	↔
34	斯里兰卡	117	+ 3	↑ 3	—	佛得角	107	- 1	—
—	莫桑比克	117	+ 3	—	71	加蓬	106	+ 1	↔
—	安哥拉	116	- 2	—	72	马达加斯加	105	+ 2	↔
35	阿根廷	116	+ 2	↑ 6	—	几内亚比绍	102	+ 2	—
36	塔吉克斯坦	116	+ 1	↓ 2	—	圣多美和普林西比	101	+ 1	—
37	智利	116	--	↓ 8	73	乌克兰	100	+ 6	↑ 2
38	白俄罗斯	115	+ 2	↑ 5	74	阿富汗	98	+ 2	↓ 1
39	菲律宾	115	- 3	↓ 19	75	苏丹	88	- 7	↓ 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 ■ 葡语国家

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

2025年“一带一路”共建国家基础设施发展总指数小幅上升，实现五连涨；从相关四个子指数来看，发展环境、发展需求指数得分有所增长，发展热度和发展成本指数得分保持稳定；交通运输、信息通讯、建筑业、石油化工等领域表现亮眼；共建国家基础设施发展步伐趋稳、前景可期。展望未来，在高质量共建“一带一路”新征程上，参与各方应秉承“共商、共建、共享”发展理念，推动拓展更高水平、更具韧性、更可持续的基础设施合作，共同谱写“一带一路”基础设施高质量发展的崭新篇章！

第一节 “一带一路” 共建国家基础设施发展指数分析

一 “一带一路” 共建国家基础设施发展指数平稳上升

2025年，“一带一路”共建国家基础设施发展总指数平稳上升，从2024年的119升至120，实现五连涨。得益于全球经济平稳复苏、多数国家财政改善、多双边和区域经济合作持续深化、数字化绿色化协同转型步伐加快等利好因素，“一带一路”共建国家基础设施发展环境逐步优化，发展需求加速释放，发展热度稳居近十年高位，发展成本得到有效控制，共建国家基础设施发展步伐趋稳、前景可期。但也应看到，世界经济低速增长常态化、保护主义与关税壁垒盛行、地缘政治紧张等，阻碍共建国家基础设施发展的因素较多，推动基础设施高质量发展仍需各方共同努力。

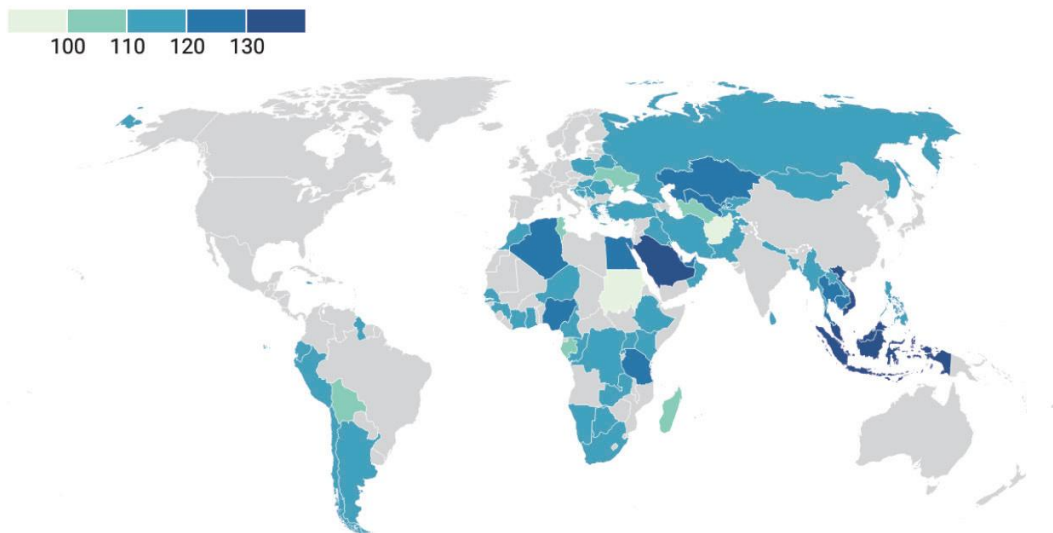


图1 “一带一路” 共建国家基础设施发展指数（2025）

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。

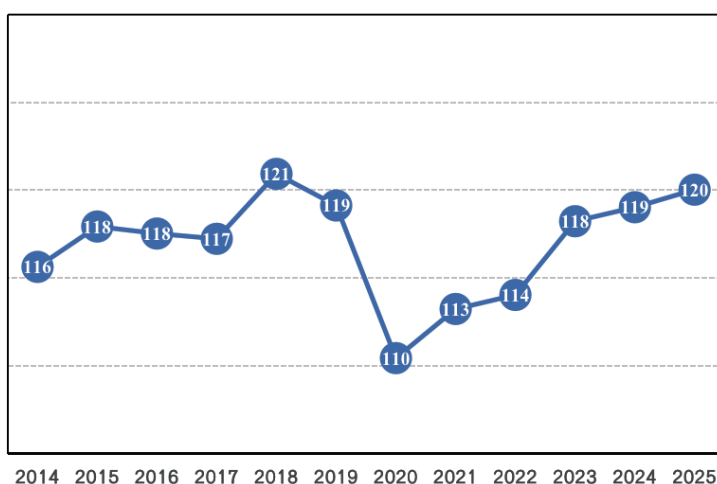


图2 “一带一路”共建国家基础设施发展指数（2014–2025）

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

指数	2023年	2024年	2025年
总指数	118	119	120
发展环境指数	113	113	115
发展需求指数	133	134	136
发展热度指数	124	125	125
发展成本指数	100	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 东南亚地区稳居榜首，拉丁美洲与加勒比地区排名提升

2025年，超半数地区基础设施发展指数得分上涨。东南亚地区在发展环境、发展热度和发展成本方面表现突出，指数得分升至128，居各区域之首；西亚北非地区发展环境、发展需求、发展热度较2024年均有所改善，指数得分涨幅最高，在各区域中排名第二；拉丁美洲与加勒比地区发展环境持续向好、发展需求加快释放、发展成本得到有效控制，指数得分升至116，区域排名提升最多，位居第五位。

表 2 各区域基础设施发展指数变化情况

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
东南亚	127	1	128	1
西亚北非	122	2	124	2
南亚	117 ³	3	117 ⁴	3
中亚	117 ⁵	4	116 ⁶	4
拉丁美洲与加勒比	114	7	116 ⁷	5
独联体和蒙古	116 ⁸	5	116 ⁹	6
撒哈拉以南非洲	115 ¹⁰	6	115 ¹¹	7
中东欧	111	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。

东南亚地区指数得分稳居榜首，基础设施发展质效齐增。本年度，东南亚地区基础设施发展指数排名居首位，指数得分为 128，较 2024 年的 127 略有上升。在发展需求方面，新加坡、马来西亚、泰国等国相继制定“智慧国家 2025”计划、“能源中心”建设计划、数字化转型新政等，为基础设施建设与改造提供政策和资金支持；域内各国设施联通稳步推进，老挝北部互联互通清洁能源基地光伏建安工程、Bifrost 海底电缆系统¹²等项目的顺利推进，助力东南亚地区基础设施发展需求释放。在发展热度方面，东南亚国家推动基础设施与资源开发、产业升级、国际贸易融合发展，相关基建项目机会备受各方青睐。马来西亚、菲律宾、新加坡等国在交通运输、建筑业等领域大项目频出，马来西亚 Kuala Linggi 国际港（KLIP）扩建项目、菲律宾拉古纳湖岸路网项目一期（Laguna Lakeshore Road Network, LLRN）、新加坡圣淘沙滨海区域酒店扩建

3 2024 年南亚实际得分为 117.30。

4 2025 年南亚实际得分为 117.05。

5 2024 年中亚实际得分为 116.56。

6 2025 年中亚实际得分为 116.44。

7 2025 年拉丁美洲与加勒比实际得分为 115.66。

8 2024 年独联体和蒙古实际得分为 116.08。

9 2025 年独联体和蒙古实际得分为 115.58。

10 2024 年撒哈拉以南非洲实际得分为 114.73。

11 2025 年撒哈拉以南非洲实际得分为 115.40。

12 Bifrost 海缆系统连接新加坡、印度尼西亚、菲律宾、关岛和美国西海岸，全长 15000 公里，预计将使用 12 光纤对 SDM 技术，容量高达每秒 15Tbps。

等标志性项目，投资规模逾 100 亿美元；柬埔寨、菲律宾、老挝等国稳妥推进一批“小而美”民生项目，柬埔寨金边阳光未来国际学校、菲律宾癌症中心（Philippine Cancer Center）、老挝国防军医大学等项目陆续落地。值得一提的是，得益于较好的经济和工业基础，以印度尼西亚、马来西亚、越南为代表的东南亚国家成功实施印度尼西亚西加里曼丹省煤矿、马来西亚马六甲双溪林吉港一期工程、越南头顿 PMP 30 万吨/年 PDH+PP 项目等一批与矿产开发、港口航运、工业建设相关的高附加值基建项目，并成功带动新能源、国际物流、制造加工等供应链资源向本国汇聚，为相关国家基础设施发展拓展出更大空间。

西亚北非地区指数得分涨幅最大，基础设施发展势头强劲。西亚北非地区基础设施发展指数得分升至 124，连续第 5 年增长，在各区域中排名第二。在发展环境方面，2024 年以来，西亚北非地区多数国家积极践行多元化发展战略，基础设施国际合作环境进一步改善。其中，埃及正式实施的浮动汇率制和大幅加息吸引国际投资流入，外债偿付风险显著降低；沙特阿拉伯新版《投资法》¹³ 生效，基建市场更高的透明度提振投资者信心；阿曼批准新的《经济特区及自由区法》，对自由区内的项目及企业实体实施所得税豁免等优惠政策；阿拉伯联合酋长国发布《国家投资战略 2031》¹⁴，旨在通过持续改善商业环境将本国打造成全球投资枢纽。在发展热度方面，域内各国陆续启动多个大型基础设施建设计划。伊拉克以实施“发展之路”基础设施建设计划为契机，推出 Al-Shinafiyah 1400MW 燃油电站、伊拉克油田油井作业等 80 余个项目建设计划，促进电力工程、石油化工等重点领域基础设施建设；卡塔尔继 2022 年世界杯的基建高潮之后，加大石油化工领域投资，积极把握北方气田东部扩建（North Field East LNG Project）等项目机会，计划在 2030 年前将年产能提升至 1.26 亿吨；沙特阿拉伯重点推进一批电力工程项目，AHK 1100MW 光伏电站、Round4 WAS 500MW 风电等可再生能源项目建设加速；阿尔及利亚在建筑业领域项目频出，持续推进 SPA- 布盖祖勒新城总部大楼续建、240 床廷杜夫军方医院等多个商业、医疗相关的建筑项目。但也应看到，本年度西亚北非地区发展需求排名下滑、发展成本有所上扬，如何提高基础

13 新法根据国际投资原则，在增强投资者权益保护、提升政策和法律法规透明度、放宽监管限制、简化投资流程、促进公平竞争、有效解决争端等方面做出了改善。

14 《国家投资战略 2031》的核心目标是将阿联酋打造成为全球战略投资的枢纽，重点聚焦于先进制造业和可再生能源等关键领域。根据战略规划，阿联酋政府计划到 2031 年，将 FDI 流量增加一倍，达到 1.3 万亿迪拉姆（约 3540 亿美元），占全国投资额的 30%；将 FDI 的累计余额增加两倍，达到 2.2 万亿迪拉姆（约 5990 亿美元）。

设施发展稳定性、抑制持续上涨的各项成本，应成为域内各国关注的重点议题。

拉丁美洲与加勒比地区排名上升，基础设施发展前景可期。拉丁美洲与加勒比地区基础设施发展指数得分由 2024 年的 114 上升至 116，排名升至第 5 位。在发展环境方面，拉丁美洲及加勒比地区多国推动财政改革与经济结构性调整，据国际货币基金组织（IMF）2025 年 4 月公布的数据，域内 7 个样本国家中 4 个国家 2024 年实际 GDP 实现正增长，为区域基础设施发展创造了有利条件。2024 年以来，秘鲁推出规模超 80 亿美元的建设计划，包括塞拉姆纵向工程、华安卡约·华安卡韦利约铁路、四组输电计划等重点项目；米莱政府执政以来实施了一系列改革举措，阿根廷通货膨胀率大幅下降，财政和营商环境有所改善；厄瓜多尔通过《能源竞争力法》，多项税收优惠叠加多边机构提供的融资支持，为外资进入创造相对稳定的发展环境。在发展需求方面，拉丁美洲与加勒比地区国家积极推动区域一体化进程，与之相关的交通运输、电力工程、信息通讯等领域基础设施项目备受关注。2024 年以来，智利发布《智利 2025—2030 年机场计划》，提升全国 19 个机场运行能力，致力于将本国打造成为区域物流和航空互联的关键参与者；圭亚那政府划拨 21.8 亿美元，支持交通运输、建筑业等领域基础设施升级，那帕梅拉至莫莱森湾公路升级改造、东岸德梅拉拉道路改造、乔治敦海滨度假村及会议中心（Georgetown Seafront Resort and Convention Centre）等多个重点项目稳步推进；玻利维亚将重启“两洋铁路”计划，希望打通本国与秘鲁钱凯港的连接通道，以缓解对智利阿里卡港的高度依赖，打破通行成本高、运行不稳定等瓶颈，进一步融入区域一体化交通格局。

三 多数国家基础设施发展指数上涨，涨幅差异收窄

2025 年，75 个“一带一路”共建国家的样本中，有 57 个国家指数得分上升，占比达 76.0%。按收入水平划分，有 75% 的低收入国家指数得分上涨；相比之下，高收入国家表现略逊，得分上涨的比例仅为 70.58%。

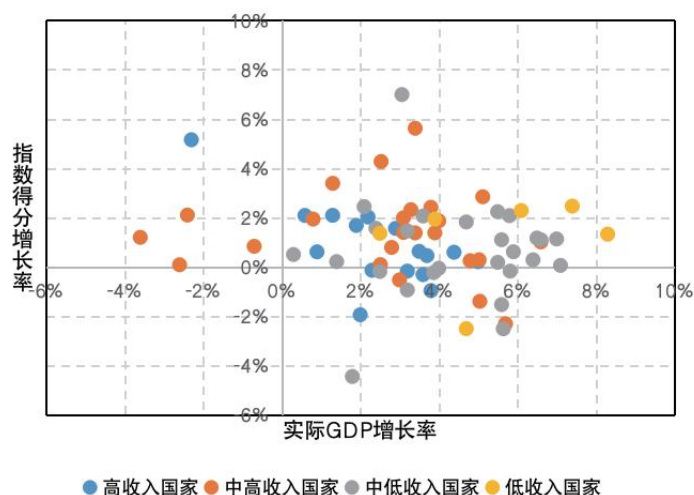


图3 “一带一路” 共建国家基础设施发展指数与实际 GDP 增长率 (2025)

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, 经济学人智库(EIU)。

沙特阿拉伯指数得分上涨, 位列共建国家之首。2025年, 沙特阿拉伯基础设施指数得分为140, 蝉联首位。在发展环境方面, 沙特阿拉伯政局稳定, 经济发展前景向好, 2024年实际GDP增长率为1.3%, 规模庞大的主权财富基金为基础设施建设提供了充足的资金保障。得益于“2030愿景”计划实施, 沙特阿拉伯经济多元化转型取得积极成效, 并启动了多个交通运输、电力工程和建筑业领域基础设施项目。此外, 沙特阿拉伯颁布了新的《投资法》, 取消外商投资许可制度, 优化登记流程, 强化激励机制和权益保护, 以期打造具有国际吸引力的投资环境。在发展需求方面, 沙特阿拉伯根据“2030愿景”计划, 稳妥推进穆罕默德·本·萨勒曼王子体育场、利雅得水上主题乐园等项目, 并计划于2025年开展投资额超70亿美元的陆地桥梁项目(Saudi Landbridge), 基础设施发展需求持续释放。在发展热度方面, 利雅得萨勒曼国王国际机场、沙特阿拉伯境内中部-南部直流输电等多个重大基础设施建设项目扎实推进, 使得该国基础设施发展继续保持较高热度, 对国际承包商及投资者的吸引力持续增强。

摩洛哥指数得分涨幅最大, 在西亚北非国家中排名靠前。2025年, 摩洛哥基础设施发展指数得分由2024年的110增长至118, 成为本年度指数得分涨幅最大的国家, 排名升至第20位。在发展需求方面, 摩洛哥推进《2040年铁路运输网络发展计划》, 预计到2030年将投资96亿美元用于发展铁路基础设施, 其中53亿美元用于建设肯

尼特拉-马拉喀什段高铁，还将投资42亿美元用于扩建卡萨布兰卡、丹吉尔、马拉喀什、非斯、得土安和阿加迪尔机场等航空基础设施。摩洛哥重视与城市化进程相关的基础设施建设，制定《2024-2028年住房援助计划》，围绕卡萨布兰卡、拉巴特等核心城市改造的住宅、旅游和工业基础设施项目计划层出不穷。在发展热度方面，得益于相对较好的经济和财政环境，摩洛哥在基础设施方面的投资规模逐年上升，尤其是在水利水务领域表现突出，正在建设的卡萨布兰卡海水淡化设施（Casablanca Seawater Desalination Facility）合同额超14亿美元，预计年产能为3亿立方米；此外，布支杜尔（Boujdour）及周边地区开展的海水淡化厂建设项目，进一步增强了该地区的供水能力，支持农业灌溉和工业发展。

泰国指数排名显著提升，跻身共建国家前十强。本年度，泰国基础设施发展指数得分由2024年的120上升至125，排名由去年的第11位上升至第6位。在发展需求和热度方面，泰国将加大基础设施投资作为促进经济增长的重要举措，推出2000亿泰铢（约59亿美元¹⁵）的基础设施投资计划，推动连接曼谷西部和东部郊区的交通线路和罗勇府、春武里府、曼谷等三个数据中心的项目建设。在建筑业、电力工程等基础设施发展的重点领域，包括长安汽车泰国工厂、巴吞他尼省水务局喀琅3-7输水管线工程、普吉岛拉威LE BELLE住宅等在内的多个项目顺利推进，为使泰国基础设施保持较高热度发挥了重要作用。在发展成本方面，2024年以来，泰国央行两次降息，将政策利率由2.50%下调至2.00%；三家国有银行¹⁶于2025年3月相继宣布下调贷款利率，相关举措有效降低企业融资成本，为泰国基础设施投融资提供了更具竞争力的金融环境。

四 各领域发展需求持续旺盛，交通与建筑类项目备受关注

2025年，除电力工程、水利水务领域发展需求指数得分与去年持平外，其他各领域发展需求指数得分均有上升。其中，交通运输、电力工程、信息通讯领域发展需求最为旺盛，推动共建国家基础设施发展需求增长；交通运输、建筑业、石油化工领域发展需求涨幅较大，反映出共建国家基础设施发展的优先方向。

15 本报告中涉及的其他币种兑美元数据，均依据报告撰写当日的实际汇率测算得出。

16 储蓄银行与住房银行将MLR和MOR贷款利率降低0.25%；农业与合作社银行降息0.25%；进出口银行则将最优惠利率下调0.10%。

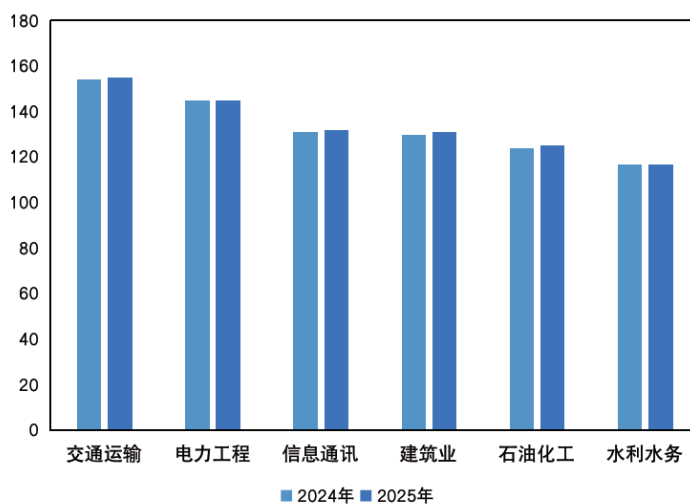


图4 “一带一路”共建国家近两年各细分领域基础设施发展需求指数

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。

交通运输领域发展需求强劲，设施联通仍是各国发展的优先方向。2025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155，同比上涨0.89%。据不完全统计¹⁷，2024年以来，75个共建国家中共有66个国家开展了交通运输类项目建设，相关项目合计投资规模超800亿美元，目前正在推进和实施的项目近600个。在独联体和蒙古地区，域内国家加强跨国交通走廊建设及国内交通网络升级，推动区域互联互通和贸易增长。蒙古国正式启动《2024—2028年政府行动纲领》，在交通领域计划投资约4.73亿美元，实施“五环”区域发展道路项目，连接省际、省府与边境口岸，促进区域经济循环。俄罗斯将“欧洲—中国西部”国际交通走廊建设纳入《六年远景发展计划》，强化“一带一路”陆路通道作用。在东南亚地区，各国以陆海空多式联运网络建设为重点，推动多个类型的交通基础设施协同发展。缅甸实施《国家交通总体规划》（the National Transportation Master Plan），计划到2030年以公私合营（PPP）模式筹措85亿美元用于海洋与机场项目建设。越南明确《2021—2030年国家海洋空间规划及2050年愿景》的实施计划，打通相关港口与内陆地区的运输通道，预计至2030年相关项目投资规模将达138亿美元。在撒哈拉以南非洲地区，跨境铁路网络加速推进，各国聚焦区域物流效率提升。坦桑尼亚推进“标准轨铁路走廊开发

17 根据惠誉解决方案（Fitch Solutions）和中国对外承包工程商会数据计算所得。

计划”（Standard Gauge Railway, SGR）¹⁸，旨在提升货运时速、降低运输成本、促进矿产资源的开发和出口。赞比亚计划投资 5.3 亿美元，兴建连接坦噶尼喀湖畔姆普伦古港与现有坦赞铁路的铁路线，以期促进坦噶尼喀湖周边地区的贸易活动，并打开东非市场的通道。值得一提的是，随着各国经济形势好转，交通运输领域基础设施项目大型化趋势显著。根据惠誉解决方案（Fitch Solutions）数据统计，2024 年相关 75 个共建国家在建的港口、机场类项目，平均合同额分别为 10.15 亿美元和 10.45 亿美元，较 2023 年分别同比大幅提升 203.89% 和 291.39%。

建筑领域发展需求稳定，城市化和工业化进程助推需求释放。2025 年，“一带一路”共建国家建筑业基础设施发展需求指数得分为 131，较去年小幅上涨。据不完全统计¹⁹，2024 年，75 个共建国家中共有 62 个国家开展了建筑业类项目建设，涉及住房建设、商业建设、工业建筑等细分领域，目前正在推进和实施的项目超 900 个。在中亚地区，各国普遍加快住宅项目建设与城市空间改造，回应快速城市化和民生改善需求。乌兹别克斯坦将住房开发作为经济增长的重要引擎，2025 年拟新建 13.5 万套、总面积达 810 万平方米的公寓，以满足不断增长的居住需求；同时批准《塔什干市总体规划（至 2045 年）》，明确了 300 余处需更新的城市区域，2025–2026 年将启动 65 个建筑业项目。吉尔吉斯斯坦同步推进住房供给与城市功能提升，2024 年新开工超 8000 栋独立住宅楼，年投资额同比增长 45%；同时政府还制定《比什凯克总体发展规划（2025—2050 年）》，推动首都基础设施更新，未来将带动城市功能型建筑升级需求进一步增长。在拉丁美洲与加勒比地区，围绕资源型产业链延伸与工业体系补链的建设需求显著上升。玻利维亚加快锂资源综合开发，围绕到 2025 年实现电池级碳酸锂规模化量产的目标，在全国范围布局大批试点和生产基地，并着力提升硫酸、氢氧化钙、碳酸钠、氢氧化钠等关键化工原料进口替代能力。厄瓜多尔积极推进矿产资源开发，米拉多铜矿扩建、埃尔多莫金铜矿等资源一体化开发类项目稳步推进，带动采选工程、工业配套及矿区周边基础设施需求持续释放。

石油化工领域发展需求上扬，产能扩张与产业链升级是各国关注重点。2025 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 125，同比上涨 1.27%。据不完全统计²⁰，2024 年以来，75 个共建国家中共有 41 个国家开展了石油化工类项

