

“一带一路”国家

基础设施发展指数报告 2021

The Belt and Road Infrastructure Development Index Report 2021



> 目录 CONTENTS



引言	III
术语表	V
2021年“一带一路”国家基础设施发展指数	VII
第一章 “一带一路”国家基础设施发展总体特征	01
第一节 “一带一路”国家基础设施发展指数分析	02
第二节 “一带一路”国家基础设施发展新特征	07
第三节 国际承包商业务发展分析	11
第二章 “一带一路”国家基础设施发展子指数分析	20
第一节 “一带一路”国家基础设施发展环境指数	21
第二节 “一带一路”国家基础设施发展需求指数	27
第三节 “一带一路”国家基础设施发展热度指数	32
第四节 “一带一路”国家基础设施发展成本指数	38
第三章 葡语国家基础设施发展情况分析	43
第一节 葡语国家基础设施发展指数	44
第二节 澳门特区参与共建“一带一路”的最新成果	51
第三节 中国与葡语国家基础设施合作展望	59

第四章	“一带一路”重点国别基础设施发展指数分析	62
	孟加拉人民共和国	63
	莫桑比克共和国	70
	沙特阿拉伯王国	77
第五章	“一带一路”国家基础设施发展趋势	84
	第一节 “一带一路”国家基础设施发展机遇	85
	第二节 “一带一路”国家基础设施面临的总体风险	87
	第三节 国际基础设施重点区域及热点行业风险提示	89
	第四节 “一带一路”国家基础设施发展政策建议	91
	参考文献	93
	图表附录	98

> 引言 INTRODUCTION



2021年，新冠疫情仍在全球蔓延，正如习近平总书记所强调，新冠疫情全球大流行使世界大变局加速变化，国际经济、科技、文化、安全、政治等格局都在发生深刻调整，世界进入动荡变革期。身处这场大变局，人类是休戚与共的命运共同体，世界各国唯有团结合作，才能最终战胜疫情。新形势下，高质量共建“一带一路”已成为各方共识，基础设施互联互通取得的丰硕成果，为世界各国的发展带来新的机遇。

面对不断变化的行业发展形势，在澳门贸易投资促进局的大力支持下，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：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）在前期良好合作的基础上，共同开展了2021年“一带一路”国家基础设施发展指数研究工作，并第五次发布《“一带一路”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“一带一路”互联互通新局面。

《“一带一路”国家基础设施发展指数报告2021》延续之前研究框架，以71个重点国家（包括63个“一带一路”国家和8个葡语国家）为研究对象，从发展环境、发展需求、发展热度和发展成本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。考虑新冠疫情对基建行业造成的影响，本年度我们在保持指标体系不变的基础上，优化了基础设施发展指数模型和报告结构，呈现以下新特点：

（1）区分三种不同情景。新冠疫情的发展形势存在较大不确定性，我们借鉴国际货币基金组织的研究方法，分别定义了基准情景、乐观情景和悲观情景，并进行了指数测算。基准情景下，发达经济体和一些新兴市场经济体在2021年夏季（第二季度）得到广泛的新冠疫苗供应，大多数国家/地区到2022年下半年将获得广泛的新冠疫苗供应。乐观情景下，新冠疫苗的有效性和普及率进一步提高，世界经济复苏进程快于预期，基础设施

发展势头强劲。悲观情景下，新冠疫苗的有效性和普及率不佳，疫情反复、全球感染人数快速增加，世界经济增长疲软，基础设施发展面临更严峻挑战。如无特殊说明，本报告重点分析基准情景得分情况。（2）突出澳门特区元素。作为在澳门特区发布的重要研究成果，为突出澳门特区特色，本报告对葡语国家基础设施发展情况做了专项研究，同时系统回顾了澳门特区积极参与“一带一路”建设的丰硕成果，并就澳门特区如何把握国家“十四五”规划和粤港澳大湾区建设等机遇建言献策。（3）优化模型指标。我们利用中国信保国家风险数据库对全球风险事件的跟踪和检测，在指标体系中纳入了新冠疫情确诊人数、疫苗接种人数、战乱与冲突风险事件、主权信用风险事件、基础设施行业政策变化等高频数据，最大化吸收数据信息，更加客观准确描述基础设施行业发展变化情况。

据此，本报告的结构安排如下：第一部分介绍了“一带一路”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“一带一路”基础设施发展指数；第三部分重点介绍了葡语国家基础设施发展情况；第四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；第五部分探讨了“一带一路”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。

本报告所有数据均来源于国际货币基金组织（IMF）、世界贸易组织（WTO）、世界银行（WORLD BANK）、世界经济论坛（WEF）、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）、Fitch Solutions 等公开信息源，文中观点是对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
2021年7月

术语表 GLOSSARY



基础设施
本报告沿用联合国及 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：能源（电力）、交通（铁路、公路、机场、港口）、通信、水务（供水和污水处理）、公共卫生等。
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”国家
本报告研究对象包括 71 个重点国家，其中有 63 个“一带一路”国家和 8 个葡语国家。其中，63 个“一带一路”沿线国家具体包括菲律宾、柬埔寨、老挝、马来西亚、缅甸、泰国、文莱、新加坡、印度尼西亚、越南、阿塞拜疆、白俄罗斯、俄罗斯、格鲁吉亚、摩尔多瓦、乌克兰、亚美尼亚、蒙古、阿富汗、巴基斯坦、不丹、马尔代夫、孟加拉、尼泊尔、斯里兰卡、印度、埃及、阿拉伯联合酋长国、阿曼、巴林、卡塔尔、科威特、黎巴嫩、沙特阿拉伯、土耳其、也门、伊拉克、伊朗、以色列、约旦、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦、阿尔巴尼亚、爱沙尼亚、保加利亚、波兰、波斯尼亚和黑塞哥维纳、黑山、捷克、克罗地亚、拉脱维亚、立陶宛、罗马尼亚、北马其顿共和国、塞尔维亚、塞浦路斯、斯洛伐克、斯洛文尼亚、希腊和匈牙利。
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阿塞拜疆、白俄罗斯、俄罗斯、格鲁吉亚、摩尔多瓦、乌克兰、亚美尼亚以及蒙古。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，但与前两年度区域划分保持一致，仍将其纳入独联体的研究范畴。
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、不丹、马尔代夫、孟加拉、尼泊尔、斯里兰卡和印度。
葡语国家
葡语国家共有 8 个，包括安哥拉、巴西、佛得角、几内亚比绍、莫桑比克、葡萄牙、圣多美和普林西比、东帝汶。

西亚北非地区
根据联合国区域划分标准，西亚北非地区包括埃及、阿拉伯联合酋长国、阿曼、巴林、卡塔尔、科威特、黎巴嫩、沙特阿拉伯、土耳其、也门、伊拉克、伊朗、以色列和约旦。
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，中东欧地区包括阿尔巴尼亚、爱沙尼亚、保加利亚、波兰、波斯尼亚和黑塞哥维纳、黑山、捷克、克罗地亚、拉脱维亚、立陶宛、罗马尼亚、北马其顿共和国、塞尔维亚、塞浦路斯、斯洛伐克、斯洛文尼亚、希腊和匈牙利。
“一带一路”国家基础设施发展指数
“一带一路”国家基础设施发展指数是一个反映“一带一路”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”国家基础设施发展环境指数
“一带一路”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、冲击因素和行业环境多个维度，充分反映企业参与“一带一路”国家基础设施建设可能面临的环境状况。
“一带一路”国家基础设施发展需求指数
“一带一路”国家基础设施发展需求指数反映了一国基础设施行业相对需求和绝对需求的总和，指数越高表示一国基础设施投资需求和市场潜力越大。其中相对需求是指在当期人均收入水平条件下，为满足消费者和生产者生产生活所需的基础设施投资需求。绝对需求是指使一国为达到最优社会服务水平的基础设施投资需求。
“一带一路”国家基础设施发展热度指数
“一带一路”国家基础设施发展热度指数基于全球基础设施建设项目新签合同额、基建项目的私人投资额、中国对外承包工程新签合同额等指标进行测算，用以反映一国短期内基础设施行业的投资热度。发展热度指数越高表示一国基础设施建设投资活跃度越高，市场吸引力越大。
“一带一路”国家基础设施发展成本指数
“一带一路”国家基础设施发展成本指数包含经营成本和融资成本两个要素。其中，经营成本主要衡量企业开展基础设施建设过程中所产生的原材料、劳动力、汇率波动、许可证获得等生产经营成本；需要注意的是，经营成本是逆向指标，指数越高，代表经营成本越小。融资成本衡量企业开展基础设施建设所面临的项目资金借贷成本，同属于逆向指标，融资成本指数越高，代表成本越小。
总指数和区域指数
总指数反应了“一带一路”71国的总体情况，将各国指数以GDP为权重加权平均而来；区域指数反应的是各个区域的得分情况，测算方法与总指数相同。
基准情景、乐观情景和悲观情景
基准情景下，大多数国家/地区到2022年下半年将获得广泛的新冠疫苗供应。乐观情景下，新冠疫苗的有效性和普及率进一步提高，经济复苏快于预期。悲观情景下，新冠疫苗的有效性和普及率不佳，疫情反复、全球感染人数快速增加。如无特殊说明，均指基准情景。