18 SGR 铁路总规划长度达 651 公里，未来将连接印度洋的达累斯萨拉姆港与维多利亚湖的姆万扎港，并延伸至内陆国家形成区域铁路网。

19 根据惠誉解决方案（Fitch Solutions）和中国对外承包工程商会数据计算所得。

20 根据惠誉解决方案（Fitch Solutions）和中国对外承包工程商会数据计算所得。

目建设，相关项目合计投资规模超 250 亿美元，较 2023 年增长 27.83%，目前正在推进和实施的项目超 200 个。在南亚地区，部分国家在石油化工基础设施上保持积极扩张态势，以满足不断增长的能源需求并打造区域炼化中心。斯里兰卡计划投资约 30 亿美元升级位于 Sapugaskanda 的炼油厂，将产能从每天 5 万桶增加三倍至 15 万桶，以满足该国对精炼石油的需求。在西亚北非地区，域内国家利用丰富的油气资源延伸石化产业链，增强下游石化产能、发展高价值化工产品。伊拉克计划投资 8 亿美元扩建位于中南部迪瓦尼亚市的炼油厂，配套加氢裂化装置、汽油升级、异构化和其他基本服务装置，提高产品质量和增加产能，以实现石油工业现代化。在“2030 愿景”框架下，沙特阿拉伯计划到 2030 年向石化行业投资 6000 亿美元，并启动化工行业战略提升下游产能，目标是到 2035 年将特种化学品产能提升至每年 870 万吨。在中东欧地区，部分国家为提升能源供应安全、强化区域互联互通、推动产业升级，重点布局天然气输配网络及高附加值化工品生产设施建设。为持续推进亚得里亚海克尔克岛的液化天然气接收站扩建计划，克罗地亚将投资 4 亿欧元（约 4.3 亿美元）建设两条新的天然气管道，以大幅改善本国的天然气供应安全，并进一步促进向邻国匈牙利和斯洛文尼亚的天然气管道输送。罗马尼亚发布国家工业战略，计划投资 20 亿至 30 亿欧元（约 22 亿美元至 33 亿美元），重点支持化工等关键行业的再工业化，升级提炼设施、提高石油和天然气产量，旨在提升国内制造能力，减少对进口的依赖。

第二节 “一带一路”共建国家基础设施发展新特点

一 基础设施建设将进入新一轮的上升周期

2024年以来，得益于全球经济持续复苏、多双边和区域合作加强、绿色化数字化协同转型加快等利好，“一带一路”共建国家基础设施发展指数小幅上升至120，共建国家基础设施发展呈现稳中有升、持续向好的良好态势。总体来看，在持续向好的基础设施发展环境，以及各国迫切发展需求的推动下，共建国家基础设施建设将进入新一轮上升周期。

从发展环境来看，根据国际货币基金组织（IMF）2025年4月发布的《世界经济展望》预测，2025年以“一带一路”共建国家为主的新兴市场和发展中国家经济预计增长3.7%，高于2.8%的全球平均增速，相关各国经济和财政状况持续改善，将为基础设施建设提供有力保障。多数共建国家以改善基础设施营商环境、推动关键项目落地为重点，出台与加大税收优惠、降低准入门槛、支持数字化转型、促进新能源产业发展相关的政策法规，吸引国际承包商和私人资本公平参与项目建设；越南、巴基斯坦、塞内加尔、马来西亚等国政府制定《数字基础设施战略（2025-2030年）》“五年计划（2024-2029）”《振兴计划三期计划（2024-2028）》、国家能源转型路线图（NETR）等战略规划，为重点领域和关键项目提供政策导向和资金支持，推动基础设施建设取得实质性进展。从发展需求来看，共建国家出于扩大国际贸易、优化能源结构、促进产业升级、改善民生环境等方面考虑，大力支持交通运输、电力工程及建筑业领域基础设施发展。在东南亚地区，共建国家加快交通基础设施互联互通，建设区域立体交通网络，泰南陆桥项目、中泰高铁二期工程等多个标志性项目提上议事日程；围绕能源互联的跨国电网建设进一步提速，以婆罗洲-印度尼西亚-马来西亚-菲律宾电力互联项目（BIMP-PIP）为代表的多国共建项目引人关注；域内各国凭借良好的工业基础和显著的人口红利，积极参与全球供应链重构，推动工业基础设施建设需求持续增长，印度尼西亚贝特瑞青山园区、森丰泰国钟表与智能穿戴产业园、蓝思科技越南二园新建工程等区域一体化开发和园区类项目，为基建行业发展注入了新的动力。在撒哈拉以南非洲地区，共建国家基础设施发展需求则集中在交通运输、电力工程、

信息通讯等领域，坦桑尼亚、南非、尼日利亚、埃塞俄比亚等国，先后出台“标准轨铁路走廊开发计划”“南非可再生能源发展计划”《国家综合电力政策》《数字埃塞俄比亚 2025 战略》等，非洲开发银行（AfDB）、世界银行（WB）、国际货币基金组织等多边机构和国际组织，已承诺为相关项目提供资金支持。撒哈拉以南非洲地区的部分资源型国家，围绕关键矿产开发，推动经济走廊、工业园区及港口物流设施建设；“洛比托走廊”“坦赞铁路复兴计划”“几内亚西芒杜铁矿铁路”“莫桑比克贝拉港走廊”“东非北部走廊”等项目计划，吸引中国、美国及欧盟国家承包商和投资机构的目光。

但也应看到，开启共建国家基础设施发展新的上升周期还面临不少风险和挑战。共建国家间经济发展不平衡，发展鸿沟、治理鸿沟和赤字鸿沟导致部分中低收入国家基础设施发展停滞不前，财政紧张、融资受限成为制约基础设施项目建设的核心瓶颈。大国博弈背景下，全球供应链重构与技术博弈加剧，国际基础设施合作秩序遭受冲击，部分共建国家被迫“选边站队”，影响“一带一路”基础设施合作稳定性。准入壁垒、合规壁垒和关税壁垒加剧，共建国家基础设施发展成本压力持续加大。此外，安全风险、标准差异、气候挑战等长期性问题日益突出，仍是共建国家基础设施发展面临的重要挑战。

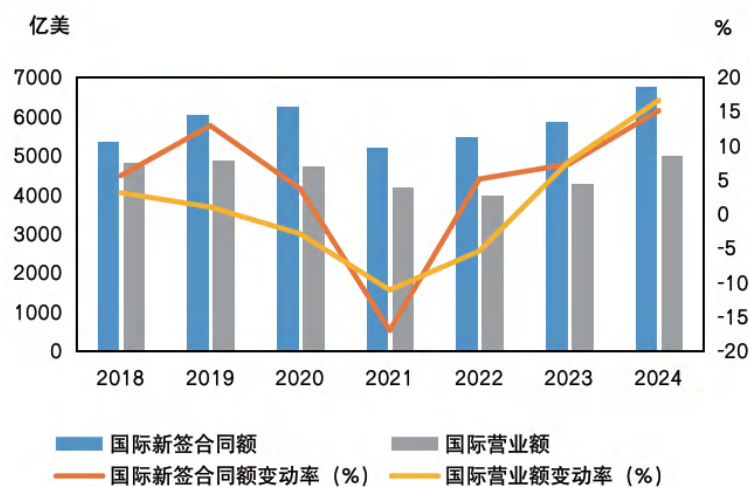


图 5 2018–2024 年全球前 250 名国际承包商新签合同额及营业额情况

数据来源：《工程新闻记录》（Global Engineering News-Record）。

二 新技术、属地化与产业协同推动基础设施高质量发展

随着共建“一带一路”进入高质量发展新阶段，共建国家对基础设施建设的经济效益、社会收益和环境影响均提出更高要求。能否通过技术和管理手段控制成本，保证复杂性高的基建项目顺利推进；能否统筹调配各方资源，以项目建设促进东道国经济社会协同发展，已成为国际承包商核心竞争力的重要体现。

一方面，随着基础设施建设要求不断提高，国际承包商需要采用更多先进技术提升项目建设水平，通过高水平的属地化降低供应链和采购成本。在相关技术创新方面，世界知识产权组织（WIPO）公布的“2024年全球知识产权申报统计数据”显示，2024年全球PCT专利申请总量达27.37万件，与基础设施相关的数字通信、电气机械、测量、土木工程等领域专利申报数量较多。具体来看，面向智能交通系统、智慧港口等应用场景的5G网络、6G预研、卫星通信等技术专利申报数量最多，动力电池、绿氢制备、储能技术等领域专利申请数量领先，推动交通运输领域迎来技术爆发，为共建国家交通基础设施建设注入强大动力。电气机械、电力装置、光伏组件等领域专利申请数量大幅增长，相关技术推动盾构机、新能源工程车、光伏组件返修回收、智能制造等领域创新发展，为提高基础设施建设效率和可持续性提供技术支撑。在土木工程领域，相关专利申请集中在结构建设、电网技术等领域，模块化建筑、智能电网等类型基础设施有望迎来技术革新。在属地化发展方面，国际承包商坚持系统性规划先行，灵活调配国际优势资源，通过数字化赋能和管理创新，在共建国家构建以关键基础设施项目为支撑的区域化产业生态，寻求与东道国长期共同发展。在沙特阿拉伯，国际承包商为适应《国家可再生能源计划（NEP）》和《技术本地化法案》等政策要求，普遍通过设立合资公司、开展本地化采购、发展当地分包商、实施技术授权等方式推动高水平的属地化建设，包括法国道达尔能源（Total Energies）、丹麦维斯塔斯（Vestas）、中国晶科能源股份有限公司等在内的多国承包商，以基础设施建设为契机，深度参与沙特阿拉伯新能源产业发展与相关技术人才培养。

另一方面，为加速突破工业化水平较低等发展瓶颈，深度融入全球产业链延伸与重构，实现更加多元化、更具韧性的经济增长，共建国家持续推动基础设施与工业、制造业等产业协同发展，并成功实施了一批有代表性的项目，深刻影响“一带一路”基建合作发展走向。围绕促进现代化工业体系建设、促进优势产业发展的目标，共建国家优先推动交通运输、矿山开发、电力工程等领域基础设施建设，包括中吉乌铁路、

刚果（金）“工业走廊”、南非红石 100MW 塔式熔盐光热电站在内的一大批基础设施项目稳步推进，助力相关国家提升在化工品制造和出口、工业制造与商贸物流以及工业绿电保障等方面的综合实力。为更好融入全球产业链延伸与重构，共建国家着力推进多式联通的国际货运通道建设，加快能源基础设施升级步伐，拓展数字基建领域发展空间，并加快培育区域产业集群。希腊比雷埃夫斯港智能化改扩建、东南亚“超级电网”计划、印度尼西亚纬达贝工业园“镍矿-电池”全产业链生态模式等，为共建国家构建适配全球产业链升级所需的基础设施，提供了良好示范。

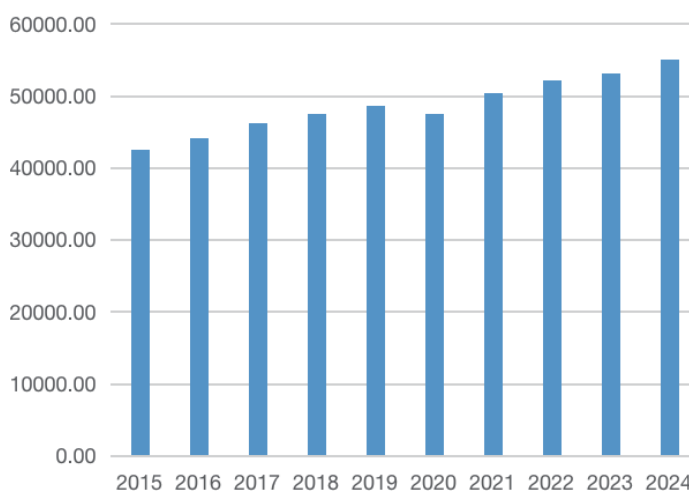


图 6 2015–2024 年“一带一路”共建国家基础设施行业增加值

数据来源：经济学人智库（EIU）。

三 支持基础设施建设的国际合作机制不断完善

在世界多极化背景下，“一带一路”基础设施合作成为多边合作与区域经济合作框架下的热门话题，支持基础设施合作共建的政策规划、融资安排等更加健全；相关共建国家根据自身发展诉求和资源禀赋，扎实推进基础设施合作战略对接、创新多元化融资工具、探索更加灵活的项目合作模式，为基础设施发展带来新的机遇。

从相关国际和地区组织的做法来看，加强国际基础设施合作已成为各方共识，相关国际组织结合各自成员的需求和优势，从加快金融创新、强化区域协同、促进能力提升、推动跨区域跨产业整合等方面发力，营造支持共建国家基础设施合作的良好氛围。二十国集团（G20）聚焦多边融资、数字与绿色转型、私营部门参与等议题，发布的《G20 领导人里约热内卢峰会宣言》，提出全球主要多边开发银行联合支持高质量基建项目、

支持跨区域物流通道建设、支持非洲工业化进程、支持发展中国家利用生物资源发展绿色基建、通过公私合营（PPP）模式撬动私人资本参与基建投资等倡议。亚太经合组织（APEC）发布的《2024年亚太经合组织领导人马丘比丘宣言》，要求加快落实《亚太经合组织互联互通蓝图》《亚太经合组织互联网和数字经济路线图》《绿色供应链合作框架》等规划，进一步优化亚太地区基础设施合作系统性框架。从多边机构的做法来看，2024年以来，世界银行承诺未来10年为清洁能源项目提供1000亿美元融资支持；非洲开发银行与欧盟签署《金融框架伙伴关系协定》，重点支持相关战略运输走廊、能源和数字连接项目；欧洲复兴开发银行（EBRD）将绿色金融占比提升至50%以上，并联合渣打银行（Standard Chartered Bank）等机构搭建“公共资金+市场资本”的基础设施融资合作模式；美洲开发银行（IDB）与中国工商银行、民生银行合作设立20亿美元联合融资基金，支持秘鲁钱凯港、巴西“两洋铁路”等标志性工程；新开发银行（NDB）为印度-中东-欧洲经济走廊（IMEC）铁路等项目提供专项贷款，并发行绿色债券募集50亿美元，支持南非、巴西的可再生能源项目。

从相关共建国家的做法来看，在国际合作机制的支持下，各国着力推动跨境铁路网和港口物流枢纽等类型基础设施建设，有效推进标准联通与基础设施绿色转型，并围绕基础设施建设和运营推动能力建设取得新突破。在基础设施项目建设方面，作为中亚-中东铁路网建设的重要内容，中吉乌铁路正式启动、伊朗恰赫巴哈尔港铁路竣工通车，欧亚非陆路通道建设取得实质性进展；巴西“两洋铁路”计划重启、秘鲁钱凯港顺利通航，贯穿南美大陆的“陆上巴拿马运河”雏形初显；坦桑尼亚标准轨铁路，达累斯萨拉姆-基加利、约翰内斯堡-鲸湾港泛非高铁网（AIHSRN）等项目加速落地。在加快技术和标准联通、促进基础设施绿色转型方面，中国与埃塞俄比亚、苏丹等5个非洲国家及非洲电工标准化委员会（AFSEC）签署标准化合作文件，轨道交通、电力工程等领域标准互认取得新进展；德国巴斯夫（BASF）在东南亚国家推广电加热蒸汽裂解炉、绿色氨基氨等技术，促进石油化工类项目低碳转型；法国施耐德电气（Schneider Electric）在印度尼西亚金光集团纸厂项目推广智能电网技术，大幅节约生产用电；瑞士苏伊士（Suez）在菲律宾马尼拉建设中央污水处理系统，采用创新技术 Cyclor Turbo，提升水资源回收效率。共建国家以促进基础设施高质量建设和高水平运营为重点，进一步加强相关能力建设。老挝铁道职业技术学院填补本国铁道专业技术教育的空白，已为当地培养800余名铁路技术人才；法国电力公司（EDF）在莫桑比克开展水电培训项目，支持本土员工提升水电站运维、数字化控制系统操作等技

术能力；荷兰壳牌（Shell）在非洲市场推行跨文化培训项目，采用360度评估法提升员工沟通效率，帮助非洲员工掌握建筑信息模型技能，支持基础设施项目的设计与施工。

四 多层次、多渠道的融资合作体系更加健全

2024年以来，为破解基础设施融资瓶颈，适应经济增长分化、国际援助缩水、合规监管趋紧背景下的基础设施融资需求，“一带一路”共建国家政府、多边机构和各国商业银行积极构建多层次、多渠道的基建融资合作体系，着力提高基础设施投资规模，引导资金向兼具绿色化、数字化特征的基础设施项目汇聚。

从共建国家政府提供的资金支持来看，提高财政支出中的基础设施投资占比渐成趋势。巴基斯坦政府批准《2024-2025财年预算计划》，优先支持“中巴经济走廊第二阶段”关键基础设施和可再生能源类项目；孟加拉国增加2024财年外援项目配套资金预算，重点投向交通运输和信息通讯领域，并计划在未来两年投资2万亿塔卡（约190亿美元）用于公路、铁路及港口升级；阿拉伯联合酋长国将2024年联邦预算提升至641亿迪拉姆（175亿美元），优先保障迪拜地铁蓝线、阿提哈德铁路等交通基础设施建设；坦桑尼亚大幅提升《2024/25财年工程部预算》至2.28万亿先令（约9.8亿美元），同比增长29%，重点用于道路、桥梁及铁路项目建设；越南2024年交通领域拨款657万亿越南盾（约280亿美元），同比增长32%，北-南高铁、云峰-芽庄高速公路等项目建设资金更加充实。

从多边机构支持共建国家基础设施发展的做法来看，相关机构持续聚焦绿色与可持续发展，简化贷款审批程序、加快支付速度，投向交通、能源及气候韧性项目的资金得到重点保障。亚洲开发银行（ADB）为菲律宾提供17亿美元贷款，用于交通和气候应对项目；向柬埔寨提供4.03亿美元优惠贷款和赠款，推动基础设施升级和气候适应能力建设。非洲开发银行分别向赞比亚和莫桑比克提供6200万美元贷款，支持25MW光伏电站和120MW风电场建设；向毛里求斯提供2.4亿美元贷款，支持太阳能电池板安装和可再生能源建设等项目，助力该国落实《第二阶段经济竞争力和韧性计划》。欧洲复兴开发银行向波黑投资2.13亿欧元（约26亿美元），资助格拉查尼察市的光伏项目、帕莱市的集中供热项目和萨拉热窝绿色城市行动计划等，推动波黑加速向绿色能源过渡；向罗马尼亚Urleasca风电场、Dolj县光伏电站等项目提供7.07亿欧元（约8亿美元）融资支持，并推动建立可再生能源拍卖机制。

从各国商业银行的做法来看，相关机构普遍将绿色项目融资作为核心，由多家

商业银行共同参与或联合多边机构参与的银团融资成为常态。渣打银行、汇丰银行（HSBC）、星展银行（DBS）等机构持续强化绿色金融服务；将国际环保标准审核纳入贷款核批流程，助力坦桑尼亚中央线铁路标准轨项目符合可持续发展要求；开展绿色信贷基金与区域合作，推动共建国家基础设施低碳转型；参与乌兹别克斯坦 1GW 风电项目股权收购，推动中亚能源转型。在银团融资和模式创新方面，汇丰银行作为联合牵头行，携手国际金融公司（IFC）和亚洲基础设施投资银行（AIIB），推动全球最大光热光伏综合电站银团贷款，为埃及光热光伏综合电站项目提供 6 亿美元资金支持；法国巴黎银行（BNP Paribas）与汇丰银行、渣打银行、三井住友银行（SMBC）以及韩国进出口银行（KEXIM）等组成银团，采用股本金过桥贷款和子弹贷（Hard Mini Perm）等创新金融工具，为阿联酋阿布扎比 1.5GW 光伏电站提供 10 亿美元融资；花旗银行（Citibank）联合当地企业，与多边开发机构设计混合融资方案，为智利可再生能源与交通基础设施项目提供绿色股权过桥贷款；渣打银行与亚洲基础设施投资银行合作，通过 A/B Loan 结构分散风险，为老挝段铁路电气化改造提供 5 亿美元绿色贷款。

第三节 “基础设施+”发展现状与前景展望

随着共建“一带一路”进入高质量发展新阶段，共建国家着力推动基础设施与资源开发、绿色转型、工业制造等协同发展，“基础设施+”²¹项目模式成为各国优先布局和发展的重点。为推动拓展更高水平、更具韧性、更可持续的“一带一路”基建合作，研究团队以2014年至2024年间，148个“一带一路”共建国家²²（本节以下简称“共建国家”）实施的527个项目²³为样本，分析相关项目发展情况和特征，并对“基础设施+”项目发展前景进行展望，以为各国企业提供具有价值的参考依据，助力“一带一路”共建国家基础设施高质量发展。

21 定义：“基础设施+”是指以传统或新型基础设施为载体，叠加数字技术、产业服务、生态治理等多元要素，形成跨领域协同发展的复合型系统。

22 根据中国一带一路网公布的“一带一路”共建国家名单整理，巴勒斯坦、中非、库克群岛、密克罗尼西亚联邦、纽埃的数据缺失，最终筛选出148个国家。**亚洲（40个）**：阿富汗、阿联酋、阿曼、阿塞拜疆、巴基斯坦、巴林、东帝汶、菲律宾、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、韩国、吉尔吉斯斯坦、柬埔寨、卡塔尔、科威特、老挝、黎巴嫩、马尔代夫、马来西亚、蒙古国、孟加拉国、缅甸、尼泊尔、沙特阿拉伯、斯里兰卡、塔吉克斯坦、泰国、土耳其、土库曼斯坦、文莱、乌兹别克斯坦、新加坡、叙利亚、亚美尼亚、也门、伊拉克、伊朗、印度尼西亚、约旦、越南；**非洲（51个）**：阿尔及利亚、埃及、埃塞俄比亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、赤道几内亚、多哥、厄立特里亚、佛得角、冈比亚、刚果（布）、刚果（金）、吉布提、几内亚、几内亚比绍、加纳、加蓬、津巴布韦、喀麦隆、科摩罗、科特迪瓦、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、卢旺达、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、南非、南苏丹、尼日尔、尼日利亚、塞拉利昂、塞内加尔、塞舌尔、圣多美和普林西比、苏丹、索马里、坦桑尼亚、突尼斯、乌干达、赞比亚、乍得；**欧洲（26个）**：阿尔巴尼亚、爱沙尼亚、奥地利、白俄罗斯、保加利亚、北马其顿、波黑、波兰、俄罗斯、黑山、捷克、克罗地亚、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、罗马尼亚、马耳他、摩尔多瓦、葡萄牙、塞尔维亚、塞浦路斯、斯洛伐克、斯洛文尼亚、乌克兰、希腊、匈牙利；**北美洲（12个）**：安提瓜和巴布达、巴巴多斯、多米尼加、多米尼克、格林纳达、哥斯达黎加、古巴、洪都拉斯、尼加拉瓜、萨尔瓦多、特立尼达和多巴哥、牙买加；**南美洲（10个）**：阿根廷、巴西、秘鲁、玻利维亚、厄瓜多尔、圭亚那、苏里南、委内瑞拉、乌拉圭、智利；**大洋洲（9个）**：巴布亚新几内亚、斐济、基里巴斯、瑙鲁、萨摩亚、所罗门群岛、汤加、瓦努阿图、新西兰。

23 相关项目数据根据惠誉解决方案关键基础设施项目数据库（Fitch Solutions Key Infrastructure Projects）信息整理。研究团队受时间和水平所限，在项目统计中难免存在遗漏。本节主要观点，基于研究团队已掌握数据得出，不代表全部同类型项目情况。

一 “基础设施+” 项目发展情况

政策扶持力度加大，“基础设施+”项目数量大幅增长。2014年至2024年间，各国际组织、多边机构及共建国家政府，陆续出台相关政策，为“基础设施+”项目发展营造了良好的内外部环境。从全球来看，非洲联盟（AU）、经济合作与发展组织（OECD）、G20等国际组织分别制定《非洲基础设施发展计划》《可持续基础设施政策指南》《全球基础设施互联互通联盟倡议》等，倡导各国以加强基础设施建设为契机，加快能源和经济绿色转型、促进区域一体化开发，助力实现联合国可持续发展目标（SDGs）。世界银行（WB）、国际货币基金组织（IMF）、亚洲基础设施投资银行（AIIB）、非洲开发银行（AfDB）、美洲开发银行（IDB）等多边机构，出台《绿色金融行动计划》《全球政策议程》《“一带一路”绿色合作框架》《“沙漠发电”倡议》《区域能源一体化协议》，向具有良好环境和社会效益的基建项目提供更加优惠的融资和贷款条件。共建国家政府进一步强调基础设施发展协同性，围绕能源和矿产资源综合开发、绿色可再生能源产业链建设、工业和制造业体系升级等国计民生的重点领域，布局形成了一大批具有示范引领作用的基础设施项目。根据样本数据²⁴，2014年至今，共建国家实施的“基础设施+”项目数量占各国基础设施项目的比重上升，由2014年的32%提升至2024年的45%，成为各国基础设施高质量发展的重要推动力和全新增长点。

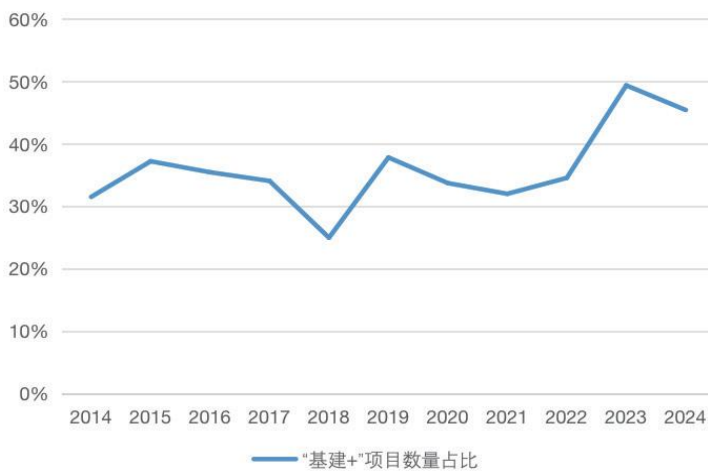


图7 2014-2024年一带一路“基础设施+”模式项目数量占比

数据来源：惠誉解决方案（Fitch Solutions）。

24 此处及本节以下项目数据，均根据惠誉解决方案关键基础设施项目数据库（Fitch Solutions Key Infrastructure Projects）信息整理。

亚洲地区“基础设施+”项目最为集中，非洲地区同类项目增长加快。2014年以来，“基础设施+”项目在各地区的发展存在明显差异，相关共建国家根据各自区域特点、资源禀赋和发展阶段，有侧重地推动“基础设施+”项目建设。在亚洲地区，“基础设施+”项目数量多、投资规模大。根据样本数据，亚洲地区共建国家实施“基础设施+”项目数量最多，主要集中在矿产资源综合开发和新兴城市化建设方面，为提高相关国家在全球新型能源供应链中的地位，促进更具韧性的城市群发展，发挥了重要作用。其中，印度尼西亚围绕矿产资源开发开展的“一揽子”基础设施建设颇具特色，积极吸引外资建立冶炼厂，形成从镍矿开采到不锈钢、锂电池生产的一体化产业链布局，支持本国矿产下游产业发展，同时探索矿产能源的高效清洁开发利用。在非洲地区，根据样本数据，“基础设施+”项目数量和投资规模增长较快。共建国家积极响应非盟《2063年议程》，激发非洲大陆潜力、加强经济一体化，与制造业升级、新型工业化建设、能源与矿产合作等相关的基础设施合作愈发活跃。其中，刚果（金）实施的绿纱（Luishia）铜钴矿、卡萨道路及萨卡尼亚口岸升级改造等项目，在促进资源一体化开发、助力区域经济发展和产业升级、整合国际物流网络等方面效果突出，为共建国家基础设施高质量发展提供了良好示范。

资源开发类基础设施项目备受关注，绿色转型类基础设施投资增速较快。2014年以来，共建国家根据各自资源禀赋和发展诉求，推动“基础设施+”项目差异化发展。根据样本数据，共建国家实施与资源开发相关的“基础设施+”项目数量最多，投资规模最大。中国企业凭借全产业链技术优势，成功在亚洲、非洲共建国家承揽多个标志性项目，通过专业技术支持相关国家建立完整产业链，打造多个产城融合的示范标杆。日本企业凭借国际化资源，深度参与菲律宾、阿根廷等国镍矿、锂矿等资源开发，并在当地投资建立锂电池材料工厂，以“矿山-冶炼-材料”一体化布局，助力东道国资源开采与化工产业联动。澳大利亚企业在印度尼西亚镍矿、津巴布韦锂矿等资源开发类项目中表现亮眼，打通矿山与港口运输通道，矿区基础设施和民生环境大幅改善。样本数据还显示，共建国家实施与绿色转型相关的“基础设施+”项目热度持续攀升，投资增速较快。其中，欧洲企业通过技术创新和低碳标准输出，参与共建国家智能电网、智慧港口、清洁能源等项目建设，助力相关国家减少碳排放；土耳其企业在乌干达、坦桑尼亚、尼日尔、几内亚等国实施的边境铁路、铀矿与黄金开采、科纳克里港扩建等项目，采用低干扰施工、可持续开采等技术，实现基础设施与生态资源的协同发展。

二 “基础设施+”项目发展特征

各国发展需求差异较大，但发展目标具有长期性。共建国家资源禀赋、发展阶段各异，推动“基础设施+”项目建设各有侧重；但从长期生产周期来看，各国发展目标相对稳定，“基础设施+”项目建设需求偏好延续性较强。埃塞俄比亚、格鲁吉亚、加纳等国凭借地理优势和资源禀赋优势，积极推动基础设施与工业制造、农业现代化等协同发展。埃塞俄比亚政府出台《2021-2030年国家十年发展计划》，将工业和制造业发展作为国家中期发展目标，推动东方工业园、阿瓦萨工业园、乐美自由贸易区等基础设施项目滚动开发。格鲁吉亚在《2023-2030国家交通物流战略》中提出打造“亚欧陆路贸易新通道”的战略目标，大力推动铁路、港口等物流通道建设，阿纳克利亚深水港、巴库-第比利斯-卡尔斯铁路等一批标志性项目顺利建成；加纳凭借西非几内亚湾区位优势，优先支持农业现代化产业发展，政府配套推出了可可加工带项目、BUI糖厂项目等基础设施建设，吸引了来自欧美、中国等国际承包商的广泛关注。在欧洲地区，为落实《欧洲绿色协议》与《欧洲新工业战略》，相关共建国家聚焦能源、交通、建筑、冶炼、化工等领域，推动基础设施建设与经济绿色转型、现代化工业体系建设协同发展。葡萄牙大力支持绿色转型产业发展，在《国家能源与气候计划2030》（NECP2030）中提出将可再生能源电力占比提高至93%，并积极推动相关配套产业建设，绿色化成为主导该国基础设施发展的重要方向；匈牙利凭借其欧洲交通枢纽地位及完善的政策激励体系优势，优先支持现代化工业体系建设，政府配套推出德布勒森电池产业园、布达佩斯中欧合作园区等项目，与工业转型相关的基建发展需求持续增多。

参与门槛相对较高，考验承包商综合服务能力。“基础设施+”项目复杂性强、集成度高，对国际承包商跨国管理和专业技术能力要求较高，相关共建国家倾向于选择在本国深耕多年、具有丰富国际基础设施项目经验的大型国际承包商作为合作伙伴。根据样本数据，参与“基础设施+”项目的企业中，ENR250上榜企业占比达21.8%，美国AECOM、中国交通建设集团有限公司等头部企业参与项目数量均在5个以上。在南美地区，来自葡萄牙、西班牙、中国等国的国际承包商参与“基础设施+”项目更具优势。以阿根廷为例，2014年以来实施的“基础设施+”项目中，有70%以上由上述三个国家的承包商承接，其中不乏承建豪尔赫·塞佩尼克-内斯托尔·基什内尔水电站群工程、圣加万三号水电等规模体量较大的标志性项目。西班牙Sacyr

S.A 公司在特许经营项目运作、数字化施工、可持续解决方案等方面优势突出，深度参与阿根廷、智利、秘鲁、哥伦比亚等国能源、公路、港口等细分领域基础设施建设，在多个项目竞争中赢得主动。在以港口航运为优先发展领域的巴基斯坦、加纳、埃及、肯尼亚等国，多数与港口相关的“基础设施+”项目被阿联酋 AD Ports Group、中国港湾工程有限责任公司等具备丰富全产业链整合能力和国际项目经验的承包商收入囊中。在埃及，阿联酋 AD Ports Group 凭借丰富的港口运营经验和突出的技术优势，成功参与东塞得港工业与物流园区、亚历山大港综合物流区、红海港口群布局等多个项目，并以相关港口项目经验为依托，收购 Transmar、TCl、Safina 等埃及海运公司，成为埃及港口、物流及工业领域最具影响力的国际承包商之一。丹麦马士基航运（Maersk Line）发挥其全球航运资源优势，投资 20 亿美元参与巴基斯坦卡拉奇港和卡西姆港建设，并将集装箱管理、冷链运输和多式联运服务推广至巴基斯坦全境，一举奠定在巴基斯坦航运和物流领域的龙头地位。

多数项目附带投资、培训、运营等要求。“基础设施+”项目是一国基础设施与经济、社会协同发展的重要载体，其顺利推进不仅需要基础设施全产业链协同合作，还需整合产供应链前后两端公共资源，从而满足相关共建国家促进经济发展、社会进步与产业升级的多元化需求。从基础设施产供应链内部来看，多数“基础设施+”项目附带投融资要求，国际承包商带资参与成为主流趋势。根据样本数据，共建国家实施的“基础设施+”项目中，采用融资+设计采购施工总承包（F+EPC）、公私合营（PPP）、建设-经营-转让（BOT）、项目融资（Project Financing）、资源补偿（Resource-backed Financing）等带资承包模式的项目占比达 39.3%，对国际承包商风险管控、合规管理、资源整合等方面能力要求颇高。从基础设施产供应链前后两端来看，“基础设施+”项目还要求国际承包商具备较强的前期规划和后期维护能力，考验承包商属地化发展水平。在作为马来西亚“国家能源转型路线图”（NETR）标志性工程、总投资额超 270 亿美元的边佳兰石化园区（PIPC）的项目中，法国德西尼布能源（Technip Energies）、西班牙 Tecnicas Reunidas（TR）、沙特阿拉伯国家石油公司（Saudi Aramco）等，凭借高度本地化的市场布局占得先机。其中，法国德西尼布能源公司协助培训马来西亚本地工程师，推动碳捕集技术在项目中的应用，有效提高马来西亚石化产业技术自主性；西班牙 Tecnicas Reunidas 公司将欧洲石化工程经验与马来西亚施工标准融合，承接边佳兰核心炼化装置 EPC 总承包工程，优化乙烯装置能效设计，助力实现马来西亚“国家能源转型路线图”（NETR）中“原油转化率提升至 50%”的目标；

沙特阿拉伯国家石油公司则注重对接马来西亚成为“区域可再生能源中心”的发展定位，签署长期采购协议锁定产能，将边佳兰生产的液化天然气（LNG）出口至东亚及欧洲市场，进一步巩固了在边佳兰项目中的核心地位。

三 “基础设施+”项目发展建议

强化政策与资金支持，为“基础设施+”项目营造良好发展环境。在政策层面，要加强战略规划对接，建立跨国协调机制，依托多双边合作平台制定总体规划，明确重点领域与优先方向，推动资源聚集与协同建设；持续完善配套政策，扩大基建领域开放，以负面清单、提升政府效率、降低准入门槛优化营商环境，降低外企投资成本；同时在税收、结汇、签证等方面为企业提供便利，支持契合国家战略的项目，打造国际基建合作标杆。在资金层面，要发挥多边与金融机构作用，引导项目实现可持续发展目标；搭建合作平台促进务实合作；加大资金投入，联合商业银行与私人投资者，推动重大项目落地。

提高承包商服务能力，推动“基础设施+”项目建设稳步发展。国际承包商要坚持属地化发展战略，深入调研共建国家经济、社会与资源环境，依各国发展战略和资源禀赋制定规划，将项目融入当地发展，着力培育本地供应链，深入开展技能培训与技术转移。要发挥国际化资源优势，提升产供应链协同能力与标准对接能力，通过动态布局、弹性管理赋能项目建设，助力“基础设施+”项目可持续发展。要不断强化专业技术能力，加大在新能源、模块化建筑等重点方向的研发力度，进一步提高“基础设施+”项目附加值。要进一步完善全流程风险识别机制，尝试运用数字技术提升风控合规监管能力，保障项目质量与合规性。

深化国际交流合作，完善“基础设施+”项目发展促进机制。各利益相关方要顺应国际基础设施合作发展方向，针对“基础设施+”项目特点，推出更多创新性产品和服务，助力打造高质量“基础设施+”项目成果。相关专业机构要不断提升专业化服务能力，在国际标准适配、ESG能力提升、风险与合规管控等方面为国际承包商提供支持，将服务贯穿项目全周期；要发挥全球服务网络优势，助力国际承包商拓展与工业制造、商贸物流、数字科技等领域企业的跨界合作，为“基础设施+”项目模式推广营造良好合作环境。相关智库和研究机构要注重总结发展经验，形成可推广的实践案例，引导国际承包商高质量参与“基础设施+”项目建设；要通过实地调研，在政策建言、舆论引导等方面发挥更大作用，提升各方对“基础设施+”项目的接受度，推动形成更为有利的政策环境和舆论氛围。

第二章

“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括发展环境、发展需求、发展热度和发展成本四个子指数。本章将分别从上述四个维度，对“一带一路”共建国家基础设施发展进行全面分析。总体来看，“一带一路”共建国家基础设施四个子指数得分稳中有升，其中，发展环境和发展需求指数得分小幅上升，发展热度和发展成本指数得分保持稳定。

第一节 “一带一路”共建国家基础设施发展环境指数

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“一带一路”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，表示一国基础设施发展环境优越、各方面支持力度较大。

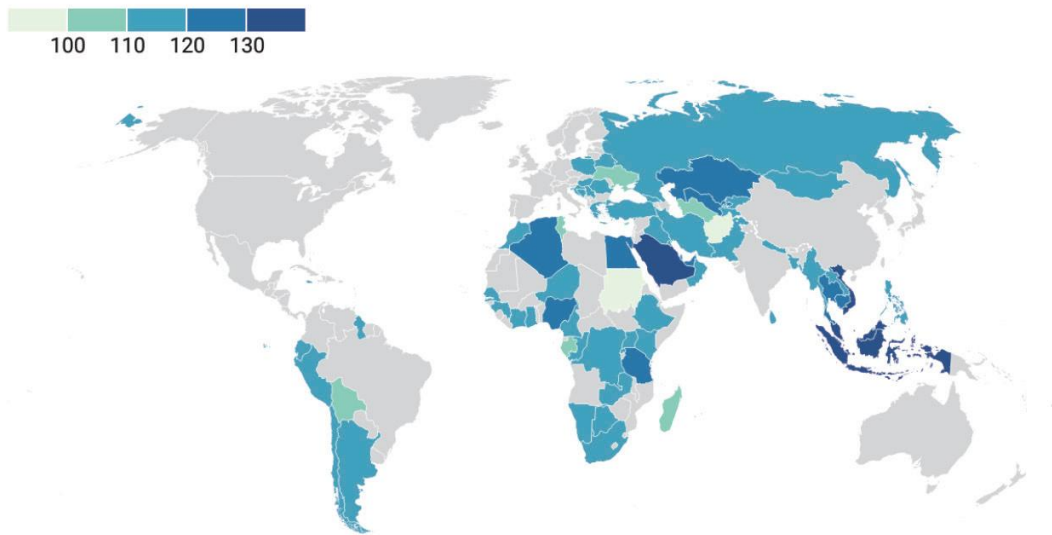


图8 “一带一路”共建国家基础设施发展环境指数（2025）

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

本年度，“一带一路”共建国家基础设施发展环境指数小幅上升，得分为115。2024年以来，全球经济缓慢复苏、通胀压力有所缓解、区域合作不断深化，有70.67%的“一带一路”共建国家GDP增长超过3个百分点，相关国家主权偿付能力持续改善，营商环境愈发积极，为基础设施发展提供了有力支撑。但也应看到，国际贸易局势紧张、保护主义泛滥以及地区冲突频发等风险因素累积，“一带一路”共建国家基础设施发展环境仍面临多重挑战。

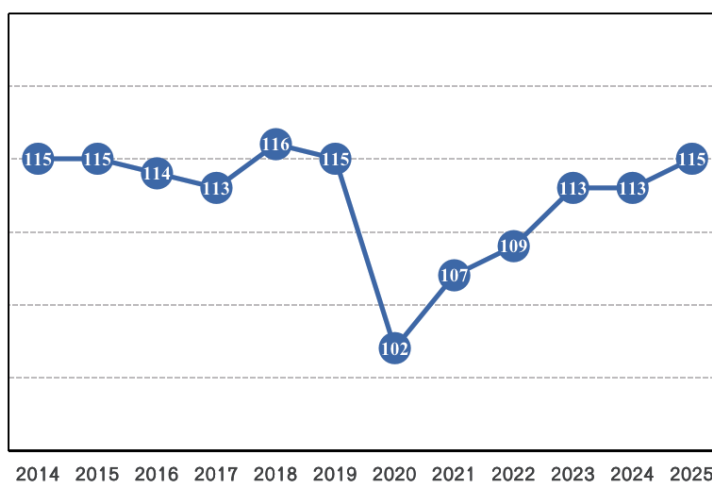


图9 “一带一路” 共建国家基础设施发展环境指数（2014–2025）

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

2025年，各区域发展环境指数得分均有不同程度提升，各区域排名与2024年保持一致。其中，东南亚地区发展环境持续优化，排名各区域之首；南亚地区发展环境指数得分涨幅最大，在各区域排名中游。分国别来看，有77.33%的国家发展环境指数得分上升；新加坡发展环境指数得分为148，蝉联各国之首；埃塞俄比亚、阿根廷、乌克兰发展环境指数得分涨幅较大。

表3 各区域基础设施发展环境指数变化情况

区域	2024年		2025年	
	指数	排名	指数	排名
东南亚	122 ²⁵	1	122 ²⁶	1
西亚北非	118 ²⁷	2	122 ²⁸	2
中东欧	118 ²⁹	3	121	3
中亚	114	4	115	4

25 2024年东南亚发展环境实际得分121.62。

26 2025年东南亚发展环境实际得分122.03。

27 2024年西亚北非发展环境实际得分118.06。

28 2025年西亚北非发展环境实际得分121.54。

29 2024年中东欧发展环境实际得分117.99。

续表 3

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
南亚	107	5	111	5
拉丁美洲与加勒比	106	6	110	6
撒哈拉以南非洲	102	7	103	7
独联体和蒙古	95	8	99	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 发展环境指数得分及排名 (TOP15)

国家	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
新加坡	147	1	148	1
沙特阿拉伯	140	2	147	2
匈牙利	139	3	143	3
阿曼	129	4	130	4
马来西亚	125	5	127	5
越南	124	6	125	6
阿拉伯联合酋长国	122 ³⁰	9	123	7
希腊	116	17	122	8
印度尼西亚	122 ³¹	8	121 ³²	9
博茨瓦纳	122 ³³	10	121 ³⁴	10
智利	123	7	119 ³⁵	11
孟加拉国	116	16	119 ³⁶	12
土库曼斯坦	117 ³⁷	12	119 ³⁸	13

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。

30 2024 年阿拉伯联合酋长国发展环境实际得分 122.21。

31 2024 年印度尼西亚发展环境实际得分 122.29。

32 2025 年印度尼西亚发展环境实际得分 120.98。

33 2024 年博茨瓦纳发展环境实际得分 121.98。

34 2025 年博茨瓦纳发展环境实际得分 120.90。

35 2025 年智利发展环境实际得分 119.42。

36 2025 年孟加拉国发展环境实际得分 119.25。

37 2024 年土库曼斯坦发展环境实际得分 117.08。

38 2025 年土库曼斯坦发展环境实际得分 119.21。

续表 4

国家	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
罗马尼亚	117 ³⁹	14	119 ⁴⁰	14
克罗地亚	115	20	119 ⁴¹	15

东南亚基础设施发展环境良好，新加坡得分仍居首位。东南亚地区 2025 年发展环境指数得分为 122，但领先优势收窄。2024 年以来，东南亚各国政局稳定，半数国家 GDP 增速超 5%，外国直接投资 (FDI) 净流入大幅增加，基础设施发展环境进一步优化。分国别来看，新加坡发布“Smart Nation 2.0”计划（智慧型国家 2.0），旨在通过技术创新和数字化手段进一步推动经济增长、提升社会效率，发展环境指数得分升至 148，仍居共建国家之首。马来西亚通过扩大税基与税收改革、取消能源补贴等措施逐步降低财政赤字率，同时计划推出新的投资激励框架，进一步推动经济增长和营商环境优化，发展环境指数得分提高至 127。作为出口导向型经济体，2024 年越南出口强劲增长、贸易顺差创历史新高，且加入《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》(CPTPP) 等自由贸易协定，进一步拓展了国际市场，拉动越南经济增长加快，发展环境指数得分小幅上涨至 125。

西亚北非地区指数得分快速增长，阿尔及利亚排名显著提升。2025 年，西亚北非地区发展环境指数得分上涨至 122，在各区域排名第 2 位，域内主要国家普遍通过推动经济结构转型、提升治理能力和扩大国际合作等方式增强经济发展韧性，带动区域发展环境指数整体改善。分国别来看，阿尔及利亚大力推动经济多元化、行政体制改革以及公共治理现代化，并积极加强国际经贸合作，发展环境指数得分升至 109，成为区域中排名上升最多的国家。在非石油活动扩张、公共投资增加和主权财富基金的支撑下，沙特阿拉伯经济进一步复苏，政府偿债能力增强；2024 年新颁布的《投资法》，以“注册制”取代“投资许可制”，增设投资激励条款并强化投资权利保障，助力该国营商环境优化，发展环境指数得分升至 147、排名第 2 位。阿曼 2024 年非石油领域收入增加，实际 GDP 增速达 1.9%；政府新增部分服务项目的同时，下调 411 项服务收费，发展环境指数得分升至 130、排名第 4 位。值得关注的是，西亚北非地区部分国家对石油的依赖程度仍然较高，巴以冲突外溢、红海危机导致的能源市场价格波动

39 2024 年罗马尼亚发展环境实际得分 116.91。

40 2025 年罗马尼亚发展环境实际得分 118.81。

41 2025 年克罗地亚发展环境实际得分 118.62。

对该区域经济发展构成潜在风险。

南亚地区发展环境指数得分涨幅最大，斯里兰卡表现亮眼。南亚地区 2025 年发展环境指数得分升至 111，在各区域排名第 5 位。与 2024 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均有突破，但部分国家仍面临结构性挑战。分国别来看，斯里兰卡债务重组取得关键性突破，2024 年度 GDP 增幅达 5.8%，外汇储备规模增加至 61 亿美元，政府财政状况和主权偿付能力明显改善，发展环境指数得分大幅提升，排名升至第 22 位。孟加拉国临时政府成立，骚乱事件得到平息、国内政治局势趋于稳定；临时政府在稳定汇率、争取国际援助并整顿银行业等方面取得积极成效，实际 GDP 增长率超过 6%，发展环境指数排名上升至第 12 位。巴基斯坦新一届政府上台后，出台一系列经济刺激政策，通过国际融资填补债务缺口，财政危机得到有效缓解；通过金融和财政政策组合拳，遏制货币贬值趋势，拉动发展环境指数得分大幅增长至 102。值得关注的是，印控克什米尔地区发生的针对游客的枪击事件，导致印度与巴基斯坦局势骤然紧张，印巴冲突走向何方，将对巴基斯坦及南亚地区基础设施发展产生深远影响。

三 发展环境指数影响因素分析

（一）经济增长趋于稳定，通胀压力有效缓解

2024 年以来，在全球经济缓慢复苏的背景下，“一带一路”共建国家也普遍实施更加积极的经济和财政政策，各国经济发展趋势向好、通货膨胀得到有效抑制，为基础设施发展营造了良好的宏观经济环境。整体来看，2024 年，除苏丹外的 74 个共建国家实际 GDP 均有不同程度增长，各国平均增速由 2.5% 提升至 2.7%；多数共建国家成功抑制通货膨胀，有 77.3% 的共建国家通货膨胀水平同比下降。卢旺达实施紧缩的货币政策并实施配套保障措施，通货膨胀率从 2023 年的 19.8% 大幅回落到 2024 年的 1.8%；斯里兰卡利用国际货币基金组织（IMF）贷款并实施配套改革措施⁴²，通货膨胀率自 2023 年的 17.4% 下降至 2024 年的 1.2%；匈牙利通过推出大规模减税计划，对能源及相关商品设定零售利润率上限，有效控制物价水平，通货膨胀率下降 13 个百

42 2023 年 3 月，国际货币基金组织（IMF）批准了一项为期 48 个月、金额为 29 亿美元的中期贷款（EFF），以帮助该国解决债务问题、恢复经济稳定。在改革计划下，斯里兰卡需要减少财政赤字、提高税收与电价、重组国有企业等，以恢复财政的可持续性。同时，该计划还涵盖了一系列改善民生和推动经济复苏的措施，包括加强社会保障体系，以保护低收入群体免受改革带来的短期冲击；优化公共服务支出，提高医疗和教育资源的可及性；以及鼓励中小企业发展，以创造就业机会、促进经济活力。

分点至 3.7%。

（二）地缘政治局势紧张，政治和安全风险加剧

当前区域冲突与战略博弈交织，全球地缘政治局势紧张、不确定风险显著上升，“一带一路”共建国家基础设施发展安全形势不容乐观。俄乌冲突延宕三年，国际各方虽努力开展外交斡旋，但仍在风险管控、黑海航运、人道主义援助及相关资源和领土归属等核心议题上存在深刻分歧，实现全面停火存在结构性障碍，地区安全局势依然动荡。巴以冲突影响西亚北非地区局势，并牵动全球能源及航运安全的敏感神经，巴以和谈陷入“以打促谈”与“以战逼降”的恶性循环，尽管国际社会持续斡旋，但双方核心诉求的不可调和性、地缘政治博弈及内部政治压力，导致短期内达成全面协议的可能性极低。此外，红海危机、印巴冲突、刚果（金）内战、苏丹武装冲突等风险事件频发，导致部分在建项目被迫停工搁置，并将严重干扰相关国家和地区基础设施发展。