2021年“一带一路”国家基础设施发展指数

排名	2021年基础设施发展指数			同比变动		排名	2021年基础设施发展指数			同比变动	
	国家	得分	得分	排名	国家		得分	得分	排名		
1	印度尼西亚	131	+5	不变	37	土耳其	108	+2	↓10		
2	马来西亚	125	+5	不变	38	尼泊尔	108	+4	↑1		
3	菲律宾	125	+8	不变	39	保加利亚	108	+5	↑7		
4	越南	124	+8	↑1	40	拉脱维亚	108	+5	↑8		
5	巴基斯坦	121	+6	↑1	41	塔吉克斯坦	107	+1	↓16		
6	泰国	120	+11	↑9	42	白俄罗斯	107	+2	↓12		
7	埃及	118	+5	↑1	43	伊朗	107	+3	↓2		
8	阿拉伯联合酋长国	118	+4	↓1	44	波兰	107	+3	↓4		
9	孟加拉	117	+6	↑1	45	摩尔多瓦	107	+3	↓7		
10	俄罗斯	117	--	↓6	46	阿曼	107	+5	↑5		
11	沙特阿拉伯	117	+7	↑2	47	土库曼斯坦	107	+3	↓5		
12	新加坡	117	+8	↑5	48	伊拉克	106	+3	↓3		
13	柬埔寨	116	+7	↑3	49	斯洛文尼亚	106	+3	不变		
14	蒙古	113	+3	不变	50	立陶宛	105	+6	↑12		
15	巴西	112	+3	↑3	51	约旦	105	+2	↓4		
16	乌兹别克斯坦	112	+4	↑5	52	不丹	105	+3	不变		
17	老挝	112	+3	↑2	53	佛得角	105	+5	↑2		
18	哈萨克斯坦	112	--	↓9	54	莫桑比克	104	+5	↑7		
19	卡塔尔	111	+1	↓7	55	希腊	104	+5	↑4		
20	匈牙利	111	+4	↑3	56	爱沙尼亚	104	+3	↓2		
21	文莱	110	+4	↑5	57	吉尔吉斯斯坦	104	+1	↓7		
22	克罗地亚	110	+4	↑7	58	阿塞拜疆	104	+3	↓5		
23	斯里兰卡	110	+5	↑12	59	马尔代夫	104	+5	↓1		
24	波黑	110	+5	↑9	60	罗马尼亚	102	+3	不变		
25	科威特	110	+4	↑3	61	塞浦路斯	102	+4	↑3		
26	斯洛伐克	110	+5	↑6	62	黑山	102	+3	↑1		
27	北马其顿	110	+5	↑4	63	东帝汶	102	+4	↑2		
28	葡萄牙	109	+6	↑16	64	以色列	101	+1	↓8		
29	阿尔巴尼亚	109	+4	↑5	65	黎巴嫩	100	--	↓8		
30	塞尔维亚	109	+5	↑6	66	阿富汗	100	+5	不变		
31	格鲁吉亚	109	+1	↓11	67	巴林	99	+4	不变		
32	缅甸	109	+2	↓10	68	乌克兰	98	+4	↑1		
33	安哥拉	109	+5	↑4	69	圣多美和普林西比	98	+3	↓1		
34	捷克	109	+5	↑9	70	几内亚比绍	97	+3	不变		
35	亚美尼亚	109	+2	↓11	71	也门	95	+3	不变		
36	印度	108	-3	↓25							

■ 东南亚
 ■ 中亚
 ■ 南亚
 ■ 葡语国家
 ■ 独联体和蒙古
 ■ 中东欧
 ■ 西亚北非

第一章

“一带一路”国家基础设施发展总体特征

2021年“一带一路”国家基础设施发展指数得分止跌回升，各国相继出台的经济刺激政策，以及经济复苏预期的不断增强，为处于近十年来低谷中的“一带一路”国家基础设施发展带来希望。但新冠疫情在短期内难以得到根本遏制，持续蔓延、反复暴发的风险依然存在，疫情背景下的“一带一路”国家基础设施发展仍存变数。把握机遇、迎接挑战，推动“一带一路”国家基础设施高质量、可持续发展是各方的共同目标。

第一节 “一带一路”国家基础设施发展指数分析

一 “一带一路”国家基础设施发展指数止跌回升

2021年，“一带一路”国家基础设施发展总指数止跌回升，从2020年的110上升至113¹。随着世界主要经济体推出宽松的财政货币政策，新冠疫苗全球接种进程加快，2021年“一带一路”国家经济复苏迹象显著，基建行业实现恢复性发展的趋势日益明显。当然，受疫情持续、通胀压力、成本上扬等不利因素影响，“一带一路”国家基础设施发展仍远未恢复到新冠疫情暴发前的水平。

考虑到新冠疫情走向的不确定性，本报告借鉴国际货币基金组织（IMF）的研究方法，在基准情景之外，还区分乐观情景和悲观情景分别进行了测算²。在疫苗接种加速推进的乐观情景下，“一带一路”国家基础设施发展总指数得分进一步回升至116；在疫苗接种滞后、疫情难以遏制的悲观情景下，“一带一路”国家基础设施发展总指数得分将降至111。

1 此得分为基准情景。

2 基准情景是指——假设发达经济体和一些新兴市场经济体在2021年夏季（第二季度）得到广泛的新冠疫苗供应，大多数国家/地区到2022年下半年将获得广泛的新冠疫苗供应。乐观情景是指——新冠疫苗的有效性、产能取得更好进展，增强了人们对疫情大流行得到更快遏制的预期，从而提振企业和消费者的信心，带来更为强劲的投资、消费和就业复苏，全球经济增长强于基准情景。悲观情景是指——新冠疫苗的有效性、产量供应或接种进度不佳，较基准情景更差，新冠肺炎的感染和死亡人数迅速增加，疫情难以遏制削弱了企业和家庭的信心，企业破产数量增加，投资低迷，消费疲软，全球经济增长弱于基准情景。