（三）主权偿付能力较为稳定，各国财政管理水平逐步提升

2024 年以来，得益于各国经济回暖、财政环境改善以及来自多边机构和国际援助机构的资金支持，“一带一路”共建国家主权偿付能力得到巩固。根据中国信保内部最新主权信用评估结果，有 93.3% 的共建国家主权评级保持稳定或有所提升。其中，白俄罗斯积极拓展贸易与投资合作，大量外汇收入推动经常账户改善；坦桑尼亚税制改革初显成效，获得非洲开发银行（AfDB）等机构融资支持，主权风险有所下降；卡塔尔由于出口收入增加、通货膨胀率下降，主权评级上调至较低风险等级。值得注意的是，少数“一带一路”共建国家主权信用风险有所上升，加蓬、孟加拉国政府债务压力加大，值得重点关注。

（四）各国政府重视营商环境改善，吸引外资流量有所增加

面对跨国投资竞争加剧和行政服务数字化要求提升的双重挑战，“一带一路”共建国家加快优化营商环境，通过简化行政审批、强化跨部门协作、引入智能化监管等手段，显著提高企业运营便利度和外资吸引力。摩洛哥对资本转移实施完全自由化，并新设立 12 个区域投资支持中心（CRI），为国际投资者提供一站式服务；阿联酋为国际投资者提供税收优惠并简化行政程序，迪拜国际金融中心（DIFC）、阿布扎比全球市场（ADGM）为外国投资者提供 100% 外资所有权及 50 年免税期，保障国际资本与利润自由汇出；肯尼亚于 2024 年 3 月发布新版《外商投资促进法》，明确外资享受国民待遇，并将项目审批时间缩短至 45 天以内；哈萨克斯坦推出国家数字化投资平台，2024 年 1-9 月吸引 5.2 万家外资企业进入，外资流入达 127 亿美元。

第二节 “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，并充分考虑社会效用最大化和放松预算约束等条件，反映“一带一路”共建国家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。

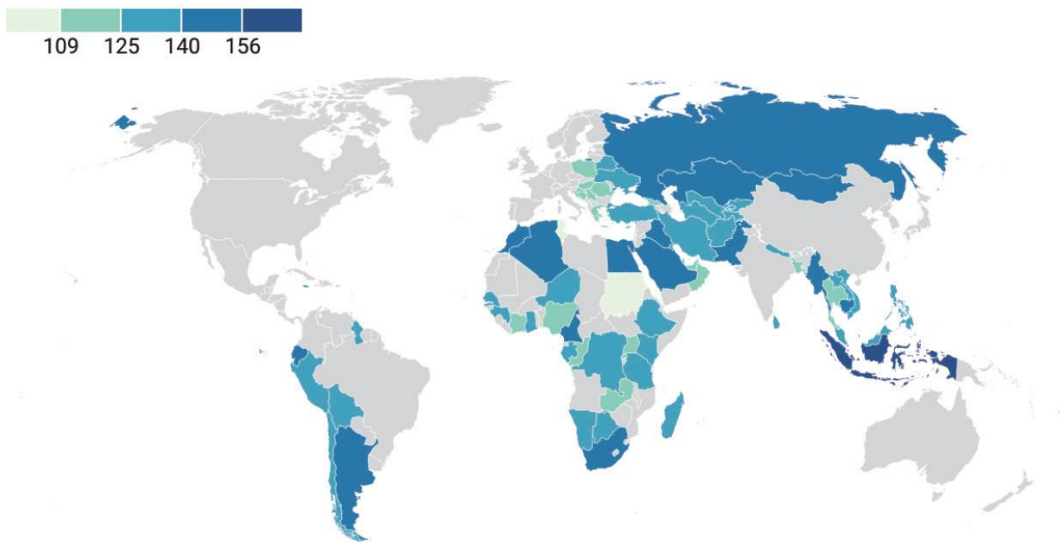


图 10 “一带一路” 共建国家基础设施发展需求指数（2025）

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

2025年，“一带一路”共建国家基础设施发展需求指数再创新高，得分提升至136。多数国家积极推动基础设施建设和升级改造，智慧交通网络建设、绿色建筑技术突破及石化产业低碳转型等关键举措刺激基础设施需求释放，支撑发展需求指数上涨。分领域看，交通运输、信息通讯、建筑业和石油化工领域发展需求呈现上升趋势，电力工程和水利水务领域与上年相比保持稳定。

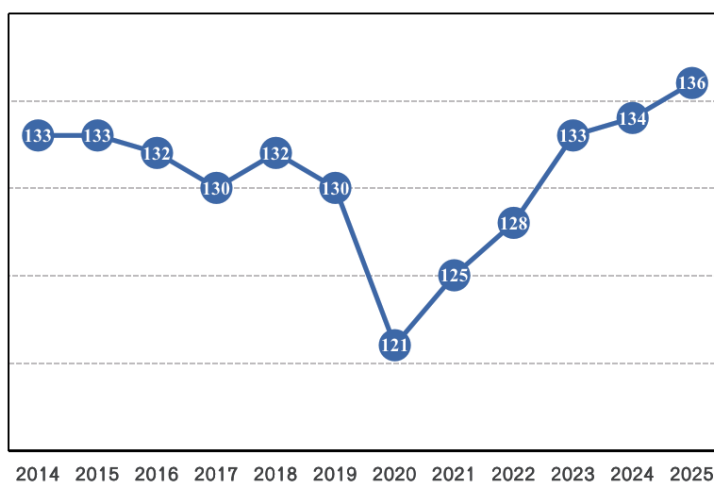


图 11 “一带一路” 共建国家基础设施发展需求指数（2014–2025）

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

2025 年，除南亚地区外，各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，排名各区域之首；拉丁美洲与加勒比地区发展需求指数得分涨幅最大，但因基数较小，在各区域中仅排名第 4 位；南亚、独联体和蒙古地区发展需求指数得分略有下降。分国别来看，有 73.33% 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 172，排名首位；乌克兰、南非、阿根廷发展需求得分涨幅较大。

表 5 各区域基础设施发展需求指数变化情况

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
中亚	142 ⁴³	1	142 ⁴⁴	1
东南亚	140	3	141 ⁴⁵	2
独联体和蒙古	141 ⁴⁶	2	141 ⁴⁷	3

43 2024 年中亚发展需求实际得分 142.19。

44 2025 年中亚发展需求实际得分 141.52。

45 2025 年东南亚发展需求实际得分 141.40。

46 2024 年独联体蒙古发展需求实际得分 141.31。

47 2025 年独联体蒙古发展需求实际得分 141.12。

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
拉丁美洲与加勒比	134	5	139	4
西亚北非	135	4	136	5
南亚	133	6	131	6
撒哈拉以南非洲	127	7	130	7
中东欧	117	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 发展需求指数得分及排名 (TOP15)

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
印度尼西亚	169	1	172	1
缅甸	159	2	156	2
埃及	149	3	151	3
哈萨克斯坦	148 ⁴⁸	4	150	4
蒙古国	147	6	145 ⁴⁹	5
南非	135	22	145 ⁵⁰	6
沙特阿拉伯	143	9	145 ⁵¹	7
阿根廷	138	18	144 ⁵²	8
伊拉克	145	7	144 ⁵³	9
摩洛哥	142	10	144 ⁵⁴	10
柬埔寨	141 ⁵⁵	11	143 ⁵⁶	11
俄罗斯	144	8	143 ⁵⁷	12

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。

48 2024 年哈萨克斯坦发展需求实际得分 147.93。

49 2025 年蒙古国发展需求实际得分 145.45。

50 2025 年南非发展需求实际得分 144.81。

51 2025 年沙特阿拉伯发展需求实际得分 144.58。

52 2025 年阿根廷发展需求实际得分 144.22。

53 2025 年伊拉克发展需求实际得分 143.74。

54 2025 年摩洛哥发展需求实际得分 143.65。

55 2024 年柬埔寨发展需求实际得分 141.21。

56 2025 年柬埔寨发展需求实际得分 143.20。

57 2025 年俄罗斯发展需求实际得分 142.93。

续表 6

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
厄瓜多尔	141 ⁵⁸	12	142 ⁵⁹	13
喀麦隆	140	15	142 ⁶⁰	14
巴基斯坦	148 ⁶¹	5	142 ⁶²	15

中亚地区指数排名保持首位，哈萨克斯坦表现突出。2025 年，中亚地区发展需求指数得分为 142，在各区域中排名首位。域内国家积极推动经济数字化转型，着力强化交通、能源等领域的互联互通，信息通讯、交通运输领域的基础设施发展需求最为迫切。分国别来看，哈萨克斯坦出台《2029 年前国家基础设施计划》，预计投资超过 860 亿美元，实施多斯特克 - 莫伊因蒂铁路二号线、阿特劳地区综合天然气化工联合体等约 200 个大型基础设施项目，保障居民和经济需求；乌兹别克斯坦国家元首签署《关于 2024 年在“乌兹别克斯坦——2030 年”战略确定的主要方向上实施改革的优先措施》的法令，拟在交通、电信等 10 个领域实施 78 项措施计划，包括建设和修复 5.6 万公里道路，对 6 个主要机场进行现代化改造，在布哈拉州、费尔干纳州和塔什干州推出云数据中心等；塔吉克斯坦宣布 2025-2030 年为“数字经济和创新发展年”，与世界银行（WB）签署价值 3900 万美元的数字化发展协议，期间将着力推动 5G 网络、数据发展中心、国家数据平台等数字基础设施建设，推动该地区基建发展需求持续释放。

拉丁美洲与加勒比地区指数得分涨幅最大，阿根廷排名显著提升。2025 年，拉丁美洲与加勒比地区发展需求指数得分为 139，得分大幅提升，在各区域中排名第 4 位。域内各国出于加快新能源开发、推动制造业升级、弥合交通电力等领域需求缺口等考虑，优先推动电力工程、交通运输等领域基础设施建设。分国别来看，阿根廷出台《大型投资激励制度》（RIGI），旨在通过税收、关税、外汇等投资激励措施吸引国内外大规模投资，目前已有八个总价值 124 亿美元的项目通过 RIGI 机制确定，主要集中在瓦卡穆埃尔塔（Vaca Muerta）页岩油气和可再生能源等领域；秘鲁实施总投资逾 370 亿美元的一揽子交通基础设施建设计划，涵盖兰巴耶克 - 卡哈马卡、利马 - 巴兰卡、利马 - 伊卡、圣胡安德马尔科纳港 - 安达瓦伊拉斯等，将建设连接内陆与太平洋沿岸

58 2024 年厄瓜多尔发展需求实际得分 140.98。

59 2025 年厄瓜多尔发展需求实际得分 142.10。

60 2025 年喀麦隆发展需求实际得分 141.90。

61 2024 年巴基斯坦发展需求实际得分 147.93。

62 2025 年巴基斯坦发展需求实际得分 141.76。

地区的铁路网络；为应对当前能源危机，厄瓜多尔公布“2025–2030年电力行业投资项目组合”，计划实施10余个总投资超85亿美元的水电、风电、光伏和地热类项目，优化本国能源结构，新增8000MW的可再生能源发电能力。

独联体和蒙古地区位居第三，蒙古国发展潜力较大。2025年，独联体和蒙古地区发展需求指数得分为141，区域排名位列第3位。能源结构调整与战后重建，成为现阶段独联体和蒙古地区基础设施发展的核心需求，电力工程、建筑业和石油化工领域发展优先级较高。分国别来看，蒙古国制定《2024–2028年政府行动纲领》，重点建设包括塔奔陶勒盖火电厂、额尔登布仁水电站等14个大型项目，同时将全国划分为七大特色经济区，西部地区聚焦可再生能源，规划新增358MW发电容量。俄乌和谈为战后重建释放积极信号，乌克兰与俄罗斯基础设施需求快速增长。在乌克兰，建筑、交通、能源等在冲突中受损严重的基础设施重建需求迫切，由乌克兰政府、世界银行、欧洲委员会（Council of Europe）及联合国（UN）相关机构共同发布的《乌克兰第四次快速损害与需求评估》报告显示，未来10年乌克兰的重建与恢复成本将达到5240亿美元，住房、工厂、公路、铁路和电力能源领域基础设施重建需求约为2000亿美元；在俄罗斯，基础设施战后重建需求主要集中在石油、天然气管道修复升级和发电、输变电网络升级改造等方面，与石油化工、电力能源相关的基础设施发展需求较大。

三 发展需求指数影响因素分析

（一）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，“一带一路”共建国家交通运输领域发展需求指数得分为155，在各领域中排名第1位。多个共建国家出台大规模交通基础设施发展规划，以期完善跨境物流通道、深化区域互联互通、促进交通系统绿色智能转型。在西亚北非地区，《海湾联合铁路网计划》（GCC Railway）持续推进，包括科威特、沙特阿拉伯、巴林、阿拉伯联合酋长国、卡塔尔、阿曼在内的6个国家，正陆续启动总投资规模达2500亿美元的“阿拉伯半岛东海岸铁路”项目，以提升区域互联互通水平，促进区域经济一体化和国际贸易往来。在撒哈拉以南非洲地区，博兹瓦纳、赞比亚、坦桑尼亚、南非、安哥拉、纳米比亚等国也分别出台交通基础设施建设计划，相关项目将有力促进沿线地区矿产资源开发、物流通道扩容和工农业现代化发展，以洛比托–赞比亚铁路、博茨瓦纳–津巴布韦–莫桑比克1700公里跨境铁路（Trans Kalahari Railway）、莫塞策至卡尊古拉铁路（Mosetse–Kazungula Railway）为代表的互联互通类项目受到各方关

注。智利发布了总投资额达 33 亿美元的《智利 2025–2030 年机场计划》，作为智利近几十年规模最大的机场建设计划，项目将对阿里卡查卡卢塔国际机场、阿图罗·梅里诺·贝尼特斯国际机场等 19 座机场进行绿色与智能化改造，智利机场管理局计划出资 14.93 亿美元并采用公私合营（PPP）方式完成后续融资。

（二）可再生能源发展步伐加快，电力工程领域发展机会增多

2025 年，“一带一路”共建国家电力工程领域发展需求指数得分 145，在各领域中居于第 2 位，成为拉动发展需求指数上涨的重要因素。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。在《中亚绿色议程》《中亚 -2040》框架下，吉尔吉斯斯坦、哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦计划耗资 35 亿美元，合作建设中亚最大的卡姆巴尔阿塔 1 号水电站，以减少三国对化石燃料的依赖，加速能源结构转型。在拉丁美洲与加勒比地区，为增加可再生能源在国家能源结构中的占比，阿根廷、智利等国积极推进清洁能源基础设施建设计划，全力构建新能源体系，重点投资项目包括埃尔克马多一期太阳能电站（El Quemado I Solar Park, Las Heras, Mendoza）、维克托·哈拉光伏电站（Victor Jara PV Facility, Tarapaca）等大型基础设施建设项目，推动区域经济绿色转型，以实现能源的可持续性发展。摩洛哥发布《2024–2027 年能源拓展计划》，将投资 73.2 亿美元用于新增 7.18GW 的可再生能源装机容量；该计划涵盖 20 余个项目，包括索卢纳达赫拉风力发电场（Soluna Dakhla Wind Farm）、努尔米德勒太阳能发电综合设施一期（Noor Midelt Solar Power Complex, Phase I）等，项目实施后将帮助摩洛哥提前三年完成可再生能源装机容量达到总装机容量 52% 的目标。

（三）城市化和数字化进程提速，建筑业发展迎来新机遇

2025 年，“一带一路”共建国家建筑业发展需求指数得分为 131，在各领域中排名第 4 位。随着全球人口不断增长、各国城市化进程加速以及数字化技术加持，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。在东南亚地区，马来西亚持续推进《2030 年国家建设政策》（NCP 2030），加速新技术的应用，刺激建筑业基础设施的数字化发展，与新加坡联合打造柔佛 – 新加坡经济特区，推出涵盖人工智能、量子计算、航空航天、物流和制造业、清洁能源等领域共计 700 余个项目的零碳工业园区计划，吸引了国内外的大量投资。在南亚地区，阿富汗、尼泊尔等国推行《喀布尔城市发展计划》《圣城计划》等城市化发展举措，孟加拉国、马尔代夫、巴基斯坦等国计划投资达卡米尔布尔卫星镇（Satellite Township Project）、马尔代夫银行新

办公楼 (Bank Of Maldives New Office Building Project)、奥鲁姆一号双子塔 (Aurum One Twin Tower Project) 等住房、商业建筑项目，通过完善城市空间布局与基础设施建设，缓解人口增长带来的住房压力，提升居民生活质量与城市综合竞争力。在撒哈拉以南非洲地区，塞内加尔出台《塞内加尔 2050 愿景：国家转型议程》，将建筑业视为该规划的发展基石，在设定 10 年内建设 50 万套住房目标的同时，计划通过开发新城区和推动去中心化来缓解住房压力，平衡区域经济发展与保障居民生活质量。

（四）产能重构持续深化，石油化工领域值得各方关注

2025 年，“一带一路”共建国家石油化工领域发展需求指数稳中有升，指数得分为 125。全球经济的持续复苏和新兴市场的崛起，促使石油化工产品的市场需求持续扩大，相关共建国家纷纷从油气开发、安全韧性提升、产业结构升级等方面，完善在石油化工领域的基础设施布局和建设。在中东欧地区，塞浦路斯修订《海上阿芙罗狄蒂天然气开发和生产计划》，拟投资 40 亿美元建造浮式生产装置 (FPU) 进行天然气的加工和生产，并通过海底管道将天然气输往埃及；塞尔维亚通过《2040 能源发展战略》，计划推进 Banatski Dvor 天然气存储设施的扩建项目，并联合匈牙利开展塞尔维亚 - 匈牙利输油管道建设项目，在保障塞尔维亚原油供应安全的同时，巩固匈牙利作为区域能源枢纽的地位。在独联体和蒙古地区，俄罗斯出台《2050 能源战略》，提出加速推进油气深加工、扩展地区燃气管网建设计划、加速实现“西伯利亚力量”天然气管道和“萨哈林 - 哈巴罗夫斯克 - 符拉迪沃斯托克”天然气管道与全俄统一供气网络联通等，催生更多炼化设备、环保装置及智能油田等方面的基建需求；乌克兰与美国商签《美乌重建投资基金成立协议》，相关资金计划用于石油和天然气开发及输油管道建设，并拟对黑海 Neptun 深海项目已探明的 420 亿立方米天然气新建配套的 LNG 接收站。在中亚地区，哈萨克斯坦政府批准《2024-2030 年石化工业发展路线图》，计划吸引总额达 147 亿美元的投资，实施 6 个重大项目，将石油化工产品产量提升至 180 万吨，并在自由经济区“国家石化产业技术园区” (NINT) 内为油气化工项目建设必要的基础设施。

第三节 “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“一带一路”共建国家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。

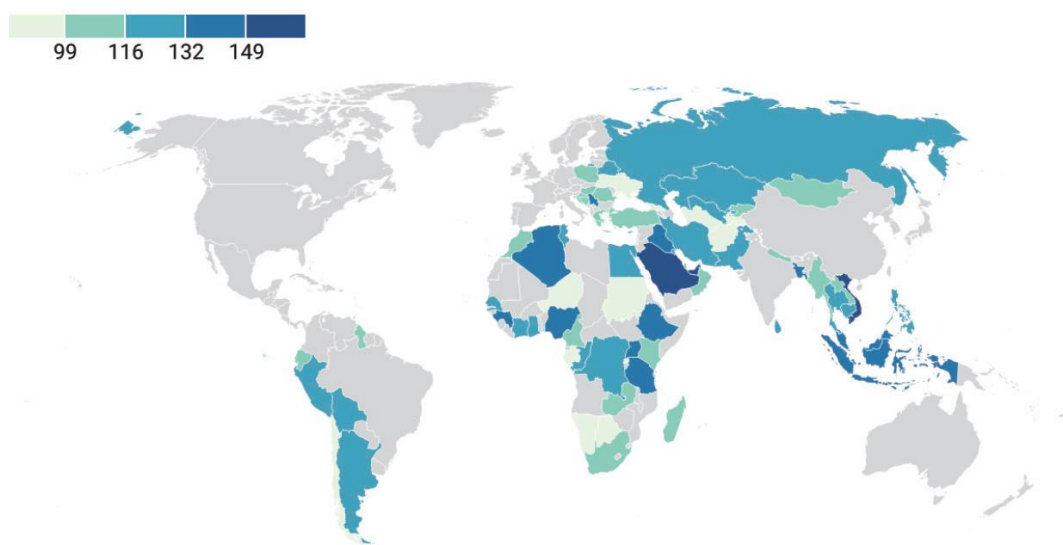


图 12 “一带一路” 共建国家基础设施发展热度指数（2025）

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

本年度，“一带一路”共建国家基础设施发展热度与 2024 年高位持平，指数得分为 125。“一带一路”基础设施共建国家开展的大项目凭借其产业链和区域发展的辐射效应，成为推动产业升级、优化资源配置的关键支撑力量；小而美民生项目因投资周期短、见效快、社会效益显著，能快速形成示范效应，激发各类市场主体的广泛参与，持续为基建市场注入活力；在全球绿色低碳转型与数字技术革命浪潮的推动下，新领域项目以其创新性和前瞻性，成为各国提升竞争力、实现可持续发展的战略选择，引发各界高度关注。

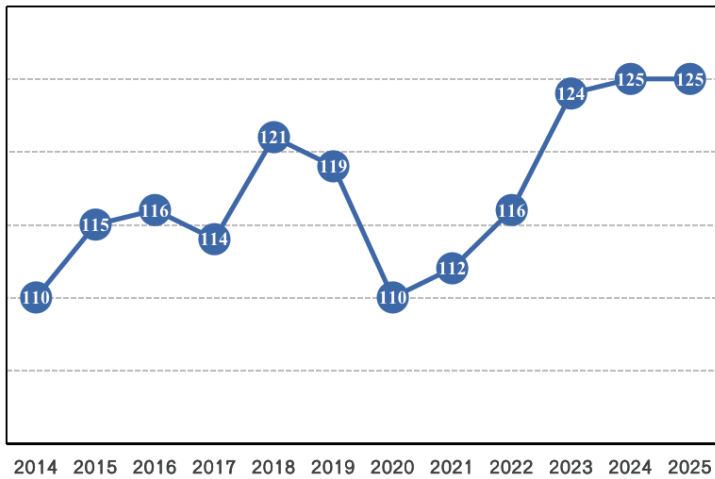


图 13 “一带一路” 共建国家基础设施发展热度指数（2014–2025）

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

2025 年，各区域发展热度指数得分涨跌不一，各区域排名互有升降。其中，东南亚地区发展热度指数超过南亚，排名重回首位；西亚北非地区发展热度指数得分涨幅最大，排名升至第 2 位；拉丁美洲与加勒比、独联体和蒙古地区发展热度指数得分降幅较大，排名较 2024 年均下降一位。分国别来看，有 62.67% 的国家发展热度指数得分上涨；沙特阿拉伯发展热度指数得分为 165，排名升至首位；摩洛哥、泰国、科威特发展热度指数得分涨幅较大。

表 7 各区域基础设施发展热度指数变化情况

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
东南亚	131	2	133	1
西亚北非	129	3	132	2
南亚	132	1	130	3
撒哈拉以南非洲	122	6	121	4
独联体和蒙古	126	4	120	5
拉丁美洲与加勒比	125	5	119	6

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。

续表 7

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
中亚	110 ⁶³	7	110 ⁶⁴	7
中东欧	108	8	109	8

表 8 发展热度指数得分及排名 (TOP15)

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
沙特阿拉伯	160	2	165	1
阿拉伯联合酋长国	159	3	161	2
越南	161	1	158	3
马来西亚	140 ⁶⁵	9	146	4
坦桑尼亚	143 ⁶⁶	7	144	5
尼日利亚	143 ⁶⁷	6	143 ⁶⁸	6
埃塞俄比亚	139	12	143 ⁶⁹	7
乌干达	144	5	142	8
伊拉克	137 ⁷⁰	15	141	9
阿尔及利亚	140 ⁷¹	11	137 ⁷²	10
孟加拉国	140 ⁷³	10	137 ⁷⁴	11
几内亚	138	14	137 ⁷⁵	12
印度尼西亚	135	16	136	13

63 2024 年中亚发展热度实际得分 109.97。

64 2025 年中亚发展热度实际得分 110.12。

65 2024 年马来西亚发展热度实际得分 140.39。

66 2024 年坦桑尼亚发展热度实际得分 142.53。

67 2024 年尼日利亚发展热度实际得分 143.45。

68 2025 年尼日利亚发展热度实际得分 142.78。

69 2025 年埃塞俄比亚发展热度实际得分 142.68。

70 2024 年伊拉克发展热度实际得分 136.96。

71 2024 年阿尔及利亚发展热度实际得分 139.70。

72 2025 年阿尔及利亚发展热度实际得分 137.21。

73 2024 年孟加拉国发展热度实际得分 140.24。

74 2025 年孟加拉国发展热度实际得分 137.18。

75 2025 年几内亚发展热度实际得分 136.54。

续表 8

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
塞尔维亚	128	23	133	14
伊朗	126	26	131	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回升，越南得分位居第三。2025 年，东南亚地区发展热度指数得分为 133，排名重回各区域之首。域内共建国家依托人口红利，持续推进城市化建设、加快经济转型与产业升级，相关基础设施建设进一步提速，成为各国承包商和国际投资者最关注的目标市场。越南基础设施呈加速发展态势，发展热度指数得分为 158。总投资 673.4 亿美元的河内 – 胡志明市南北高速铁路项目启动征地拆迁及前期工作，铁路线全长 1559 公里，建成后南北通行时间将从现在的 30 小时缩短至 5–6 小时；广泽 – 浦诺 500 千伏三回输电线路、广泽电厂一期等电力基础设施建设顺利推进，相关电站和电网相继投产运营。马来西亚扎实推进《马来西亚电力改革 2.0 计划》和《2035 年可再生能源转型路线图》，发展热度指数得分升至 146。马来西亚“大型太阳能计划”（LSS）启动第五轮招标，招标规模创历史新高，相关项目合计装机容量达 2GW；“老挝 – 泰国 – 马来西亚 – 新加坡跨国输电项目”（LTMS）迈入第二阶段，通过对现有输电线路升级扩容，提升跨境电网承载能力至 1000MW；“再生能源走廊”（SCORE）计划核心项目，设计总装机容量 1285MW、总投资 60 亿美元的“巴莱水电站”进入主体混凝土浇筑阶段。印度尼西亚基础设施发展热度同样较高，发展热度指数得分升至 136。印度尼西亚政府将“国家战略项目”（PSN）规模扩展至 77 个，并为此成立规模超 9000 亿美元的主权财富基金（Danantara Indonesia），“新首都努山塔拉（Nusantara）”“跨苏门答腊收费公路”“卡扬河 9GW 大型水电站”及诸多矿产下游化基础设施项目稳步推进，包括亚洲基础设施投资银行（AIIB）、世界银行（WB）等在内的多边机构及各国私人投资者深度参与相关项目建设。

西亚北非地区指数得分涨幅最大，摩洛哥得分增长显著。2025 年，西亚北非地区发展热度指数得分为 132，排名位列第 2 位，仅次于东南亚地区。依托战略地理位置及丰富的能源资源，叠加国际合作机遇，域内各国持续吸引国内外资本寻求基础设施发展红利与战略布局。摩洛哥作为 2025 年共建国家发展热度得分增幅最大的国家，发

展热度指数得分上升至 113。摩洛哥投资 95 亿美元启动非洲最长高速铁路——肯尼特拉至马拉喀什高速铁路项目，将丹吉尔至马拉喀什的通行时间缩短至 2 小时 40 分钟；新建里程全长 430 公里的摩洛哥高速铁路二期项目，从盖尼特拉南延至卡萨布兰卡和南部重镇马拉喀什。在交通运输领域基建项目的刺激下，伊拉克发展热度上涨，指数得分为 141，排名较上年提升 6 名至第 9 位。伊拉克在“发展之路”计划中投入 170 亿美元用于基础设施建设，其中奥鲁巴立交桥项目已顺利完成首件桩基静载试验；投资约 3680 亿第纳尔（约 3 亿美元）的纳西里耶国际机场项目，已完成陆侧主要单体结构施工。阿拉伯联合酋长国新签重大项目数量领跑西亚北非地区，发展热度指数得分为 161。阿拉伯联合酋长国以建筑业、交通运输领域为核心增长点，投资约 3.8 亿美元的迪拜萨法二号住宅项目已经完成整体筏板浇筑，建成后将为迪拜再添一座极具辨识度的新地标；阿布扎比瑞姆岛跨海桥顺利实现贯通，施工进入附属工程实施阶段。

撒哈拉以南非洲地区指数排名上升，埃塞俄比亚热度领涨。2025 年，撒哈拉以南非洲地区发展热度指数得分小幅下降至 121，但区域排名上升至第 4 位。受项目融资需求和缺口大、保护主义和地缘政治竞争风险上升等因素的影响，撒哈拉以南非洲地区基础设施建设项目推进面临挑战，区域内接近半数国家的发展热度指数下降，但仍有部分国家排名上升。埃塞俄比亚积极巩固其东北电力枢纽地位，发展热度指数得分增长至 143。正在实施的科伊沙水电站项目，总装机容量 1800 兆瓦，建成后年发电量预计可达 60 亿千瓦时，为埃塞俄比亚提供充沛的绿电供给。得益于能源转型与交通基建双轮驱动，科特迪瓦发展热度指数得分为 127。建设中的必欧雅 46MW 生物质电站，作为西非地区在建最大的生物质电站，建成后将有力推动当地能源结构转型和生态环境保护；科特迪瓦还积极融入西非共同体公路网建设，其中标志性的北部公路项目已进入收尾移交阶段，建成后将成为马里通往科特迪瓦出海口的重要通道。坦桑尼亚积极投资交通运输领域项目，发展热度指数上升至 144。投资 3051.5 万美元的 SKM 二标项目首根预制管涵顺利浇筑完成，为全线施工路基土方和后续路基排水系统施工奠定了重要基础；松巴万加机场项目空侧第二层沥青混凝土铺设完成总量的 17%，机场安全围挡完成 80%，航站楼正在进行屋面楼承板、钢筋绑扎、各类管线预埋等工作，项目建设完成后将成为坦桑尼亚空中走廊的重要一环。

三 发展热度指数影响因素分析

“一带一路” 共建国家基建新签合同数量维持高位，投资重点仍在建筑业领域。

从全球来看，根据惠誉解决方案（Fitch Solutions）统计数据，2024年“一带一路”共建国家全球基建新签合同为494个，新签合同额达2392.1亿美元，与去年基本持平。建筑业仍是“一带一路”共建国家最关注的投资领域，相关项目数量占比为40.6%，新签合同额达681.84亿美元，单个项目平均金额约6.08亿美元，大规模项目较去年有所增多。从细分领域来看，建筑业项目主要以商业建筑和工业建筑为主，新签项目数量占比分别为36.3%和35.8%，新签合同额分别为309.77亿和255.29亿美元，单个项目平均金额分别为9.99亿美元和5.10亿美元，均以大规模项目为主。

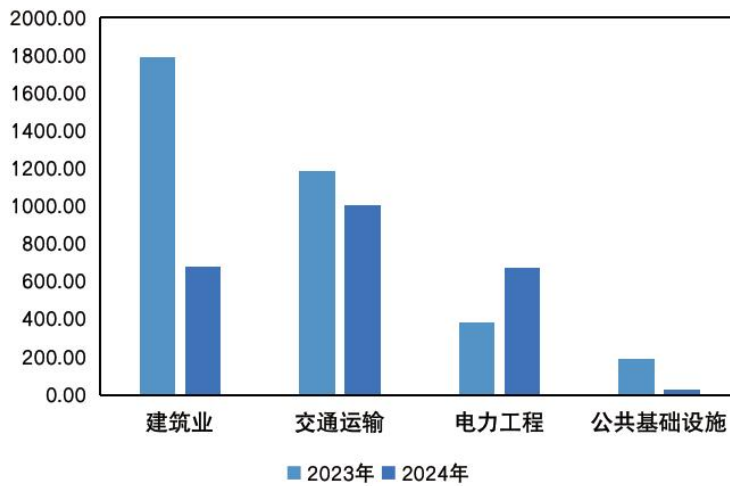


图 14 “一带一路” 共建国家全球基建新签合同金额（单位：亿美元）

数据来源：惠誉解决方案（Fitch Solutions）。

注：蓝色表示2023年“一带一路”共建国家全球基建新签合同金额，橙色表示2024年“一带一路”共建国家全球基建新签合同金额。

中国企业积极与“一带一路”共建国家合作，重点关注电力工程领域。从中国对外承包工程企业来看，根据中国商务部数据，2024年中国对外承包工程新签合同额为2169.8亿美元；其中，在“一带一路”共建国家新签合同额为2059.9亿美元，占新签合同额总额的比重高达94.9%。2024年，在与中国企业开展基础设施合作的“一带一路”共建国家中，有35个国家新签项目额同比上升，其中9个国家的新签合同额同比增幅大于100%。分领域来看，2024年，中国企业参与“一带一路”共建国家电力工程领域基础设施项目的金额占比最高，达23.73%。可再生能源类项目成为中国企业

参与共建国家电力能源与基础设施建设的重要切入点。

表 9 2024 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⁷⁶

项目名称	国家	企业名称
沙特境内中部-南部直流输电项目(换流站部分)	沙特阿拉伯	中国电力技术装备有限公司
伊拉克 Al-Shinafiyah 1400MW 燃油电站项目	伊拉克	中国电建集团国际工程有限公司
沙特境内中部-西部直流输电项目(换流站部分)	沙特阿拉伯	中国电力技术装备有限公司
伊拉克穆赛伊布 2×610MW 燃油电站项目	伊拉克	中国电建集团国际工程有限公司
伊拉克萨拉赫丁 3×350MW 重油电站项目	伊拉克	中国电建集团国际工程有限公司
乌兹别克斯坦苏汉达林 1600 兆瓦燃气联合循环电站项目	乌兹别克斯坦	山东电力建设第三工程有限公司
刚果(金)乔波省 1GW 光伏项目	刚果(金)	中国电力工程顾问集团华北电力设计院有限公司
沙特 Qassim 独立电站项目	沙特阿拉伯	山东电力建设第三工程有限公司
沙特 Taiba 独立电站项目	沙特阿拉伯	山东电力建设第三工程有限公司
沙特 Bisha 500MW 储能项目	沙特阿拉伯	中国电力技术装备有限公司
沙特 Round4 光伏项目 -AHK 1100MW 光伏电站岸合同	沙特阿拉伯	中国电建集团国际工程有限公司
伊拉克拉塔维 1GW 光伏项目	伊拉克	中能建国际建设集团有限公司
沙特 Taiba 2 1800mw 燃机项目	沙特阿拉伯	中国能源建设集团广东火电工程有限公司
沙特 Qassim 1800MW 联合循环电站项目	沙特阿拉伯	中国电建集团国际工程有限公司
沙特 Taiba 1800MW 联合循环电站项目	沙特阿拉伯	中国电建集团国际工程有限公司
菲律宾 344.5MWp 奎松北部风电项目(原菲律宾伊斯拉 335 MW 风电项目)	菲律宾	中国能源建设集团广西水电工程局有限公司
老挝北部互联互通清洁能源基地(一期)光伏项目标段二 EPC 总承包	老挝	中国能源建设集团云南省电力设计院有限公司
阿联酋 1.5GW 阿吉班光伏项目	阿拉伯联合酋长国	中国电建集团华东勘测设计研究院有限公司
沙特加兹兰 1 联合循环燃气电站扩建项目	沙特阿拉伯	中国电力工程顾问集团中南电力设计院有限公司
赞比亚利文斯通 2GW 光伏电站工程分包合同	赞比亚	中国电力工程顾问集团华北电力设计院有限公司

数据来源：中国对外承包工程商会。

76 仅列示新签合同额 TOP20 的项目。

私人资本参与热情较高，交通运输领域关注度增强。根据惠誉解决方案数据，2024年“一带一路”共建国家基础设施行业私人投资项目共176个，私人投资额468.3亿美元。分领域来看，2024年“一带一路”共建国家私人资本的投资重点集中在建筑业，投资总额355.3亿美元，项目数量占比为73.2%；相关项目呈小型化趋势，单个项目平均投资额为5.14亿美元。私人资本对交通运输领域的关注度有所提升，面向交通运输领域基础设施的投资总额为39.64亿美元，是2023年的4倍；相关项目规模有所扩大，单个项目平均投资额为9.91亿美元。从长期来看，私人资本在支持“一带一路”共建国家基础设施投资建设方面的潜力还有待进一步挖掘，有关各方应持续优化配套政策，进一步降低私人投资者参与门槛，为私人资本参与营造公平、安全的营商环境。

第四节 “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，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。

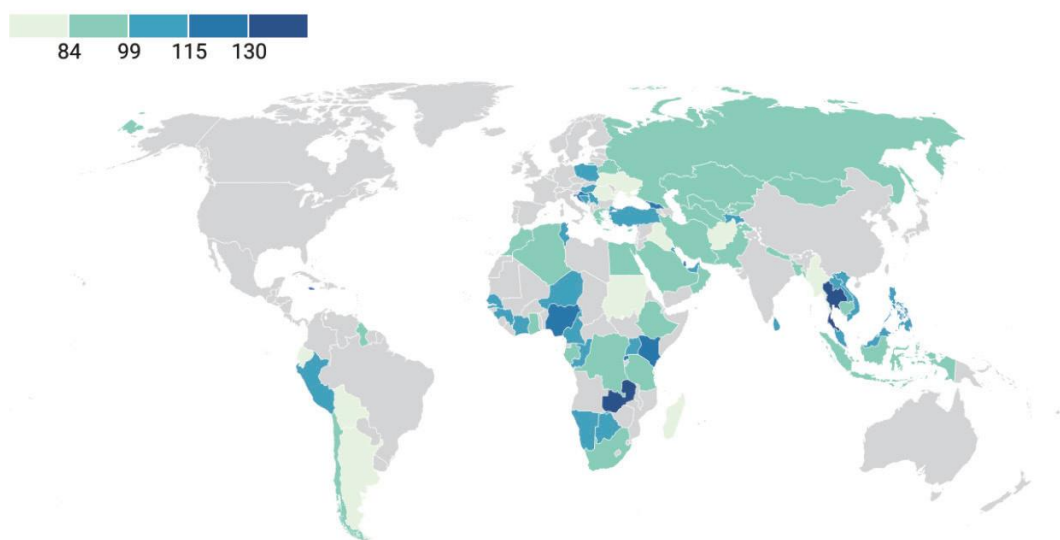


图 15 “一带一路” 共建国家基础设施发展成本指数（2025）

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

2025 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，但仍处于近十年低位，反映出当前共建国家基础设施发展成本较高。中东地区地缘冲突与全球大国博弈背景下，国际油价震荡加剧，铜、铝等工业金属供需错配，推高原材料成本；部分新兴市场和发展中经济体仍维持高利率水平，企业融资成本承压。“一带一路”共建国家基础设施发展成本结构性问题突出，企业成本管控面临较大挑战。

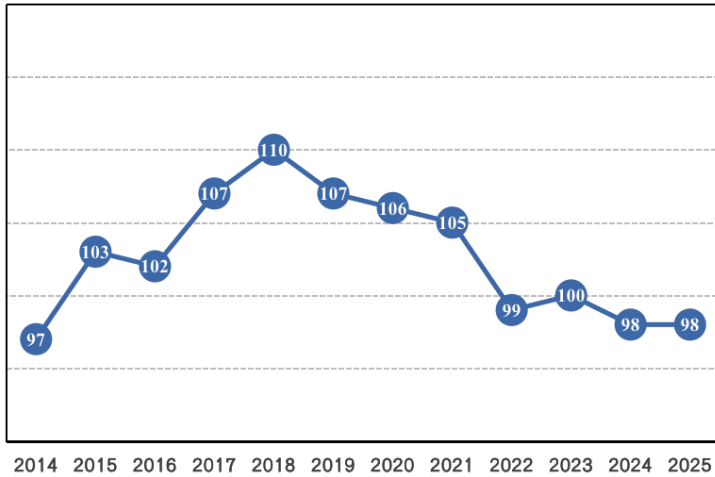


图 16 “一带一路” 共建国家基础设施发展成本指数 (2014-2025)

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

2025 年，除独联体和蒙古、拉丁美洲与加勒比外，其他区域发展成本指数得分均有所下滑，企业成本压力进一步加大，各区域排名与 2024 年保持一致。其中，东南亚发展成本指数得分最高，居各区域之首；拉丁美洲与加勒比发展成本指数得分涨幅最大，但排名末位，仍具备较大的改善空间。分国别来看，有 22.67% 的国家发展成本指数得分上涨；泰国发展成本指数得分为 146，蝉联各国之首；阿根廷、乌克兰、新加坡发展成本指数得分涨幅较大。

表 10 各区域发展成本指数变化情况

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
东南亚	109	1	108	1
撒哈拉以南非洲	103	2	102	2
中东欧	99	3	98	3
西亚北非	98	4	97	4
独联体和蒙古	92 ⁷⁷	5	92 ⁷⁸	5

77 2024 年独联体和蒙古发展成本实际得分 92.14。

78 2025 年独联体和蒙古发展成本实际得分 91.95。

续表 10

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
中亚	90	6	88 ⁷⁹	6
南亚	89	7	88 ⁸⁰	7
拉丁美洲与加勒比	83	8	84	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 发展成本指数得分及排名 (TOP15)

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
泰国	145	1	146	1
赞比亚	135	3	134	2
卢旺达	139	2	130	3
肯尼亚	129 ⁸¹	4	129 ⁸²	4
格鲁吉亚	127 ⁸³	6	125	5
牙买加	121 ⁸⁴	7	122	6
新加坡	117	10	121 ⁸⁵	7
卡塔尔	127 ⁸⁶	5	121 ⁸⁷	8
尼日利亚	121 ⁸⁸	8	119	9
克罗地亚	119	9	115	10
塞尔维亚	115	11	113	11
塔吉克斯坦	113 ⁸⁹	13	112	12
马来西亚	113 ⁹⁰	12	111	13

79 2025 年中亚发展成本实际得分 88.18。

80 2025 年南亚发展成本实际得分 88.05。

81 2024 年肯尼亚发展成本实际得分 128.77。

82 2025 年肯尼亚发展成本实际得分 128.72。

83 2024 年格鲁吉亚发展成本实际得分 126.70。

84 2024 年牙买加发展成本实际得分 121.47。

85 2025 年新加坡发展成本实际得分 121.38。

86 2024 年卡塔尔发展成本实际得分 126.76。

87 2025 年卡塔尔发展成本实际得分 120.59。

88 2024 年尼日利亚发展成本实际得分 120.83。

89 2024 年塔吉克斯坦发展成本实际得分 113.06。

90 2024 年马来西亚发展成本实际得分 113.21。

续表 11

区域	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
波黑	112	14	110 ⁹¹	14
秘鲁	109	16	110 ⁹²	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蝉联首位，泰国具备明显优势。2025 年东南亚地区发展成本指数得分为 108，虽然较 2024 年有所下降，但在各区域中仍稳居第一。得益于区域内多数国家的通胀压力有所缓解、政府推行税收减免政策等积极因素，该地区的成本优势凸显。分国别来看，泰国基础设施发展成本指数得分为 146，排名蝉联首位，泰国政府采用供应链本地化策略、实行宽松的货币政策及税收减免政策等措施，构建了稳定的低成本发展环境。新加坡凭借区位优势、高素质劳动力资源以及灵活的外资政策，自 2024 年 9 月以来多轮下调基准利率，发展成本指数得分升至 121，排名较 2024 年提升 3 位至第 7 位，成为本区域内位次提升最多的国家。越南基础设施发展成本指数得分为 108，排名上升至第 17 位。全球通胀下行助力越南降低成本，叠加政府减征增值税等政策，越南物价保持基本稳定，企业经营成本有所降低。

撒哈拉以南非洲地区发展成本排名第二，赞比亚成本优势突出。2025 年撒哈拉以南非洲地区发展成本指数得分为 102，较去年小幅下降，但排名稳定在第 2 位。债务风险加剧和地缘政治冲突导致撒哈拉以南非洲地区发展成本略有上升，但在丰富的矿产资源、人口红利以及区域经贸合作措施等积极因素的拉动下，该地区发展成本仍具有比较优势。分国别来看，赞比亚基础设施发展成本指数得分为 134，在运输成本趋于稳定、融资成本逐渐降低、政府效率显著提高、营商环境持续优化等利好因素共同作用下，赞比亚发展成本指数排名升至第 2 位。2024 年世界银行（WB）、国际货币基金组织（IMF）等机构增加对肯尼亚的贷款，有效提振了该国的短期外部流动性，肯尼亚先令贬值趋势得到扭转，利好企业的资金运作效率并压降进口账单，肯尼亚发展成本指数得分为 129，排名稳定在第 4 位。乌干达的发展成本指数得分为 102，该国政府实施“属地税制”，提供多层次税收减免政策的同时，推进“数字化单一窗口”引资模式，大大简化投资者的商业注册、交易许可、纳税等行政手续，有效降低管理

91 2025 年波黑发展成本实际得分 110.05。

92 2025 年秘鲁发展成本实际得分 109.87。

成本，拉动该国发展成本指数排名升至第 28 位，较 2024 年提升 7 位，成为撒哈拉以南非洲地区中排名上升最多的国家。

中东欧地区发展成本微幅上涨，波兰表现亮眼。2025 年，中东欧地区发展成本指数得分为 98，较上年度小幅下滑，位列区域第 3 位。2024 年以来，欧洲央行（ECB）的多轮降息在一定程度上降低了企业的融资成本，但由于国际能源价格波动与大宗商品市场震荡、地缘政治冲突引发供应链调整等因素，中东欧地区整体发展成本仍有小幅上升。分国别来看，克罗地亚以 115 的发展成本指数得分位列区域榜首，该国综合成本优势显著，包括低于欧盟平均水平的原材料和劳动力价格、相对稳定的利率与汇率等，叠加欧盟标准的法律体系，投资者权益得到有效保护，管理成本相对较低。得益于高素质低成本的劳动力、具有竞争力的经营成本和良好的外资优惠及奖励政策，塞尔维亚发展成本指数得分为 113，在区域内国家中排名第 2 位，总体排名第 11 位。波兰通过市场化改革、资产私有化及设立经济特区等政策组合，有效释放市场活力、降低经营成本，拉动发展成本指数得分升至 105，排名提升 5 位至第 20 位，成为该区域中排名上升最多的国家之一。

三 发展成本指数影响因素分析

（一）经营成本受原材料价格波动、物流及能源价格调整影响

2025 年，大国博弈和地缘政治局势日趋紧张，进一步推高全球能源、大宗商品价格和物流成本，“一带一路”共建国家中经营成本上升的国家数量占比约 46%。伊拉克及周边区域局势持续紧张，国际能源市场波动加剧，原油价格高位运行，带动下游化工原料成本攀升；印度尼西亚、越南相继上调铜精矿与铁矿石出口税，有色金属原材料供应趋紧，推动建筑施工与设备制造等领域成本上行；受红海局势影响，多家航运巨头暂停使用苏伊士—红海航线，转而绕行好望角，致使航程延长，跨境物流运输成本上升。但也应看到，通胀水平总体回落正为企业经营成本带来一定改善。国际货币基金组织指出，2024 年多数新兴经济体通货膨胀率有所下降，宏观价格环境趋稳，有助于降低原材料与能源支出，缓解企业经营压力。

（二）全球货币政策趋紧和金融市场波动增加融资成本

从全球货币政策来看，美联储在通胀粘性与强劲就业数据的支撑下维持紧缩性货币政策基调，政策外溢效应显著，全球流动性持续承压。尽管自 2024 年三季度起美联储启动降息周期，年内累计降息 100 个基点，但全球整体流动性依然偏紧。部分

“一带一路”共建国家为应对高通胀，持续采取货币政策干预，多次上调政策利率，流动性收紧致使企业借贷成本显著攀升，债务利息偿付负担加重。与此同时，国际资本市场不稳定性增加，美债收益率大幅震荡，全球风险资产定价重构。2025年，国际投资者对风险溢价要求进一步提升，汇率波动风险加剧。彭博行业研究（Bloomberg Intelligence）预测，在美国关税政策调整的影响下，2025年中东欧货币以及南非兰特将持续承压。部分区域内的外币债务成本随之上升，基础设施项目涉及的美元债务将因汇率波动产生额外的融资成本。

（三）行政效率提高、法律环境改善有效降低管理成本

在高质量共建“一带一路”的大背景下，多国通过行政数字化改革与法治体系完善，对抑制企业管理成本上涨起到了积极作用。哈萨克斯坦依托数字海关技术实现货物监控与无缝过境，大幅提升跨境物流效率、降低时间成本。乌鲁木齐至伊斯兰堡国际货运航线稳步推进，作为中国和巴基斯坦跨境物流的重要通道，该航线开通后有望将中巴物流时效由陆运10天压缩至3小时，运输效率大幅提升。新加坡正式实施《自由贸易区（修订）草案》，引入新的许可制度并强化货物处理人职责，旨在提升货物管理的透明度与安全性，优化法律环境，降低管理成本。希腊加速推动公共服务数字化，提高行政效率，并进一步优化公共收入管理局等部门的职责分配，准许私营部门专家加入管理层，增强机构治理效能，降低企业合规与沟通成本。“一带一路”共建国家通过简化流程、统一规则、强化协作等举措，有效降低了企业在市场准入、合规管理与纠纷处理环节的流程和制度性管理成本。