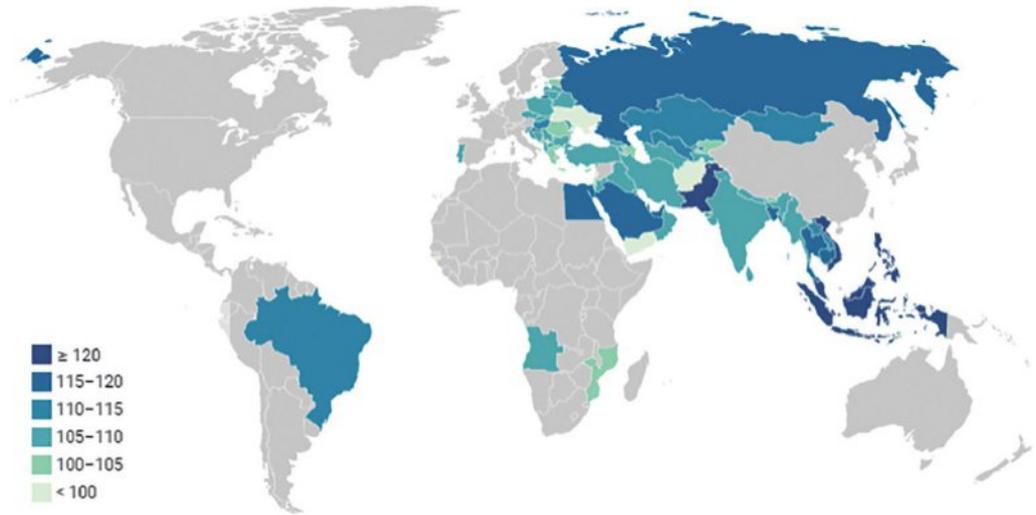


图1 “一带一路” 国家基础设施发展指数 (2021)

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。

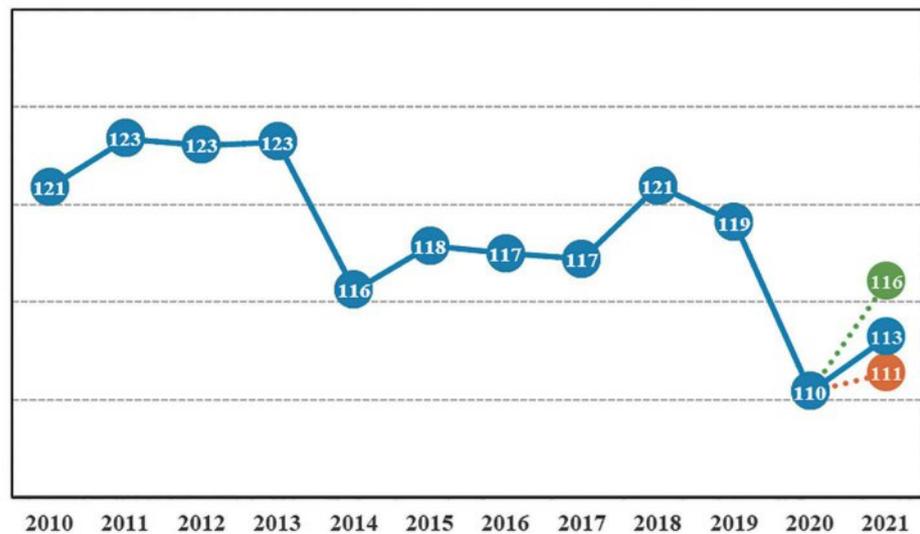


图2 “一带一路” 国家基础设施发展指数 (2010-2021)

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：蓝线表示基准情景下指数得分，绿线表示乐观情境下指数得分，橙线表示悲观情境下指数得分。

表 1 “一带一路”国家基础设施发展分指数变化情况

分指数	2019	2020	2021
总指数	119	110	113
发展环境指数	115	102	107
发展需求指数	130	121	125
发展热度指数	119	110	112
发展成本指数	107	106	105

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 东南亚指数保持领先，南亚指数有所下降

2021年，除南亚地区基础设施发展指数得分下降之外，其他区域发展指数得分均有所上升。其中，东南亚、独联体和蒙古发展指数得分列前两位，排名与2020年一致；葡语国家在巴西、葡萄牙两个重点市场带动下，指数得分排名涨至第3位；南亚地区部分国家疫情出现反复，排名由2020年的第3位降至第6位；中东欧地区发展需求和市场热度不及其他区域，指数排名仍列最后一位。

东南亚地区指数得分居于首位。得益于旺盛的建设需求、友好的发展环境、较强的投资吸引力和成本优势，东南亚地区基础设施发展指数继续领跑七个区域，指数得分为125，印度尼西亚、马来西亚、菲律宾、越南、泰国等国指数排名均较为靠前。在东南亚10国中，有8个国家的发展指数得分位列本年度排行榜前20位，区域基础设施发展整体优势显著。

中东欧地区指数得分继续垫底。中东欧地区国家数量多，各国基础设施发展环境和基建成本差异较大。2021年中东欧地区基础设施发展指数在七个区域中得分最低，仅为107。分国家来看，立陶宛、希腊、爱沙尼亚、罗马尼亚、塞浦路斯、黑山等国发展指数不高，拉低了该地区的指数得分；但北马其顿、保加利亚等国在企业经营成本等方面具有较大优势，相关国家的基础设施行业仍具有潜力。

南亚成为本年度唯一指数得分下降的地区。本年度，南亚地区基础设施发展指数得分为110，排名由2020年的第3位大幅下降至第6位。新冠疫情在印度大规模暴发，对南亚地区基础设施发展造成较大冲击，是导致南亚地区指数得分下降的主要原因。

表 2 各区域发展指数变化情况

区域	2021 年		2020 年	
	指数	排名	指数	排名
东南亚	125	1	119	1
独联体和蒙古	115	2	114	2
葡语国家	112	3	108	5
西亚北非	110 ³	4	107	6
中亚	110 ⁴	5	110	4
南亚	110 ⁵	6	111	3
中东欧	107	7	103	7

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。

三 经济复苏带动各国指数普涨，不同收入水平国家表现各异

2021 年，69 个“一带一路”国家的基础设施发展指数得分较上年有所增长。从指数上升幅度来看，中高收入⁶国家经济恢复较快，指数得分上升幅度较大，平均涨幅为 4.0%；低收入国家指数得分上升幅度较小，基建行业发展面临一定的压力。