第三章

“一带一路”重点国别 基础设施发展指数分析

为帮助企业进一步把握“一带一路”重点国别基础设施变化情况，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个国家中选取3个有代表性的国家（其中：沙特阿拉伯指数得分排名首位，坦桑尼亚在撒哈拉以南非洲地区排名靠前，印度尼西亚基础设施发展特色突出），详细分析其基础设施发展指数变化情况，总结其基础设施行业发展特征，并对下一步发展前景进行展望。中国对外承包工程商会还将在今年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。

沙特阿拉伯王国

2025 年国家基本信息

政局情况				
主要政党	-			
国家元首	萨勒曼·本·阿卜杜勒阿齐兹·阿勒沙特			
政府首脑	萨勒曼·本·阿卜杜勒阿齐兹·阿勒沙特			
自然资源				
沙特阿拉伯已探明石油储量为 2976 亿桶，约占世界储量的 17.85%，居世界第二位；天然气储量 9.23 万亿立方米，占世界储量的 4.6%，居世界第六位。此外，还拥有金、铜、铁、锡、铝、锌等 30 多种金属矿藏和相当数量的钾盐、石灰岩等非金属矿产。				
宏观经济 2025 ⁹³ (预测值)				
人均 GDP(美元)	30381.3	实际 GDP 增速 (%)	3.4	
通货膨胀率 (%)	2.2	公共债务 /GDP(%)	35.5	
财政余额 /GDP(%)	-3.8	经常账户余额 /GDP(%)	-3.0	
外债总额 (亿美元)	4242.0	失业率 (%)	7.1	
FDI 流量 (亿美元)	231.5	FDI 存量 (亿美元)	2477.1	
外汇储备 (亿美元)	4394.0	双边贸易额 (亿美元, 2024)	1075.3	
“一带一路” 基础设施发展指数				
	2024 得分	2024 排名	2025 得分	2025 排名
发展总指数	137	1	140	1
发展环境指数	140	2	147	2
发展需求指数	143	9	145	7
发展热度指数	160	2	165	1
发展成本指数	94	50	93	50

93 数据来源：国际货币基金组织 (IMF)、经济学人智库 (EIU)、惠誉解决方案 (Fitch Solutions)。更新时间：2025 年 4 月。

观点聚焦

- 根据“一带一路”共建国家基础设施发展指数，2025年沙特阿拉伯基础设施发展指数得分为140，在“一带一路”共建国家中仍居于首位。
- 沙特阿拉伯政局稳定，政策具有连续性，为大型项目建设提供了有力保障。沙特阿拉伯政府坚持推进经济多元化战略，逐渐摆脱对石油出口的依赖，经济发展可持续性显著增强。
- 沙特阿拉伯政府以“2030愿景”为纲领，启动万亿级基建投资，红海旅游枢纽、利雅得地铁二期等项目正重塑经济地理格局。基建投资聚焦能源、石化、交通、建筑等领域，实现从“石油财政”到“基建造血”的转变。
- 电力工程方面，沙特阿拉伯加速向清洁能源转型，可再生能源装机目标从58GW提升至130GW，光伏项目总数达到27个。规划及在建输配电项目达83个，智能电网和跨国互联成为重点方向。
- 石油化工方面，依托超大型炼化基地和经济特区优势，沙特阿拉伯加速推进炼化一体化与高端化学品产能扩张，构建全球能源转型背景下的新型竞争优势。
- 建筑业方面，旅游基建项目大幅爆发，人口增长和新留居政策拉动住房需求，旅游与民生双轮驱动建筑业发展。

一 基础设施发展指数表现

2025 年沙特阿拉伯基础设施发展指数得分为 140，在“一带一路”共建国家中仍居于首位。从一级指数来看，发展环境指数、发展需求指数、发展热度指数得分均有提升，带动总指数增长；发展成本指数得分受区域不安定因素及全球供应链重构等不利因素制约，较 2024 年略有下降，在共建国家中处于中游。

表 12 沙特阿拉伯基础设施发展指数及变化情况

沙特阿拉伯	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
基础设施发展指数	137	1	140	1
发展环境指数	140	2	147	2
发展需求指数	143	9	145	7
发展热度指数	160	2	165	1
发展成本指数	94	50	93	50

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。

基础设施发展环境良好、需求旺盛，能源转型与非油产业重塑基建图谱。2024 年以来，沙特阿拉伯通过参与也门冲突调解、参加海湾合作委员会（GCC）基建联动计划等措施，积极营造于发展有利的周边安全环境，吸引国际资金持续流入。依托良好的经济发展，沙特阿拉伯公共债务占 GDP 比重维持在 35.5% 的低位，外汇储备达 4394 亿美元，标普将其主权信用评级展望上调至“稳定”，支持基础设施发展的经济基础更加牢固。在发展需求方面，根据《沙特绿色倡议》和《国家可再生能源计划》，沙特阿拉伯积极推动石油化工行业的低碳转型和电力系统的革新，以期加速能源转型和产业升级，并带动旅游、科技等新兴产业发展。

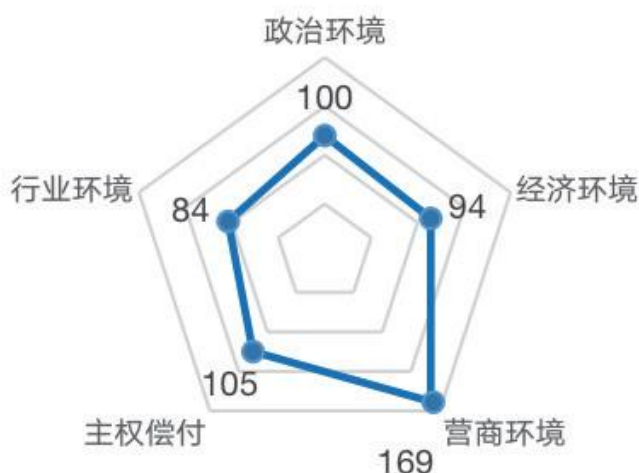


图 17 沙特阿拉伯基础设施发展环境指数情况

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。

基建市场火热吸引投资者关注，发展成本难题值得各方重视。2024 年，沙特阿拉伯公共投资基金（PIF）年投资额突破 1200 亿美元，其中投向基建领域的资金占比达 40%；政府成立 300 亿美元规模的“绿色基建基金”，专项支持氢能管道、碳捕集（CCUS）设施建设；得益于“承包商融资计划（CFP）”的实施，多层次的基础设施融资创新支持体系逐步形成，已累计撬动超 256 亿美元私人资本参与该国基建项目。但也应看到，长期以来沙特阿拉伯基础设施发展成本居高不下，并逐渐成为制约该国基础设施发展的重要因素。一方面，为保护本就脆弱的生态，沙特阿拉伯对基础设施项目环境影响要求严苛，项目施工成本大幅增加；另一方面，为保护当地居民就业，沙特阿拉伯强制要求建筑业提高沙化率，项目人工成本持续上涨。

二 基础设施行业特征分析

2025 年，依托政策支持、技术创新和项目集群效应，沙特阿拉伯电力工程、石油化工、建筑业三个领域基础设施增长强劲，可再生能源驱动下的技术跃迁、石化领域的全产业链重构与清洁化转型、智慧建筑与绿色建筑同步推进，成为支撑该国基础设施发展的关键。

表 13 沙特阿拉伯基础设施发展需求指数及变化情况

发展需求指数得分	2024 年	2025 年
电力工程领域	151	153
交通运输领域	143	145
信息通讯领域	121	124
水利水务领域	113	116
石油化工领域	164	167
建筑业领域	130	134

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）光伏建设引领能源转型，跨国电网互联取得积极进展

光伏产业引领能源转型，全球最大规模项目建设引人关注。为实现“2030 愿景”中 50% 电力来自可再生能源的目标，沙特阿拉伯将 2030 年可再生能源装机目标从 58GW 大幅提升至 130GW，其中光伏占比超 60%。根据惠誉解决方案（Fitch Solutions）统计，沙特阿拉伯正在推进的光伏项目高达 27 个（项目状态包括规划、投标、融资完成、在建）。其中，阿尔舒巴赫 2.6GW 光伏电站，作为全球最大单体光伏项目，投资超 120 亿美元，2025 年一季度完成主体工程，年发电量达 9.4 亿千瓦时，可满足 50 万户家庭用电，预计未来 35 年累计减排二氧化碳 2.45 亿吨，相当于在沙漠中种下 5.45 亿棵树，对加快推进沙特阿拉伯能源结构转型和绿色低碳发展有重大意义。值得一提的是，得益于大批光伏项目建设，沙特阿拉伯光伏产业也迎来发展契机。TCL 中环、晶科能源等光伏设备生产企业在沙特阿拉伯投资建厂，累计带动超 200 亿美元上下游投资，助力沙特阿拉伯到 2030 年将光伏度电成本降至 0.015 美元 /TWh。

表 14 2024 年沙特阿拉伯开工的部分电力工程项目

项目	细分领域
Elsewedy Gas Power Plant, Rabigh, Makkah	输配电
沙特 PIF 四期 Haden 2GW 光伏电站项目	光伏
沙特 Al Masa' a 500MW 光伏电站光伏区项目	光伏
沙特麦加电力部 36 KV 配电网统一合同	输配电
沙特境内中部 - 西部直流输电项目（换流站部分）	输配电

数据来源：中国对外承包工程商会，惠誉解决方案（Fitch Solutions）。

跨国互联与智能化升级加快，输配电网建设成为热门方向。根据惠誉解决方案统计，沙特阿拉伯正在推进的输配电项目高达 83 个（项目状态包括规划、投标、中标、在建），其中不乏吉赞经济城 - 利雅得 1100 千伏特高压线路等标志性工程，未来五年沙特阿拉伯输配电投资占比将升至电力投资总额的 40% 以上。结合项目来看，建设中的埃及 - 沙特阿拉伯 500 千伏直流输电线路项目是中东北非区域电压等级最高、输送距离最长的直流输电项目。该项目起点为埃及巴德尔换流站，终点为沙特阿拉伯塔巴换流站，线路总长 335 千米，是全球能源互通跨洲互联规划的重要组成部分。预计 2025 年 6 月投运后年输电量 3TWh，将助力沙特阿拉伯与埃及、约旦实现可再生能源互济。此外，沙特阿拉伯还投资 80 亿美元升级输配电系统，在全国部署 1000 万个智能电表，在利雅得试点“虚拟电厂”整合分布式光伏，全国电网损耗率从 8% 降至 5.5%。

（二）石化领域产业链重塑，绿色转型带来发展机遇

炼化一体化转型加快，石化领域工业基础设施需求旺盛。依托丰富的石油资源，沙特阿拉伯国家石油公司（Saudi Aramco）推进“原油转化为化学品”（COTC）战略，计划到 2030 年将 400 万桶/日原油转化为烯烃、聚合物等高端化学品，较传统炼油附加值提升 3 倍。为促进原油开采、炼油、化工生产深度融合，减少原油直接出口比例，服务于愿景中“工业基础强化”和“出口结构升级”目标，延布炼厂、吉赞炼化综合体等大型石化类基础设施项目计划相继出台。其中，吉赞炼化综合体项目计划投资 1200 亿美元，将整合炼油、乙烯、化肥生产上下游产业，项目一期将于 2025 年投产，预计年产 300 万吨聚乙烯。2025 年以来，沙特阿拉伯炼化一体化基础设施项目继续增多，位于朱拜勒工业城的 Tasnee 石化综合项目和沙特国际石化 - 利安德巴塞尔（Sipchem-LyondellBasell）合资项目顺利获批，彰显沙特阿拉伯加速向高附加值石化产业链转型的决心。

绿色技术得到广泛应用，助力清洁石化基础设施发展。2024 年以来，沙特阿拉伯积极推动“低碳石油”发展，通过“油转化”技术、碳捕集利用与封存技术及绿氢产业建设，助力本国石化行业清洁化转型。在沙特阿拉伯国家石油公司的推动下，能够有效降低原油生产化学品过程中碳排放，并将炼化转化率从传统工艺的 40% 提升至 75% 的“油转化”技术逐步成熟，到 2030 年这一技术将在沙特阿拉伯 50% 的炼化项目中得到应用。全球最大的碳捕集中心——朱拜勒 CCS 中心，（由沙特阿拉伯国家石油公司持股 60% 开工建设），捕集的二氧化碳将通过管道运输至地下盐水层封存；沙特阿拉伯国家石油公司与西门子能源有限公司（Siemens Energy）合作建设的全球首

个直接空气碳捕集（DAC）试验装置取得成功，为规模化推广碳捕捉提供技术支撑。在绿氢产业发展方面，沙特阿拉伯公共投资基金成立“能源解决方案”公司，投资100亿美元用于绿氢生产和基础设施建设；全球最大的商业化绿氢项目，总投资85亿美元的NEOM绿氢基地项目于2024年正式启动，建成后将每日生产650吨绿氢并转化为120万吨/年绿氨；在红海旅游区、吉赞工业城等区域开展的“离网光伏+电解制氢”示范项目稳步推进，为探索氢能在交通和储能领域的应用开辟了更多场景。

表 15 2024 年沙特阿拉伯新签的部分石油化工项目（单位：万美元）

项目	新签合同额
沙特贝里油气处理项目	34549
沙特钻井服务	71600
沙特阿美 Berri 油田开发项目	72007
沙特阿美 MGS 燃气增压站三期项目	150000
沙特阿拉伯国家天然气管网扩建 III 期增压站升级改造项目	169902

数据来源：中国对外承包工程商会。

（三）旅游业发展与人口红利叠加，拉动建筑业快速发展

旅游业发展提速，带动建筑业需求持续走高。沙特阿拉伯在2025年继续大力推进旅游业相关基础设施建设，红海高端旅游等标志性项目加速落地。根据相关发展计划，沙特阿拉伯高端红海旅游包括多个基础设施项目计划。其中，沙特阿拉伯红海全球开发公司（RSG）斥资61亿美元打造的AMAALA项目计划于2025年年底开放，有望成为全球最大的可持续奢华旅游目的地；沙特阿拉伯“2030愿景”框架核心工程——红海项目（The Red Sea Project）建设稳步推进，到2050年前将建成50个度假村、8000间酒店客房及1000多套住宅，成为推动沙特阿拉伯建筑业发展的强大动力。此外，2034年世界杯、2030年世博会等重要赛事和活动，也成为驱动沙特阿拉伯建筑业发展的重要因素。为举办2034年世界杯，沙特阿拉伯计划在利雅得、吉达、NEOM新城等5个城市，新建11座体育场，并翻新4座现有场馆，总投资预计达数千亿美元；作为2030年利雅得世博会筹备工作的重要内容，规划中的世博园区建设面积达600万平方米，计划投资规模高达78亿美元。

人口规模持续增长，居住刚需催生大量房建项目机会。根据Population Pyramids公布的数据，2025年沙特阿拉伯总人口预计将突破3456万，城市住房缺口超100万套。

为此，沙特阿拉伯推出“柔山住房计划（Roshn）”，计划在2030年前通过开展大规模住宅建设，将沙特阿拉伯公民住房自有率从47%提升至70%。从已开工项目来看，位于利雅得的SEDRA社区规划占地2000万平方米，将建设3万套住宅；位于吉达的ALAROUS社区规划占地400万平方米，计划提供1.2万套住宅。在相关项目建设中，沙特阿拉伯积极推广模块化建筑，吉达ALAROUS项目采用中国远大住工技术，单套住房建设周期从18个月压缩至9个月，成本降低20%。

表 16 2024 年沙特阿拉伯部分在建建筑业项目

项目	细分领域
Prince Mohammed Bin Salman Stadium, Qiddiya Entertainment City, Riyadh	商业建筑
MARAFY Mixed-use Project, Jeddah, Makkah	商业建筑
Aramco Stadium Project, Khobar, Eastern	商业建筑
Masar Destination Residential Project, Makkah	住宅建筑
Al-Fursan Suburb Residential Project, Riyadh	住宅建筑
Kidana Al-Wadi Residential Project, Makkah	住宅建筑

数据来源：惠誉解决方案（Fitch Solutions）。

三 基础设施发展前景展望

把握经济多元化转型契机，推动基础设施创新发展。沙特阿拉伯以“2030愿景”为目标，正加速摆脱对石油经济的依赖，基础设施作为核心支撑领域，将在新能源、数字经济、文化旅游、先进制造等新兴产业中催生创新需求。预计到2030年，沙特阿拉伯非石油经济占比将提升至50%，推动智能工业城、绿色能源基地、跨境绿色走廊等新型基建项目爆发式增长。红海全球旅游枢纽、未来工业4.0园区等标志性项目将重塑区域经济地理格局。各国承包商应深度参与沙特阿拉伯“经济特区+新兴产业”融合项目，重点关注奥拉港氢能供应链基地、红海旅游经济区海底数据中心、利雅得数字经济城等前沿项目的前期规划，推动AIoT（人工智能物联网）、模块化建造等技术的场景化应用。同时，各国承包商应积极构建“基建+产业”生态链，在延布工业城、朱拜勒智慧园区等项目中，联合国际企业打造“基建-产业导入-运营”一体化方案，抢占沙特阿拉伯工业4.0升级红利。

践行可持续发展理念，以绿色化、数字化和属地化降低发展成本。沙特阿拉伯将数字化、绿色化列为战略核心，要求新建项目碳减排60%、可再生能源占比50%，并计划投资超1000亿美元建设全球最大绿氢网络，各国承包商应积极推动绿色技术

规模化应用和数字化全周期赋能。例如，在 THE LINE 垂直城市等项目中，采用光伏建筑一体化、3D 打印、绿氢能源等技术，实现更可持续、更加高效的生产建设；利用 BIM+GIS 沙漠施工优化平台，通过无人机巡检、AI 进度预测等方式，保障项目进度稳定等。同时，各国承包商还应主动适应沙特阿拉伯市场特殊要求，进一步提高属地化运作能力，积极推动供应链本地化布局和技术工人属地化培训，构建更可持续的本地化产业生态。

坦桑尼亚联合共和国

2025 年国家基本信息

政局情况				
主要政党	坦桑尼亚革命党、民主发展党、公民联合阵线			
国家元首	萨米娅·苏卢胡·哈桑			
政府首脑	萨米娅·苏卢胡·哈桑			
自然资源				
矿产资源丰富，已探明的主要矿产及储量为：钻石矿石 250 万吨（含量 6.5 克拉 / 吨），金矿石 80 万吨，煤 3.24 亿吨，铁 1.3 亿吨，磷酸盐 1000 万吨，钷镨稀土金属矿 1900 万吨，天然气 57 万亿立方英尺，氦气 15.29 亿立方米。森林面积约 4400 万公顷，占国土面积的 46%。水力资源丰富，发电潜力超过 4.78 亿千瓦。				
宏观经济 2025 ⁹⁴ （预测值）				
人均 GDP(美元)	1226.1	实际 GDP 增速 (%)	5.9	
通货膨胀率 (%)	3.4	公共债务 /GDP (%)	49.0	
财政余额 /GDP (%)	-2.9	经常账户余额 /GDP (%)	-3.4	
外债总额 (亿美元)	419.3	失业率 (%)	—	
FDI 流量 (亿美元)	19.6	FDI 存量 (亿美元)	—	
外汇储备 (亿美元)	58.6	双边贸易额 (亿美元, 2024)	88.8	
“一带一路”基础设施发展指数				
	2024 得分	2024 排名	2025 得分	2025 排名
发展总指数	118	19	120	14
发展环境指数	102	54	105	57
发展需求指数	126	44	128	45
发展热度指数	143	7	144	5
发展成本指数	97	42	95	44

94 数据来源：国际货币基金组织 (IMF)、经济学人智库 (EIU)、惠誉解决方案 (Fitch Solutions)。更新时间：2025 年 4 月。

观点聚焦

- 根据“一带一路”共建国家基础设施发展指数，2025年坦桑尼亚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14位，较去年上升5位。
- 坦桑尼亚革命党长期执政，政局稳定性较高，国内经济在公共投资和宽松政策支持下稳健增长，增速同比略有提升。
- 坦桑尼亚大力推进基础设施建设，基建市场需求旺盛，发展热度持续攀升，项目主要集中于建筑业、交通运输和电力工程等领域。
- 建筑业是推动坦桑尼亚经济持续稳定增长的重要引擎，增长速度较为稳定，工业和住宅类项目是现阶段坦桑尼亚建筑业发展的重点。
- 从长期来看，交通运输领域基础设施建设将成为坦桑尼亚基建发展的主要驱动力，公路、铁路、港口、机场的改扩建及与周边国家的互联互通类项目值得重点关注。
- 坦桑尼亚持续加大电力工程领域基础设施建设投资力度，着力弥补电力供应短板、优化电网布局、扩大能源出口，相关发电及输变电项目机会众多。

一 基础设施发展指数表现

2025年坦桑尼亚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14位，较去年上升5位。从一级指数来看，除发展成本指数得分略有下降外，发展热度指数、发展环境指数和发展需求指数得分均有所上升。

表 17 坦桑尼亚基础设施发展指数及变化情况

坦桑尼亚	2024年		2025年	
	指数	排名	指数	排名
基础设施发展指数	118	19	120	14
发展环境指数	102	54	105	57
发展需求指数	126	44	128	45
发展热度指数	143	7	144	5
发展成本指数	97	42	95	44

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。

政治和营商环境向好，基础设施发展环境持续优化。坦桑尼亚革命党长期执政，政府推行的一系列经济和社会政策，使革命党执政地位进一步巩固。现任总统哈桑致力于优化本国营商环境，主动采取加强税收管理、适当降低税率等措施。2024年坦桑尼亚在世界银行（WB）“营商便利度”的相关评估中表现稳中有升，表明其在吸引私人 and 外资参与基础设施领域建设方面具备良好潜力。政府积极推进公私合营（PPP）机制，为大型交通、电力、住宅等基建项目引入多元资金和技术资源。在私人消费和固定资产投资稳健增长的拉动下，2025年坦桑尼亚实际GDP增速预计将达到5.9%，为基础设施发展创造了积极的外部环境。

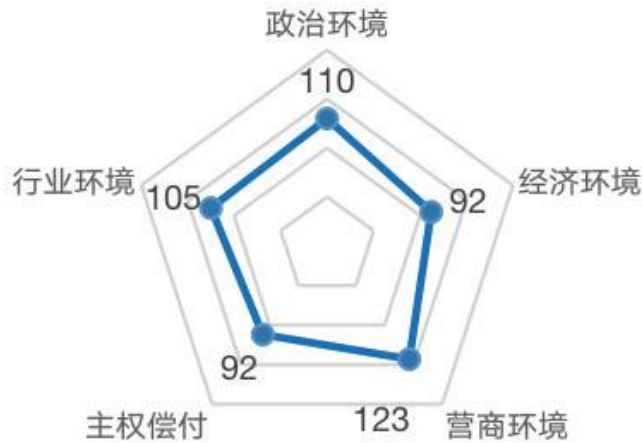


图 18 坦桑尼亚基础设施发展环境指数情况

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。

政策支持不断加强，促进基础设施发展需求释放。近年来，坦桑尼亚加快完善支持基础设施发展的政策体系，计划到 2025 年将基础设施投资占 GDP 的比重提升至 8%–10%，交通运输、建筑业、电力工程领域基础设施发展需求持续旺盛。具体来看，在交通运输领域，坦桑尼亚围绕建设区域交通枢纽的发展目标，提出“标准轨铁路走廊开发计划”，姆特瓦拉 – 姆班巴湾标轨铁路及其支线、坦噶 – 阿鲁沙 – 穆索马标轨铁路建设等区域互联互通项目引发各方高度关注；建筑业领域的发展需求集中在住宅和商业建筑等方面，城市化建设加快带来大量住宅和商业地产需求；在电力工程领域，扩大电力覆盖率与提升能源安全的需求最为迫切，以实现“2030 年全民通电”“到 2034 年提高能源效率 30%”为目标的大型水电、输变电与清洁能源项目发展有望提速。

二 基础设施行业特征分析

2024 年以来，在相关发展规划、配套政策的刺激下，坦桑尼亚建筑业、交通运输、电力工程领域基础设施发展势头良好，城市化建设驱动的建筑业市场扩张、围绕矿区一体化开发的交通基础设施互联互通，以及绿色转型背景下的电力基础设施建设和电网现代化改造，是现阶段推动该国基础设施发展的主要动力。

表 18 坦桑尼亚基础设施发展需求指数及变化情况

发展需求指数得分	2024 年	2025 年
电力工程领域	136	137
交通运输领域	161 ⁹⁵	162
信息通讯领域	139	142
建筑业领域	114	117
石油化工领域	161 ⁹⁶	163
水利水务领域	75	77

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）住宅建筑和工业建筑推动建筑业持续稳定增长

城市化建设步伐加快，支持住宅建筑领域快速发展。根据世界银行数据统计，近年来坦桑尼亚建筑业增速稳定在 6%–7%，高于非洲平均水平。其中，住房建筑展现出强劲的增长潜力，成为推动经济多元化的重要引擎。据国家统计局（NBS）发布的《人口和住房普查》报告，2022 年坦桑尼亚城市人口为 2154 万，预计到 2030 年将增至 4500 万，城镇化率正以年均 5% 的速度上升，成为全球城市化速度最快的国家之一，催生大量住宅、商业及公共设施的建设需求。目前，德格生态村（Dege Eco Village）和萨米亚住房计划（The Samia Housing Scheme Project）等多个住宅建筑项目正在有序推进，未来几年内坦桑尼亚住宅建筑领域将继续保持较高的增长速度。

表 19 2024 年坦桑尼亚部分在建建筑业项目

项目	细分领域
Dege Eco Village, Dar es Salaam	住宅建筑
Likong'o–Mchinga LNG Plant, Lindi	工业建筑
Morocco Square Towers, Kinondoni, Dar es Salaam	住宅建筑
Sinoma and Hengya Cement Plant, Mkinga, Tanga	工业建筑
Zanzibar Domino Commercial Tower, Zanzibar, Mjini Magharibi	商业建筑
East Africa Commercial and Logistics Center, Dar es Salaam	工业建筑

数据来源：惠誉解决方案（Fitch Solutions）。

95 2024 年交通运输领域实际得分 161.10。

96 2024 年石油化工领域实际得分 160.90。

工业化进程持续推进，带动工业建筑领域蓬勃发展。在国家工业化战略的引领下，坦桑尼亚持续加大基础设施投入，工业建筑成为建筑业的重要增长极。中坦工业园作为国家级重点项目，总投资约 3.2 亿美元，目前正推进二期扩建，规划容纳 200 多家企业，涉及建材、轻工、装备制造等多个产业；位于林迪的 Likong'o-Mchinga 液化天然气（LNG）工厂是坦桑尼亚历史上最大的能源项目，总投资高达 300 亿美元，预计将带动大量工业配套设施扩建；位于达累斯萨拉姆的东非商业和物流中心（East Africa Commercial and Logistics Center）则致力于打造东非区域物流和商贸枢纽，集仓储、加工与运输于一体，成为现代物流园区建设的典范。工业建筑领域的快速发展不仅带动了建材、水泥、机械设备等相关行业需求增长，也强化了本地承包商与技术人员的建设能力，为建筑业整体结构优化和可持续增长奠定基础。

（二）交通运输领域发展势头迅猛，公路与铁路成为关注焦点

交通运输基建需求强劲，公路建设增长潜力较大。坦桑尼亚的交通网络覆盖范围较广，但其道路密度仍相对较低，约 80% 的道路网络亟待升级改造。随着区域贸易与人口流动需求的不断增长，坦桑尼亚交通运输基础设施，尤其是公路系统，面临一定压力。在此背景下，坦桑尼亚持续加大对国家主干道、区域通道及农村公路网络的投资力度，实施“十步计划（Ten Step Plan）”、开展连接多多马与主要港口城市的战略干线提升项目等，其公路项目储备在撒哈拉以南非洲地区中排名前五。未来，随着国家经济发展和区域一体化进程的持续推进，坦桑尼亚公路基础设施的扩建和升级仍具有广阔的发展空间，将成为推进交通运输系统现代化的重要突破口。

矿产资源开发需求增长，推动铁路交通的建设加快。坦桑尼亚采矿业的发展，加快了国内铁路交通的建设进程。目前，坦桑尼亚正在推进总投资规模达 100 亿美元的达累斯萨拉姆 - 姆万扎（Dar es Salaam-Mwanza）标准轨铁路项目，该铁路线全长约 651 公里，将连接印度洋沿岸的达累斯萨拉姆港和维多利亚湖畔的姆万扎港，以及坦桑尼亚的主要矿区和港口。此外，姆特瓦拉 - 姆班巴湾标轨铁路及其支线项目也处于预可行性研究阶段，该标轨铁路预计耗资 56 亿美元，规划铁路线长约 1000 公里，从印度洋上的姆特瓦拉港一直延伸到尼亚萨湖畔的姆班巴湾，支线将连接坦桑尼亚西南部的姆楚楚马煤矿和利甘加铁矿。相关项目建成后将极大推动坦桑尼亚铁路基础设施的发展和完善，增强其铁路网络的互联互通性，提升矿产资源的运输效率。

表 20 2023–2024 年坦桑尼亚开工的部分交通运输项目

年份	项目	新签合同额
2023	Dar es Salaam – Mwanza Standard Gauge Railway Line, Tabora – Isaka Section	铁路
2023	Modern Fishing Port, Kilwa, Lindi	铁路
2024	Tanga – Arusha – Musoma (Mara) Railway Modernization Project	港口

数据来源：惠誉解决方案（Fitch Solutions）。

（三）政府聚焦电网设施投资，电力工程发展前景广阔

政府持续扩大电网投资，大力发展电力工程基础设施。电力工程是坦桑尼亚第三个五年计划的重要发展领域，目标为实现新增装机容量 4915MW，将电网覆盖率提高至 60%，并制定为期 4 年的国家电网稳定项目和农村电气化项目。根据坦桑尼亚能源部发布的《2024 – 2034 年国家能源效率战略》，目前坦桑尼亚输电网络总长 7745.38 公里，配电网总长 17.68 万公里。未来几年，坦桑尼亚政府计划投入 19 亿美元用于电网基础设施建设，弥补供电缺口和电网建设不足，并推进智能电表（LUKU）、建设 400kV 高压输电线路、开展安装电容器组等项目，以提升电力供应的可持续性和可靠性。预计到 2034 年，坦桑尼亚能源总损失率将由 2024 年的 14.46% 降至 12%。

表 21 2024 年坦桑尼亚部分在建电力工程项目

项目	细分领域
Lake Ngozi Geothermal Power Plant, Mbeya	电网
Lower Songwe Hydropower Plant Project, Tanzania (Mbeya) – Malawi (Northern)	电网
Malagarasi Hydropower Plant, Malagarasi River, Kigoma	电网
Kidunda Dam Project, Morogoro	水电
North – West Grid, Phase II (Nyakanazi, Kagera – Kigoma) Transmission Line	电网
Kishapu Solar Plant – Phase I, Shinyanga	电网
Wastewater treatment plant (WWTP), Dar es Salaam	水电

数据来源：惠誉解决方案（Fitch Solutions）。

可再生能源发电项目成为重心，区域能源出口持续扩大。坦桑尼亚《2024 – 2034 年国家能源效率战略》提出，到 2034 年清洁可再生能源在坦桑尼亚能源结构中的比

重将显著提高，太阳能和风能将成为未来电力工程项目的重心。2024年2月，坦桑尼亚最大的水电项目之一，朱利叶斯·尼雷尔水电站项目（Julius Nyerere Hydropower Project）建成并开始发电，将坦桑尼亚的发电装机容量从2023年的2.1GW提升至2024年的4.3GW，不仅缓解了该国的电力短缺局面，加强农村社区的电力供应，加速电力工程领域完成由传统热能发电向清洁能源发电的转换，还扩大了坦桑尼亚的区域能源出口。此外，赞比亚-坦桑尼亚-肯尼亚（ZTK）电力互联项目也有望提高坦桑尼亚的电力交易能力，实现区域电力资源的优化配置，巩固其区域枢纽地位，为东非地区的能源合作与可持续发展奠定了坚实基础。

三 基础设施发展前景展望

把握基础设施现代化升级的机遇，优先布局关键领域。坦桑尼亚正在掀起新一轮基础设施投资与建设热潮，政府将交通运输、建筑业等领域的基础设施现代化升级作为国家发展核心。在交通运输领域，各国承包商应把握矿产资源运输通道建设机遇，结合坦桑尼亚“标准轨铁路走廊开发计划”，重点参与姆特瓦拉-姆班巴湾标轨铁路及其支线、坦噶-阿鲁沙-穆索马标轨铁路建设等项目前期规划，推动达累斯萨拉姆-姆万扎标准轨铁路等矿区-港口铁路和跨境互联互通铁路项目的落地，提升矿产物流效率，强化区域贸易枢纽功能。在建筑业领域，各国承包商应围绕“基础设施+产业”融合，持续跟踪中坦工业园二期扩建、经济适用房建设等计划，充分动员国际供应链资源，在推进工业城配套基建、智慧城市试点等“基础设施+”项目中发挥更大作用。

综合评估市场风险，审慎合规参与项目建设。尽管坦桑尼亚的基建市场发展潜力巨大，但承包商仍需谨慎评估其发展环境，确保相关基础设施项目平稳运作。近年来坦桑尼亚政府对外商投资的态度趋于保守，优惠政策申请门槛提高，落实力度未达预期。同时，坦桑尼亚政府治理能力有待提高，对外资投资者的保护力度不足。针对政策不确定性风险，各国承包商应强化合规审查，并推动本土化合作以降低《2024-2043年国家发展战略提案》中本土化条款的冲击。针对基础设施融资缺口，各国承包商应创新融资模式，通过PPP、BOT等方式吸引私人资本，重点参与朱利叶斯·尼雷尔（Julius Nyerere）水电站配套电网、KKM-1跨境公路等政府优先项目，同时利用多边开发银行资金支持，确保项目资金链稳定。

印度尼西亚共和国

2025 年国家基本信息

政局情况				
主要政党	民主斗争党、专业集团党、大印尼运动党			
国家元首	普拉博沃·苏比延多			
政府首脑	普拉博沃·苏比延多			
自然资源				
印尼自然资源丰富，有“热带宝岛”之称。盛产棕榈油、橡胶等农林产品，其中棕榈油产量居世界第一，天然橡胶产量居世界第二。富含石油、天然气以及煤、锡、铝矾土、镍、铜、金、银等矿产资源。				
宏观经济 2025 ⁹⁷ （预测值）				
人均 GDP(美元)	5048.4	实际 GDP 增速 (%)	5.0	
通货膨胀率 (%)	2.2	公共债务 /GDP (%)	41.3	
财政余额 /GDP (%)	-3.0	经常账户余额 /GDP (%)	-0.7	
外债总额 (亿美元)	4058.9	失业率 (%)	4.9	
FDI 流量 (亿美元)	231.8	FDI 存量 (亿美元)	4260.3	
国际储备 (亿美元)	1522.0	双边贸易额 (亿美元, 2024 年)	1478.0	
“一带一路”基础设施发展指数				
	2024 得分	2024 排名	2025 得分	2025 排名
发展总指数	134 ⁹⁸	2	134 ⁹⁹	2
发展环境指数	122	8	121	9
发展需求指数	169	1	172	1
发展热度指数	135	16	136	13
发展成本指数	95	49	93	49

97 数据来源：国际货币基金组织 (IMF)、经济学人智库 (EIU)、惠誉解决方案 (Fitch Solutions)。更新时间：2025 年 4 月。

98 2024 年发展总指数实际得分 134.05。

99 2025 年发展总指数实际得分 134.42。

观点聚焦

- 2025 年印度尼西亚基础设施发展指数得分为 134，与上年保持一致，在“一带一路” 共建国家中排名第二，继续保持领先优势。
- 普拉博沃·苏比延多总统延续“佐科经济学”继续推行大规模基础设施建设，基建需求旺盛。
- 印度尼西亚政府积极推动基础设施发展，基础设施发展需求保持较高水平，私人投资者广泛参与电力工程、交通运输等领域基础设施建设。
- 印度尼西亚受地理位置和历史原因影响，交通运输基础设施发展落后，为缓解交通拥堵、地区发展不平衡等问题，政府将继续推动公路和铁路网络扩张，并鼓励私人资本参与。
- 印度尼西亚新首都努山塔拉的建设、人口的快速增长和城市化率的不断提高，将进一步加大基础设施建设的需求释放，建筑业领域发展潜力巨大。

一 基础设施发展指数表现

印度尼西亚 2025 年基础设施发展指数得分为 134，在“一带一路”共建国家中排名第 2 位，与上年持平。从一级指数来看，印度尼西亚发展需求指数及发展成本指数排名无变化，发展环境指数较上年下降 1 位，而发展热度指数较上年上升 3 位。

表 22 印度尼西亚基础设施发展指数及变化情况

印度尼西亚	2024 年		2025 年	
	指数	排名	指数	排名
基础设施发展指数	134	2	134	2
发展环境指数	122	8	121	9
发展需求指数	169	1	172	1
发展热度指数	135	16	136	13
发展成本指数	95	49	93	49

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。

经济环境和营商环境协同发力，发展环境总体保持稳定。2025 年印度尼西亚发展环境指数得分为 121，虽较 2024 年略有下降，但在“一带一路”共建国家中仍排名靠前。经济环境方面，印度尼西亚 2024 年国内实际 GDP 增长达到 5.03%，预计 2025 年印度尼西亚 GDP 增速将仍然保持在 5% 以上，为基础设施发展创造了有利的宏观经济环境。营商环境方面，近年来，印度尼西亚高度重视营商环境的改善，新修订的《投资优先清单》取消了多个领域的外资限制，外商投资便利性大幅提升。同时，印度尼西亚不断强化“一站式”投资服务能力，并为外国投资者提供有竞争力的税收优惠，有效吸引国际资本加速流入。

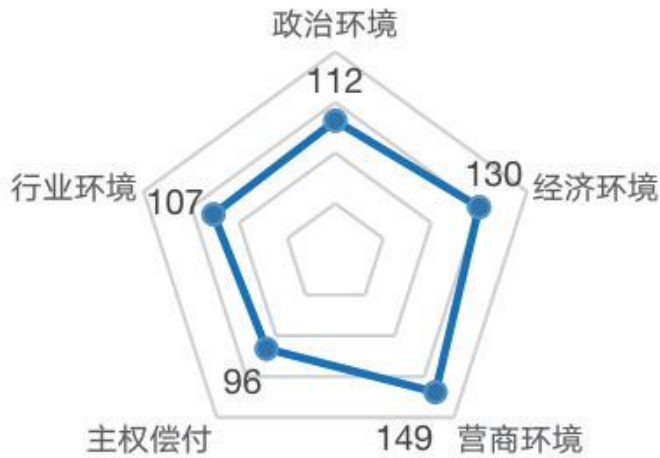


图 19 印度尼西亚基础设施发展环境指数情况

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。

基础设施需求持续释放，发展热度小幅提升。2025 年印度尼西亚发展需求指数得分分为 172，在“一带一路”共建国家中位居第一。为加快基础设施建设并推动经济增长，普拉博沃总统表示将继续支持前总统佐科的“迁都计划”，并推进包括新首都努山塔拉建设等在内的多个大型基础设施项目计划。在资金准备方面，印度尼西亚于 2025 年加入金砖国家新开发银行（NDB），多边机构融资渠道进一步拓宽，交通运输、电力工程等领域的部分重点项目有望加速落地。在发展热度方面，得益于公私合营（PPP）模式的广泛应用，印度尼西亚电力工程、交通运输和建筑业等领域基础设施的融资可及性显著增强。据印度尼西亚国家发展规划部公布的数据，2024 年该国共有 44 个 PPP 项目处于准备阶段，13 个项目处于准备就绪阶段。

二 基础设施行业特征分析

2024 年以来，印度尼西亚各领域基础设施发展相对均衡，能源转型背景下的可再生能源建设、城市化进程加快催生的建筑需求以及为优化交通基础设施资源开展的铁路网扩建，是支撑印度尼西亚基础设施发展的关键驱动因素。

表 23 印度尼西亚基础设施发展指数及变化情况

发展需求指数得分	2024 年	2025 年
电力工程领域	178	180
交通运输领域	217 ¹⁰⁰	217 ¹⁰¹
信息通讯领域	158	159
建筑业领域	163	165
石油化工领域	125	130
水利水务领域	170	172

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）电力需求持续增长，能源转型助推相关基础设施建设

电力需求持续增长，基础设施发展潜力巨大。印度尼西亚作为东盟最大经济体，工业化和城市化进程加速，带来日益庞大的用电需求。印度尼西亚《2021—2030 年国家电力发展规划》指出，制造业和建筑业的扩张对印度尼西亚电力供应提出了更高的要求，未来十年该国电力消费人数将增加 1690 万人，电力需求增长率将达到 4.9%。在此背景下，印度尼西亚国家电力公司（PLN）计划在 2021—2030 年执行完成 3.24GW 的光伏电站建设，其中 2024 年启动的 5 个太阳能发电项目，总装机容量约 500MW。根据惠誉解决方案（Fitch Solutions）预测，在一系列积极因素的推动下，2034 年印度尼西亚电力总装机容量将增加至 115.6GW，总发电量预计将提高至 523.8TWh。

能源结构转型持续推进，非水可再生能源建设提速。普拉博沃总统在 2024 年巴西 G20 峰会上表示，印度尼西亚预计在 15 年内淘汰所有煤炭发电厂及其他化石燃料发电厂，并将加速推进风能、太阳能等非水可再生能源项目建设。根据印度尼西亚能源与矿产资源部发布的数据，2017—2023 年间，印度尼西亚太阳能发电容量飞速攀升，到 2024 年 8 月太阳能光伏装机量将达到 717.71MW，太阳能发电量占可再生能源的比重已于 2025 年升至 63.95%。据惠誉解决方案预测，到 2034 年印度尼西亚非水电可再生能源将占电力产能增长的 22%，其中太阳能光伏装机量有望达到 13GW，占非水可再生能源总装机容量的 33% 以上。

（二）政府重视交通基础设施建设，私人资本发挥重要作用

公路和铁路网络持续扩张，交通基础设施发展潜力巨大。因地理环境碎片化严重，印度尼西亚尚未形成全国性路网，公路拥堵、铁路陈旧、水路不畅等问题日益突出，

100 2024 年交通运输领域实际得分 217.20。

101 2025 年交通运输领域实际得分 217.34。

对本国经济和社会发展造成严重影响。为推动公路和铁路网络扩张，印度尼西亚《2030年愿景计划》提出将增加城市铁路里程，计划到2030年增加1.21万公里的铁路线，将铁路网规模扩大至目前的三倍，并计划推动万隆和泗水等地的高速列车项目，发展城市轨道网，包括扩展雅加达轻轨等项目，以完善关键基础设施建设。结合项目来看，根据惠誉解决方案的数据，2024年印度尼西亚有超过100个筹备中的道路和桥梁项目，总投资额预计将超过766亿美元。

鼓励私人资本参与，降低政府财政负担。为筹集更多基础设施资金、减轻财政负担，总统普拉博沃上任以来，鼓励更多私人投资者参与交通运输基础设施投资。2024年，印度尼西亚私人投资参与的交通项目涵盖公路、铁路和机场等多个细分领域，其中收费公路项目普遍采用PPP模式。根据印度尼西亚国家发展部发布的《2024年公私合作伙伴关系（PPP）基础设施项目计划》，印度尼西亚已进入实施阶段的收费公路PPP项目有Kamal-Teluk Naga-Rajeg、Tuban-Babat-Lamongan-Gresik和Serang-Panimbang收费公路第3段等，涉及金额合计约31.4亿美元。

表 24 2024 年印度尼西亚部分在建交通运输项目

项目	细分领域
Kubutambahan International Airport, Buleleng, Bali	机场
Hang Nadim International Airport – Passenger Terminal Expansion Project, Batam, Riau Islands	机场
Medan-Binjai-Deli Serdang Rapid Transit, North Sumatra	道路与桥梁
Kediri – Kertosono Toll Road, East Java	道路与桥梁
Makassar – Maros – Sungguminasa – Takalar (Mamminasata) Toll Road, South Sulawesi	道路与桥梁
Patimban Access Toll Road, Subang, West Java	道路与桥梁
Rengat – Pekanbaru Road Project, Riau	道路与桥梁
Tanjung Priok Port Expansion Project, Phase II, Jakarta (Special City District)	港口
Anggrek Port Upgrade Project, Gorontalo	港口
Jakarta MRT Phase IIB, Kota – West Ancol, Jakarta (Special City District)	铁路

数据来源：惠誉解决方案（Fitch Solutions）。

（三）建筑业快速发展，催生相关领域基建热潮

人口增长及城市建设，带动建筑业蓬勃发展。近年来，大量的年轻人口、相对较高的城市化率以及国民经济的快速增长，刺激印度尼西亚建筑业需求上扬。根据印度

尼西亚房地产开发商协会（REI）公布的数据，自 2023 年以来，印度尼西亚每年的住房供应量约为 20 万套，但对新住房的需求量却高达 80 万套，缺口达到 60 万套/年，印度尼西亚正面临住房供需失衡的问题。在此背景下，普拉博沃总统继续执行 2024 年启动的“一百万套住房计划”，加大在住房领域的投资，并计划于 2029 年前保持每年新增 300 万套住房的建设速度。在工业建筑领域，印度尼西亚致力于打造东南亚地区制造业中心，新建和改造工业基础设施的需求不断升高。2025 年，普拉博沃总统在中爪哇省巴塘县正式启用巴塘工业城经济特区（KEK），为工业建筑的发展提供了新的增长点。

表 25 2024–2025 年印度尼西亚开工的部分建筑业项目

年份	项目	细分领域
2024	Aluminum Oxide Plant, Riau Islands	工业建筑
2024	SEG Solar PV Module Plant, Batang, North Sumatra	工业建筑
2024	AGPA Refinery Complex (ARC), East Kalimantan	工业建筑
2024	VinFast EV Vehicles Manufacturing Plant, Subang, West Java	工业建筑
2025	SMX01 Data Centre Project, Menteng Atas, Setiabudi, Jakarta (Special City District)	一般建筑

数据来源：惠誉解决方案（Fitch Solutions）。

印度尼西亚本国企业占据主导地位，国际承包商参与广泛。印度尼西亚鼓励国有企业参与基础设施项目建设，根据惠誉解决方案数据，包括由印度尼西亚政府主导的 1000 万套低收入住房建设项目在内，超过 70% 的建筑业项目，由 Wijaya Karya、Adhi Karya、Pembangunan Perumahan（Persero）等印度尼西亚本国大型国有建筑公司承接，其余的大部分项目则由中国、日本等国际建筑公司承接。2024 年，中国建筑第四工程局有限公司承建印度尼西亚贝特瑞新能源锂电池负极材料一体化项目，建成后年产 16 万吨锂离子电池材料的生产能力，填补了印度尼西亚乃至整个东盟区域在锂离子电池负极材料领域的空白。2024 年 9 月，东南亚最大的光伏产业园区 SEG Solar 巴塘市一体化产业园正式开工，涵盖从硅锭、硅片、电池片到组件的完整产业链，美国 SEG Solar 公司作为国际承包商参与建设。

三 基础设施发展前景展望

把握基础设施建设发展机遇，聚焦核心领域项目建设。在全球产业链重构和区域经济一体化的背景下，印度尼西亚作为东南亚最大的经济体和群岛国家，在电力工程、交通运输和建筑业领域均存在较大的发展空间。在电力工程领域，建议各国承包商把握 JETP 综合投资与政策计划（CIPP）的政策机遇，积极参与印度尼西亚 168MW 光伏电站招标、Cirata 浮动电站、50MW 太阳能加储能发电厂等规划项目建设，助力印度尼西亚能源转型。在交通运输领域，各国承包商应重点把握印度尼西亚大型基建项目驱动区域联通机遇，关注巴厘岛轻轨、雅加达首都圈高速铁路、区域铁路线等项目规划。在建筑业领域，印度尼西亚政府近年来公布了新首都第二阶段（2025-2029）的建设需求，包括公务员公寓（ASN）和国家军队 - 警察相关设施（TNI-Polri）以及中央政府办公室等项目计划，为各国承包商提供广阔的市场空间。

关注法律与合规风险，防范各类不确定风险。印度尼西亚虽已建立基础性法律框架，但在规范性与透明度方面仍存在显著提升空间。在司法实践中，法律解释标准不统一、执行力度参差不齐的现象普遍存在，特别是涉及跨国企业的商事纠纷时，诉讼程序往往面临效率瓶颈与地方保护主义倾向。此外，印度尼西亚法律和政策的不确定性也给其基建市场带来了诸多风险。例如，印度尼西亚政府计划在 2025 年提高增值税率，此类政策变动将直接增加项目建设成本，加重企业负担，对相关基础设施建设造成不利影响。各国承包商需通过本地化合规经营、动态跟踪政策变化、推动技术转移与合作以及多元化融资等策略，系统性降低各类不确定风险。