从国别指数得分和排名上涨情况来看，泰国指数得分涨幅最大，由 2020 年的 109 升至今年的 120，同比上涨 9.4%⁷；基础设施发展环境改善、交通等领域投资需求回暖、发展热度升温、企业融资成本降低，是泰国指数得分显著回升的主要因素。葡萄牙为指数排名上升最多的国家，由 2020 年的第 44 位升至 28 位；交通、通信、公共卫生等领域投资活跃，货币市场利率下调使基建项目融资成本下降，成为葡萄牙指数得分排名上升的关键。

从国别指数得分和排名下降情况来看，哈萨克斯坦和印度是本年度仅有的两个指数得分下降的国家，同时印度也是指数排名降幅最大的国家。其中，哈萨克斯坦发展环境较 2020 年虽有好转，但市场热度略有下降，加之通货膨胀率上升导致成本压力加

3 西亚北非实际指数得分为 110.4。

4 中亚地区 2020 年基准情景指数得分为 109.5，2021 年指数得分为 110.1，2021 年指数得分较 2020 年略有上升。

5 南亚实际指数得分为 110.0。

6 根据世界银行收入划分标准。

7 指数实际数值非整数（文中取整表述），所以变化率可能与按文字表述数值计算有差异。

大，基础设施发展指数得分略有下降。印度疫情形势严峻、经济复苏不确定性较高，对基础设施发展热度、企业经营和融资成本影响突出；疫情对该国基础设施上下游产业造成严重冲击，叠加区域经济萎靡、投资情绪减退等不利因素，印度基础设施发展指数排名由 2020 年的第 11 位跌至 36 位。

第二节 “一带一路”国家基础设施发展新特征

一 疫情背景下基础设施发展呈现较强韧性

2020年，新冠疫情在全球肆虐，各国基础设施发展遭遇前所未有的严峻挑战，“一带一路”基础设施发展指数降至近十年最低点。进入2021年，随着疫情逐步缓解，各国发展环境、发展需求和发展热度得分有所改善，基础设施发展指数普遍止跌回升，“一带一路”国家基础设施恢复性发展预期不断增强。

为拉动经济回暖、吸引国际投资、促进就业消费，不少“一带一路”国家自2020年起陆续推出以基建投资为重点的经济刺激计划。例如，印度尼西亚加大基建财政预算、孟加拉国增加铁路项目的财政拨款、埃及加快以新首都建设为代表的城市化建设步伐等。2021年，围绕上述经济刺激计划的落地实施，交通、电力、房建、医疗卫生等事关国计民生的项目成为各国政府支持重点，“一带一路”国家基础设施行业表现出较强的发展韧性。

二 碳中和引领基础设施建设新方向

2020年以来，以碳中和为核心的绿色发展目标在全球范围得到积极响应。截至2021年4月，全球已有130个国家和地区提出碳中和的目标。其中，中国承诺在2030年前实现碳达峰、2060年前实现碳中和；美国、欧盟、日本等也提出各自的减排计划。

受此影响，各国政府尤其是发达国家正积极调整能源结构，加快淘汰煤电等化石能源，加大对风光电热等新能源项目的政策支持力度。相关金融机构也在积极制定融资标准和原则，更加强调绿色发展、环境友好等可持续发展要求，目前已有多家金融机构公开声明停止对包括煤电在内的化石能源项目的融资支持，并承诺加大对可再生能源项目的投资。在项目层面，以风电、光伏为代表的新能源项目正成为各方开展电力合作的重点。据Fitch Solutions项目数据库显示，2020年全球光伏、水电项目数量同比增速均超过100%，远超其他类型发电项目。碳中和已成为一场系统性变革，将对“一带一路”国家基础设施发展产生广泛而深远的影响。

但也应看到，“一带一路”国家发展水平和资源禀赋各异，基础设施的发展条件和需求不同，多数国家仍处于碳排放上升阶段，要统筹推进碳减排与保障经济增长，还需要包括各国政府、金融机构、国际组织等在内的各方共同努力。

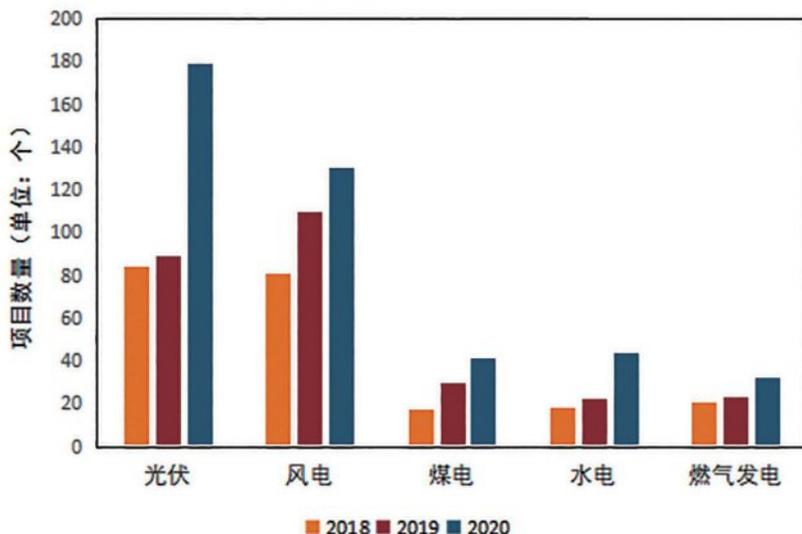


图3 近三年全球新增能源基础设施项目数量

数据来源：Fitch Solutions，研究团队整理。

表3 代表性金融机构限制煤电措施

金融机构	类型	限制政策
法国国家投资银行	出口信贷机构	仅支持使用超超临界技术且碳排放量低于 750g/ 千万时的燃煤电站。
韩国进出口银行	出口信贷机构	仅支持使用超超临界技术且碳排放量低于 750g/ 千万时的燃煤电站。
拉丁美洲出口银行	出口信贷机构	仅支持使用超超临界技术且碳排放量低于 750g/ 千万时的燃煤电站。
ACHMEA	保险 / 再保险	大幅停止煤炭保险并剥离煤炭资产。
安联保险	保险 / 再保险	大幅停止煤炭保险并剥离煤炭资产。从 2030 年不再为 25% 以上的煤炭企业提供财产险和意外伤害保险。
瑞士再保险公司	保险 / 再保险	2040 前从再保险条约中完全淘汰燃煤。
澳大利亚联邦银行	银行	到 2030 年实现零燃煤敞口。
南非联合银行	银行	除非在情有可原的情况下，否则不会为新的燃煤发电提供资金。
星展银行	银行	停止向燃煤电站和煤矿开采业提供贷款。

数据来源：美国能源与经济分析研究所，研究团队整理。

三 区域性贸易协定助推基础设施合作升级

当前，国际经贸格局与全球治理体系正经历深刻变革，区域性贸易协定作为多边合作体系的补充进入发展的快车道。2020年11月区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）正式签署，2021年非洲大陆自贸协定正式生效。与以WTO为代表的多边贸易体制相比，区域性贸易协定在产业覆盖面、投资准入等方面的规则更加具体，从而也为“一带一路”国家基础设施发展带来了新的机遇。

具体来看，各区域性贸易协定的陆续生效，对于高质量构建“一带一路”国家基础设施合作产业网络，提升各国基础设施合作水平发挥了重要作用。一方面，在更加优越的营商环境和政策支持下，国际承包商正加快在规划、设计、咨询、运营等多个领域拓展与东道国企业的合作，深度参与相关各国基础设施开发的各个阶段。国际承包商在提升本地化水平的同时，还有效带动了各方在资本、技术、人才等方面的合作。另一方面，区域性投资协定为整合区域经济、促进各国发展注入新的动力，相关国家城市化建设、产业升级、交通物流等的发展将提振对基础设施的需求，以房建、工业建设、产业园区、电力能源、公路铁路、机场港口等为代表的多个领域将涌现越来越多的项目机会。

表4 主要的全球及区域性贸易和投资协定对比分析

	WTO 关税及贸易总协定	区域全面经济伙伴关系协定 RCEP	中欧投资协定 ⁸ CAI	全面与进步跨太平洋伙伴关系协定 CPTPP
覆盖范围	全球范围内有162个成员国	东盟十国以及中国、日本、韩国、澳大利亚、新西兰共15个国家	中国及欧盟27国	包括日本、澳大利亚、加拿大、新西兰等11国
涵盖领域	涉及约100个部门，主要集中于实体行业	在WTO基础上，新增研发、管理咨询等22个部门，提高金融、海运等37个部门的承诺水平	中国在企业补贴、透明度、技术转让、标准制定、行政执法、金融监管等多个方面做出更高的开放市场承诺	相比RCEP，在服务业、知识产权、环境标准、等方面提出了更高的贸易标准
市场准入	采用有灵活性的市场准入原则，由各国政府根据本国的国情确定市场准入的规模、程度和时间	正面引导和负面清单相结合，在制造业、农业、林业、渔业、采矿业5个非服务业领域采用负面清单方式	使用准入前国民待遇加负面清单的模式	全部采用负面清单模式，要求各成员国除了限制或禁止开放的领域，应当以一般自由化措施予以全方面开放

8 2021年5月20日，欧洲议会通过相关决议，冻结了中欧投资协定批准程序。目前该协议尚未生效。

	WTO 关税及贸易总协定	区域全面经济伙伴关系协定 RCEP	中欧投资协定 CAI	全面与进步跨太平洋伙伴关系协定 CPTPP
贸易规则适用性	以非歧视性、公平贸易和透明度为主要原则。对发展中国家有一定的特殊和差别待遇	设立过渡性保障措施制度，给予最不发达国家特殊与差别待遇，通过经济和技术合作条款支持欠发达国家	—	在劳动和环境规则、竞争政策、国有企业、知识产权监管、互联网规则和数字经济等方面设定了更高的标准
关税水平	成员国间关税结构差别较大，但需要承诺不能随意把关重新提高到超过约束上限的水平	货物贸易零关税产品占比超 90%，部分产品存在十年的生效期，各国将保留一定的农产品配额	—	关税削减程度最高且生效较快，对某一成员的关税减让承诺的关税优惠将自动赋予其他所有成员