第四章

“一带一路”共建国家 基础设施发展趋势展望

2025年，“一带一路”共建国家基础设施发展总体向好，全球经济复苏态势、多双边合作深化与绿色化、数字化协同转型、“基础设施+”模式深度实践等为各国基建行业发展注入了新动能。但也应看到，地缘政治冲突外溢、经济预期走弱、ESG合规标准升级以及基础设施发展成本居高不下等问题，也对项目落地和可持续发展形成多重制约。面对复杂多变的市场环境，各方应持续完善多双边合作机制、推动投融资机制创新、强化风险与合规管控，不断拓展基础设施合作空间，为推动高质量共建“一带一路”走深走实做出新的贡献。

第一节 “一带一路”共建国家基础设施发展机遇

一 共建国家经济持续向好，基础设施环境改善、需求旺盛

2024年以来，全球经济平稳复苏、多数国家财政状况持续改善、国际基础设施合作氛围不断加强，为共建国家基础设施行业发展奠定了有利的经济基础。国际货币基金组织（IMF）4月发布的最新一期《世界经济展望》预测，2025年以“一带一路”共建国家为主的新兴市场和发展中国家经济增长有望达到3.7%，成为全球经济增长的重要引擎。全球建筑业也呈现复苏态势，惠誉解决方案（Fitch Solutions）预测，2025年至2030年全球建筑业产值年均增长率将达到2.8%，新兴市场和发展中国家的建筑业产值增速高于全球平均水平。结合本年度指数表现来看，分别有77.33%和73.33%的共建国家发展环境和发展需求得分上涨，主权偿付能力和营商环境的改善，以及新技术落地催生的基建需求，成为推动共建国家基础设施发展指数得分上行的主要原因。沙特阿拉伯、马来西亚、印度尼西亚等基础设施发展环境良好、需求旺盛、热度较高的重点国别，以及交通基础设施互联互通、风电光伏等可再生能源、输变电系统建设、5G移动网络、数据和算力中心等热门项目，值得各方高度关注。

二 多双边和区域经济合作日益深化，基础设施合作共建动力强劲

2024年以来，相关国际组织和共建国家以深化多双边和区域合作为契机，出台多项支持国际基础设施高质量发展的政策性文件，一批旨在促进区域互联互通、弥合发展鸿沟、促进供应链整合的基础设施项目由蓝图变为现实。从相关机构提出的发展倡议来看，世界经济论坛（WEF）提出“适应未来的能源基础设施投资十项原则”，倡导和支持各国加大能源转型的基础设施投资，构建更具韧性的基础设施供应链。G20数字经济工作会议提出“数字基础设施投资计划”（DII）倡议，支持全球数字基建网络覆盖，推动跨境数据枢纽建设和算力共享。中非合作论坛（FOCAC）北京峰会宣布，将持续推进互联互通项目落地，助力非洲经济一体化指数在2027年提升至15%。从共建国家实施的基础设施项目来看，依托《东盟互联互通总体规划2025》，柬埔寨西哈努克港经济特区与区域铁路网实现无缝衔接，通过跨境物流枢纽建设提升贸易便

利化水平；围绕非洲大陆自贸区建设，埃塞俄比亚 - 吉布提铁路沿线配套工业园区项目落地，强化港口与腹地经济联动，推动区域产业链整合；在太平洋联盟（Pacific Alliance）合作框架下，秘鲁钱凯港与巴西圣保罗州物流走廊正着力实现战略对接，多式联运的交通物流体系将极大缩短货物周转时间，促进南美区域贸易一体化进程。

三 融合创新成为新趋势，“基础设施+”拓展行业新空间

近年来，共建国家出于促进区域一体化开发、参与全球供应链重构、促进本国经济和社会发展等方面考虑，支持基础设施建设与资源开发、绿色转型、工业制造、城市化建设等协同融合发展，大批“基础设施+”项目顺利推进，极大丰富了基础设施合作内涵，为各国基建行业发展开辟了更大空间。在资源开发方面，围绕基础设施实施的一体化开发、产业链建设成果丰硕，助力相关国家嵌入全球原材料供应链，为实现可持续的基础设施开发提供了可复制的协同发展路径。在绿色转型方面，得益于人工智能、复合材料、装配式建筑、碳捕捉等领域的技术创新，电力工程、交通运输、建筑业、石油化工等领域基础设施项目“含绿量”大幅提升，相关基础设施成为共建国家绿色转型的重要载体。在工业制造方面，依托技术转移、标准合作与区域协同，相关基础设施向产业园区、自由贸易区等集约化载体转型，一批智慧工厂、研发中心等相继建成，助力共建国家现代化工业体系建设。在城市化建设方面，AI城市管理、光储直柔、智慧公交、网上政务、智能垃圾回收等新技术在新城建设、旧城改造等项目中广泛应用，助力共建国家城市建设和管理水平有效提升，埃及阿斯旺省生态种植、乌兹别克斯坦撒马尔罕旅游综合体、沙特阿拉伯红海经济区等项目，成为“田园城市”“产城融合”的示范标杆，为共建国家城市化建设开辟了新的方向。

第二节 “一带一路”共建国家基础设施发展面临的风险

一 国际形势充满挑战，基建行业发展面临诸多不确定性

当前，国际格局深刻演变、国际规则秩序遭受严重冲击，部分地区安全风险持续升高，“一带一路”共建国家基础设施发展面临新的严峻挑战，各类不确定风险明显增多。2025年以来，美国政府滥施关税，人为割裂全球基建供应链、推高基础设施项目融资受阻与可行性风险，国际基础设施合作秩序遭受严重冲击。俄乌冲突延宕已超三年，对地区安全、经济、社会等诸多领域造成剧烈冲击，国际承包商在俄罗斯、乌克兰冲突区域及周边部分国家的业务长期处于停摆状态，短期内难以重塑；巴以冲突、红海危机、刚果（金）东部地区紧张局势以及克什米尔地区恐袭事件导致的印巴局势紧张等，牵动国际航运和区域稳定的敏感神经，频繁爆发的武装冲突和恐怖袭击事件，不仅导致相关国家基础设施发展放缓，也将影响周边各国基础设施发展环境、冲淡各方参与本地区基础设施投资建设的信心。本年度“一带一路”共建国家基础设施发展热度指数得分虽继续保持在近10年高位，但得分与2024年持平，折射出国际形势变化对共建国家基础设施发展的深远影响。

二 全球经济预期增速放缓，基建项目融资难度恐将上升

国际货币基金组织（IMF）4月发布的最新一期《世界经济展望》报告预测，由于全球贸易紧张局势迅速升级和极高的政策不确定性，2025年全球经济增长预期仅为2.8%；报告指出，面对更加不确定的市场环境，金融机构避险情绪将进一步加剧，经济缓冲能力较弱的新兴市场和发展中经济体将面对高债务、低增长以及国际发展援助减少和融资成本上升等挑战，用于基础设施投资建设的资金恐将缩减。惠誉解决方案（Fitch Solutions）在二季度发布的《全球基础设施报告》也显示，国际基建行业发展前景不容乐观。预计2025年全球基建行业增长率仅为2.7%，低于2024年2.9%的发展增速。其中，拉丁美洲和撒哈拉以南非洲地区部分国家债务负担沉重，本国政府财政无力填补基础设施融资缺口；中东、北非地区部分国家安全局势和政权稳定堪忧，将影响投资者参与信心，基础设施融资渠道收窄。本年度“一带一路”共建国家基础

设施发展成本指数得分继续停留在近 10 年低点，在一定程度上反映出上述融资困境对各国基础设施发展造成的不利影响，值得共建各方持续关注。

三 环境、社会、治理（ESG）转型挑战凸显，基建发展标准趋严

随着高质量共建“一带一路”进入新阶段，共建国家对国际承包商和基础设施项目的监管更加规范，能否有效落实 ESG 管理要求、通过基础设施建设促进包容性增长、在兼顾发展的同时有效保护生物多样性、促进东道国经济社会和谐等问题，均成为影响基础设施项目运作和国际承包商可持续发展成败的关键。据不完全统计¹⁰²，截至 2024 年底，已有 75 个“一带一路”共建国家出台与基础设施环保技术、低碳标准、环评框架、生态保护等相关的约束性文件；对国际承包商在绿色施工、碳排放控制和可持续技术应用等方面的能力提出更高要求，部分国家限制国际承包商开展钢铁、水泥、铝等传统高排放产业业务。相关国际组织和多边机构也围绕“环境、社会、治理（ESG）”、可持续发展等议题，制定《ISO/UNDP 可持续发展目标指南（ISO/UNDP PAS 53002:2024）》《欧洲可持续发展报告准则（ESRS）》等，要求国际承包商提升基础设施全生命周期环境可持续性，在信息披露、劳工权益、生物多样性保护等方面的标准趋严。可以预见，为适应相关监管要求，国际承包商经营管理成本将进一步提高。

表 26 主要多边开发银行环境与社会框架更新及气候目标（截至 2024 年 12 月 31 日）

多边开发银行	关键框架 / 战略	最新更新 / 生效日期	主要气候融资目标 / ESG 要求
联合国环境署（UNEP）	《可持续基础设施的国际良好实践原则》	2021 年发布	强调低碳技术、能源效率、绿色材料、全生命周期可持续性。
欧盟委员会（EC）	《欧洲可持续发展报告准则（ESRS）》	生效 / 逐步实施中	要求披露治理结构、反腐败、供应链透明度。
世界银行（WB）	环境和社会框架（ESF）及评估报告	ESF 自 2016 年推出，持续评估更新	对能源、交通、农业等项目提出更高的生物多样性保护、社区健康安全、劳工权益要求。
亚洲开发银行（ADB）	环境和社会框架（ESF）	2024 年 10 月	推动包容性绿色经济增长和减贫。
亚洲基础设施投资银行（AIIB）	环境和社会框架（ESF）；气候行动计划	ESF 于 2024 年 6 月 26 日更新；气候行动计划目标至 2025 年	引入气候政策融资；气候融资占总批准额比例到 2025 年至少达到 50%。

102 根据 ELAW 数据库、GreenFDC 数据库的公开数据查询。

续表 26

多边开发银行	关键框架 / 战略	最新更新 / 生效日期	主要气候融资目标 / ESG 要求
非洲开发银行 (AfDB)	气候变化与绿色增长战略框架; 绿色投资计划 (GIPA)	战略框架 (2021-2025) ; GIPA 持续推进	促进气候适应、气候智能型农业、绿色基建、可再生能源; 支持中小微企业绿色转型。
欧洲复兴开发银行 (EBRD)	绿色经济转型 (GET) 2021-2025; 巴黎协定校准方法论	GET (2021-2025) ; 巴黎协定校准自 2023 年 1 月; 方法论 2024 年 3 月更新	绿色融资占年业务量 50% 以上; 所有新活动与巴黎协定目标一致。

四 基础设施发展成本居高不下，国际承包商竞争更加激烈

近年来，全球大宗商品价格大幅波动，金融市场稳定性遭受冲击，导致基础设施原材料价格飞涨、劳动力价格走高、融资压力加剧，部分国家汇率大幅波动、通货膨胀居高不下，发展成本已成为制约“一带一路”共建国家基础设施发展的重要因素。结合指数表现来看，2024 和 2025 年，“一带一路”共建国家基础设施发展成本指数得分均为 98，处于近十年低位；2025 年，仅有 17 个共建国家发展成本指数上涨，超过 77% 的共建国家基础设施发展成本压力进一步升高。面对成本的结构性的攀升，国际承包商纷纷调整经营策略，通过更加多元化的市场布局和业务结构，拓展国际市场份额。根据 2024 年发布的 ENR250 强国际承包商榜单，上榜企业普遍加大对中东地区市场开发力度，中东地区营收占比有所提升；头部企业在中东地区的先发优势突出，对新进入的国际承包商形成挤出效应，中东地区行业集中度指数 (CR₁₀) 由 2023 年的 38% 快速升至 45% 以上。分领域来看，交通运输、建筑、石油化工、电力工程、信息通讯、水利水务等热点领域行业集中度指数 (CR₁₀) 均呈上升趋势，国际承包商在围绕关键项目的争夺烈度更强。

第三节 “一带一路”共建国家基础设施发展建议

一 完善多双边合作机制，夯实基础设施合作基础

2024年以来，“一带一路”共建国家基础设施发展趋势向好，行业进入新一轮上升周期，各国政府和相关国际组织应把握难得的窗口期，进一步强化战略对接、优化政策环境，以高水平多双边合作促进“一带一路”基建合作高质量发展。一方面，应建立健全政府间沟通交流机制，定期围绕区域开发、互联互通、金融合作、标准制定等热点议题开展多双边对话，加强战略对接与规划衔接，推动形成更多有利于“一带一路”共建国家基础设施高质量发展的合作共识，为各国承包商合作参与项目建设营造良好环境。另一方面，应持续优化各项支持政策、提高财政倾斜力度，加快推动现有基础设施发展规划落地实施，提高本国基础设施发展延续性与可预见性；在市场准入、行政审批、人员往来、货物清关、服务保障等方面提供相关便利化安排，降低国际承包商发展成本，为开展国际基础设施合作提供良好营商环境。

二 深化各领域务实合作，拓展基础设施合作空间

高质量共建“一带一路”背景下，基础设施成为共建国家追求经济发展、社会进步、民生改善的关键载体，国际承包商应把握新形势下共建国家基建发展方向，深化与产供应链上下游企业的务实合作，在发展中寻求新的业务增长点。一是，应坚持差异化发展战略，顺应共建国家基础设施发展需求，把握基础设施绿色化、数字化转型方向，培育有企业特色的核心竞争力，深挖“一带一路”共建国家基建合作新亮点。二是，应坚持属地化发展战略，结合共建国家发展阶段特征，深度融入当地工业化、城市化建设，着力培育本地化团队，积极参与“基础设施+”项目建设，不断拓展国际业务发展空间。三是，应坚持合作共赢发展理念，拓展与设计咨询、装备制造、技术研发、生产制造等产供应链上下游企业的务实合作，拓展基础设施合作“朋友圈”，提高基础设施综合开发和服务能力。

三 推动投融资机制创新，激活基础设施潜在需求

近年来，融资瓶颈已成为制约“一带一路”共建国家基础设施发展的关键问题，多边金融机构、各国政策性银行、商业银行需加强合作、共同应对。一是，应坚持风险共担、收益共享的发展理念，搭建国际基础设施融资合作平台，进一步加快规则和标准对接，探索建立各方接受的审核评判标准；持续拓宽共建国家基建融资渠道，提高相关资金使用效率，推动构建包容、可及、可持续的基础设施融资环境。二是，应加快金融服务工具创新，探索推广供应链金融平台、可持续挂钩贷款（SLL）、数字货币桥（m-CBDC Bridge）、A/B组合贷款等新型服务模式，更好满足高杠杆、长周期的基础设施项目融资需求。三是，应完善多边开发银行与政策性保险机构合作机制，通过担保、再保险、债务重组等方式化解债务问题，推动设立“应急流动性保障基金”和跨国再保险平台，加快本币融资与区域支付体系建设，防范各类金融风险。

四 强化风险与合规管控，推动基础设施平稳建设

当前，地缘政治冲突加剧、各国经济复苏分化，各类传统风险与非传统风险相互交织，“一带一路”基础设施合作面临诸多挑战。国际承包商应进一步提高风险与合规管控能力，以有效应对外部环境变化。一是，应密切关注重点国家政局变化、经济形势和社会风险，依托专业机构加强对项目风险的评估和预警，审慎调整业务布局；将风险意识贯穿项目运营始终，分级分类制定风险预案，做好项目前中后期风险评估与管理工作；切实加大安防投入，提高处突应变能力，维护海外项目人员和资产安全。二是，应进一步强化合规意识、提升合规发展能力，围绕共建国家和相关国际组织核心关切，建立各项合规机制，不断提高合规风险识别和处置能力；应积极响应可持续、ESG、气候韧性、社会责任等国际公认的发展原则，建立与国际规则标准相符的内部管理规范，主动开展社区沟通、信息披露等工作，分散化解各类潜在风险，为基础设施项目顺利推进提供坚实保障。

参考文献

- [1] Sakouba I, Chen Z. Infrastructure Spending and the Regional Financial Development: Evidence from the Eastern African Belt and Road Initiative Countries[J]. *Journal of Asian and African Studies*, 2025, 60(2): 1174–1195.
- [2] Simonov M. The Belt and Road Initiative and Partnership for Global Infrastructure and Investment: Comparison and current status[J]. *Asia and the Global Economy*, 2025, 5(1): 100106.
- [3] Peng S, Qian J, Xing X, et al. Technological Cooperation for Sustainable Development Under the Belt and Road Initiative and the Sustainable Development Goals: Opportunities and Challenges[J]. *Sustainability*, 2025, 17(2): 657.
- [4] Shen Z, Wang G, Ali A, et al. Study on the cooperation model of infrastructure projects in the third-party market of the Belt and Road[J]. *International Journal of Construction Management*, 2025: 1–17.
- [5] Li Y, Zhao Y, Yao X. Does the Belt and Road Initiative upgrade the global value chain for BRI Countries: Revealing the substantial role of infrastructure[J]. *International Review of Economics & Finance*, 2024, 89: 832–842.
- [6] Mahmood S, Sun H, Iqbal A, et al. Green finance, sustainable infrastructure, and green technology innovation: pathways to achieving sustainable development goals in the belt and road initiative[J]. *Environmental Research Communications*, 2024, 6(10): 105036.

- [7] Li W, Lu S. Assessing structural transformation and the potential impacts of belt and road initiative projects in Africa[J]. The European Journal of Development Research, 2024, 36(3): 548–570.
- [8] 崔健. “一带一路”倡议与共建国家数字基础设施建设[J]. 对外经贸, 2025,(04):14–18.
- [9] 王晓宇. “五大合作格局”视角下基础设施建设赋能中阿贸易发展: 机理、成就与展望[J]. 阿拉伯世界研究, 2025,(02):3–24+156.
- [10] 沈喜彭. 中国与非洲共建“一带一路”的重大成就[J]. 现代国际关系, 2025,(01):125–146+149.
- [11] 刘帷韬, 秦一博, 熊超, 等. “一带一路”背景下基础设施的贸易影响——基于“新亚欧大陆桥经济走廊”沿线国家的分析[J]. 生产力研究, 2024,(09):24–29.
- [12] 魏方, 周杰. 数字基础设施建设对全球价值链升级的影响——来自共建“一带一路”国家的实证检验[J]. 亚太经济, 2024,(03):86–95.
- [13] 谢亚宏. 塞尔维亚加强基础设施建设[N]. 人民日报, 2024–03–25(016).
- [14] 吴华稳. 中国与尼泊尔交通基础设施建设分析[C]// 中国公路学会养护与管理分会, 重庆高速公路集团有限公司, 招商局重庆交通科研设计院有限公司. 中国公路学会养护与管理分会第十三届学术年会论文集. 国家铁路局市场监测评价中心, 2024:63–67.
- [15] 杨彪, 刘素蔚, 周洋. 《欧洲风电行动计划》对电力基础设施建设的启示[J]. 中国电力企业管理, 2024,(01):92–94.
- [16] 陈章喜. 澳门回归 25 周年经济适度多元发展的探索与展望. 亚太经济, 2024,(05):174–184.
- [17] 谭尧, 关伟. 澳门文化旅游业转型发展: 政策内涵与实现路径. 深圳社会科学, 2025,8(02):25–35.
- [18] 李子晨, 洪剑儒. 商务部: 将进一步推动内地与澳门经贸交流合作. 国际商报, 2024–12–20(001).
- [19] 贾天兵. 澳门金融业的跨越式发展. 中国金融, 2024,(24):22–24.
- [20] 贾天兵. 国家改革开放进程中澳门银行业加速发展. 国际金融, 2024,(12):74–80.
- [21] 邢晓婧. 澳门特区候任行政长官岑浩辉: 书写澳门特色“一国两制”成功实践新篇章. 环球时报, 2024–12–12(010).

- [22] 杨天智,李心迪.澳门特别行政区行政长官贺一诚:澳门已经不是以博彩业为主的城市了[N].南方日报,2024-12-11(A02).
- [23] 孙天霖.发挥好澳门的葡语国家“精准联系人”作用.人民日报,2024-12-04(005).
- [24] 陈朋亲,谢宇平,毛艳华.葡语国家制度质量、营商环境与中国对外直接投资——兼谈澳门中葡平台的作用.深圳社会科学,2024,7(06):68-79.
- [25] 任成琦.发力“一带一路”,澳门作用独特在哪?.人民日报海外版,2024-08-21(004).
- [26] 刘圆圆.发挥粤港澳综合优势 共同参与“一带一路”高质量发展.人民政协报,2024-07-08(004).
- [27] 史凡玉.携手澳门,大道同行——访中国对外承包工程商会会长房秋晨.国际工程与劳务,2024,(05):10-15.
- [28] 史凡玉.高质量对接“一带一路”倡议 实现澳门经济适度多元化发展——访澳门贸易投资促进局主席余雨生.国际工程与劳务,2024,(05):16-21.
- [29] 罗志昌.探析“一带一路”澳门之机遇与发展策略.国际工程与劳务,2024,(05):22-27.
- [30] 周密.澳门,积极参与“一带一路”建设空间广阔.国际工程与劳务,2024,(05):48-52.
- [31] 郑阳,王怀明,魏珈玮.绿色信贷发展、对外绿色投资与共建“一带一路”国家绿色技术创新.区域金融研究,2025,(01):24-38.
- [32] 马梅若.资金融通助力高质量共建“一带一路”.金融时报,2025-01-16(001)
- [33] 闫世刚,韩银安.加快推进共建绿色“一带一路”高质量发展.宏观经济管理,2024,(11):52-59.
- [34] 严新锋,陈李红.数字赋能“一带一路”中华语言文化国际传播[J].神州学人,2025,(03):52-55.

图表目录

图 1	“一带一路”共建国家基础设施发展指数（2025）	02
图 2	“一带一路”共建国家基础设施发展指数（2014-2025）	03
图 3	“一带一路”共建国家基础设施发展指数与实际 GDP 增长率（2025）	07
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	09
图 5	2018-2024 年全球前 250 名国际承包商新签合同额及营业额情况	13
图 6	2015-2024 年“一带一路”共建国家基础设施行业增加值	15
图 7	2014-2024 年一带一路“基础设施+”模式项目数量占比	20
图 8	“一带一路”共建国家基础设施发展环境指数（2025）	26
图 9	“一带一路”共建国家基础设施发展环境指数（2014-2025）	27
图 10	“一带一路”共建国家基础设施发展需求指数（2025）	32
图 11	“一带一路”共建国家基础设施发展需求指数（2014-2025）	33
图 12	“一带一路”共建国家基础设施发展热度指数（2025）	39
图 13	“一带一路”共建国家基础设施发展热度指数（2014-2025）	40
图 14	“一带一路”共建国家全球基建新签合同金额（单位：亿美元）	44
图 15	“一带一路”共建国家基础设施发展成本指数（2025）	47
图 16	“一带一路”共建国家基础设施发展成本指数（2014-2025）	48
图 17	沙特阿拉伯基础设施发展环境指数情况	57
图 18	坦桑尼亚基础设施发展环境指数情况	66
图 19	印度尼西亚基础设施发展环境指数情况	74

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	各区域基础设施发展指数变化情况	04
表 3	各区域基础设施发展环境指数变化情况	27
表 4	发展环境指数得分及排名 (TOP15)	28
表 5	各区域基础设施发展需求指数变化情况	33
表 6	发展需求指数得分及排名 (TOP15)	34
表 7	各区域基础设施发展热度指数变化情况	40
表 8	发展热度指数得分及排名 (TOP15)	41
表 9	2024 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	45
表 10	各区域发展成本指数变化情况	48
表 11	发展成本指数得分及排名 (TOP15)	49
表 12	沙特阿拉伯基础设施发展指数及变化情况	56
表 13	沙特阿拉伯基础设施发展需求指数及变化情况	58
表 14	2024 年沙特阿拉伯开工的部分电力工程项目	58
表 15	2024 年沙特阿拉伯新签的部分石油化工项目 (单位: 万美元)	60
表 16	2024 年沙特阿拉伯部分在建建筑业项目	61
表 17	坦桑尼亚基础设施发展指数及变化情况	65
表 18	坦桑尼亚基础设施发展需求指数及变化情况	67
表 19	2024 年坦桑尼亚部分在建建筑业项目	67
表 20	2023-2024 年坦桑尼亚开工的部分交通运输项目	69
表 21	2024 年坦桑尼亚部分在建电力工程项目	69
表 22	印度尼西亚基础设施发展指数及变化情况	73
表 23	印度尼西亚基础设施发展需求指数及变化情况	75
表 24	2024 年印度尼西亚部分在建交通运输项目	76
表 25	2024-2025 年印度尼西亚开工的部分建筑业项目	77
表 26	主要多边开发银行环境与社会框架更新及气候目标 (截至 2024 年 12 月 31 日)	83



Belt and Road Infrastructure Development Index



联系方式 CONTACT

中国对外承包工程商会
电话:0086-10-81130091
网址:www.chinca.org
邮箱:zhangkai@chinca.org

China International Contractors Association (CHINCA)
Tel:0086-10-81130091
Web:www.chinca.org
E-mail:zhangkai@chinca.org



商会微信公众号