数据来源：研究团队整理。

四 ESG 成为国际基建合作新要求

为控制投融资风险、应对气候变化、助力全球可持续发展，越来越多的金融机构将 ESG（环境、社会和治理）作为国际基础设施项目立项和实施的重要评估指标，企业的 ESG 评级以及项目的 ESG 管理水平也成为国际金融机构或投资者提供融资支持的关键要素之一。针对这一变化，各国政府逐步推出与 ESG 相关的管理规定，对基础设施项目的投资、建设和运营提出了更高的社会、环境可持续要求。要符合国际通行的 ESG 管理要求，基础设施项目的承包商和运营商不仅要确保基础设施项目满足业主方的功能需求，而且要在建设和运营过程中充分保护员工、社区民众等利益相关方的合法权益，努力构建与各方和谐融洽的关系，尽可能减少项目对自然与生态环境的负面影响等等。目前，国际社会在 ESG 管理方面仍缺乏统一的标准，不同机构对 ESG 信息披露的要求也不尽相同，围绕基础设施领域 ESG 管理的国际对话及机制建设有待进一步完善。但是，应该看到，加强 ESG 管理，关注可持续发展，已经成为基础设施项目投资与建设的普遍共识。

第三节 国际承包商业务发展分析

国际承包商在全球基础设施建设中扮演着重要的角色。本节利用上市国际承包商的公开数据，梳理了 2010 年以来 ENR 上榜企业的经营情况及关键指标变化，分析了新冠疫情对国际承包商业务发展的影响，并结合部分国际承包商的应对措施，分析了后疫情时代国际承包商的发展前景和机遇挑战。

一 2010 年以来国际承包商业务发展情况

据 2020 年度美国《工程新闻纪录（ENR）》杂志发布的“全球最大 250 家国际承包商”榜单统计，上榜企业的海外业务已覆盖超过 140 个国家和地区，2019 年全部上榜企业的海外营业额高达 4730 亿美元。其中，排名前 20 的国际承包商 2019 年海外营业额超过 2610 亿美元，占全部 250 家承包商的 55%。考虑数据可得性，本节以 2020 年 ENR 国际承包商榜单中的 72 家上市公司企业为样本⁹，从海外业务、营收水平、资产规模、盈利能力、员工数量等方面详细分析了企业海外业务的情况。

中国企业资产规模大，海外业务收入占比较低。来自中国、欧盟、日本及韩国的企业较多，分别为 21、19、11 和 6 家，其资产规模分别达到 1.15 万亿、3690 亿、1080 亿和 790 亿美元。值得关注的是，虽然中国企业的资产规模超过全部样本资产规模的 60%，但因其国内业务规模较大，海外业务仅占总收入的 13% 至 15%。近 10 年来，中国企业总体国际市场份额由 2010 年的 13.8% 稳步提升至 2019 年的 25.4%，中国企业国际竞争力的显著增强。

⁹ 样本企业共包括 72 家上市公司，其中中国企业 21 家。2020 年，样本企业的总营收规模占 ENR 上榜企业的 73%，具有较强的代表性。

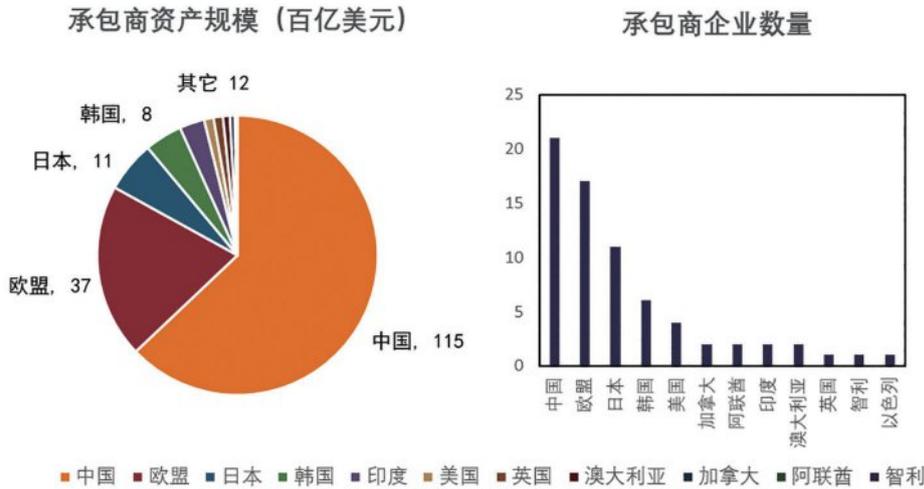


图 4 2020 年各国上市国际承包商资产规模

数据来源：Osiris，2020 年度 ENR250 榜单，研究团队整理，国家为企业注册国。

“一带一路”沿线国家对国际承包商吸引力较强。2019 年，ENR 上榜企业在“一带一路”沿线国家开设的分公司数量已达到 979 家，超过上榜企业在全世界所设分公司总数的一半。分区域来看，72 家样本企业在东南亚地区开设的分公司数量最多，南亚和中东北非地区排二、三位，在中东欧国家开设分公司数量最少。分国家来看，印度、印尼和马来西亚的分公司数量较多，沙特阿拉伯、波兰、巴西和乌兹别克斯坦等国也对国际承包商有较强的吸引力。

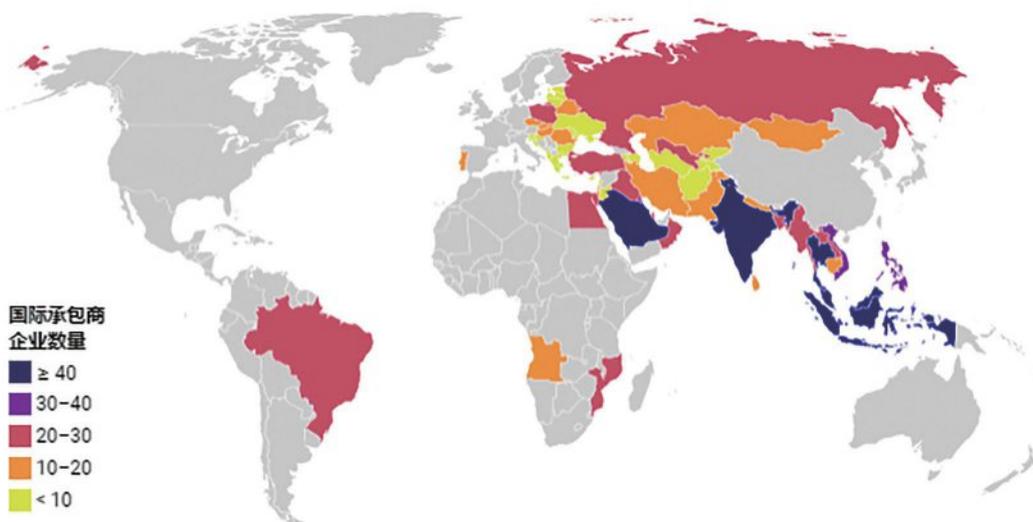


图 5 国际承包商对“一带一路”国家基础设施的参与情况

数据来源：2020 年度 ENR250 榜单，研究团队整理。

表 5 “一带一路” 国家国际承包商分公司数量 (TOP 20)

国家	企业数量	排名	国家	企业数量	排名
印度	46	1	缅甸	28	10
印度尼西亚	45	2	孟加拉	27	12
马来西亚	43	3	卡塔尔	25	13
沙特阿拉伯	42	4	阿曼	23	14
泰国	40	5	波兰	23	14
越南	37	6	伊拉克	23	14
新加坡	34	7	埃及	22	17
菲律宾	33	8	土耳其	22	17
科威特	33	8	巴西	21	19
俄罗斯	28	10	乌兹别克斯坦	21	19

数据来源：2020 年度 ENR250 榜单，研究团队整理。

国际承包商的本地业务占比有所回升。观察所有非中国样本企业¹⁰过去 10 年的业务表现，海外业务收入的占比长期维持在 55% 以上，跨国开展的基础设施合作，是保障欧盟、日韩及美国等发达国家和地区企业发展的重要支柱。但 2019 年，上述非中国样本企业的海外业务收入占比突然回落至 46%，或在一定程度上反映了国际承包商的业务发展趋势。

10 为更准确国际承包商经营情况的变化，本节将本地业务占比较高的中国承包商从样本中剔除，主要以 51 个非中国国际承包商作为研究对象，分析上市公司公开数据的变动。

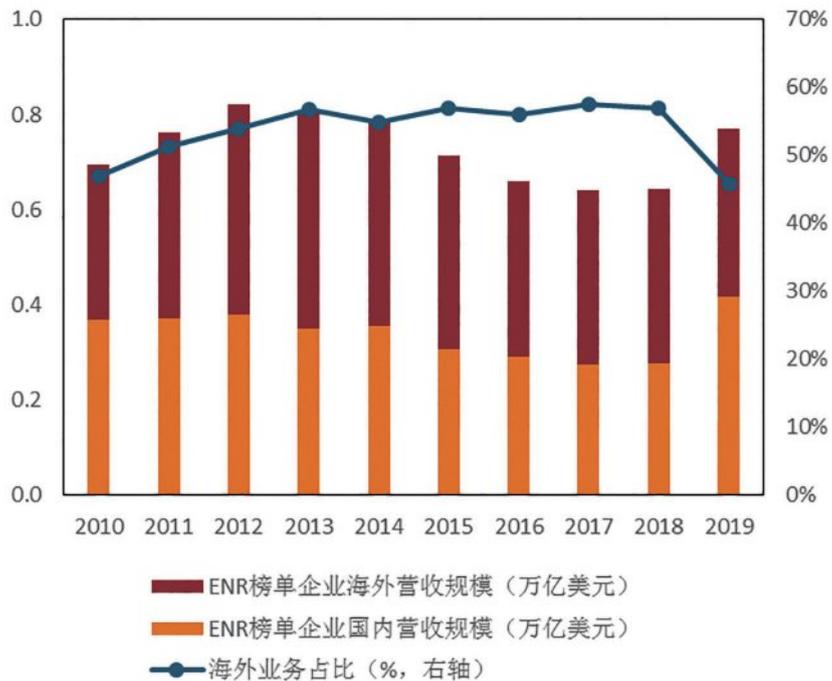


图6 国际承包商海外业务占比变化

数据来源：2020 年度 ENR250 榜单，研究团队整理，已剔除中国企业。

国际承包商资产和业务规模普遍上涨。2010 年以来，非中国样本企业逐步走出全球金融危机的余波，资产及业务规模均呈波动上涨趋势。相关企业的资产规模¹¹由 2010 年的 55 亿美元上涨至 2020 年的 128 亿美元；年度营业收入由 46 亿美元上涨至 84 亿美元，大部分企业资产规模与业务规模明显增长。研究还发现，国际承包商员工数量，呈现以 5 年为周期的波动上涨态势；但 2020 年受新冠疫情影响，样本企业的员工规模同比下滑近 30%。

11 为避免极值影响，数据为样本中位数，下同。

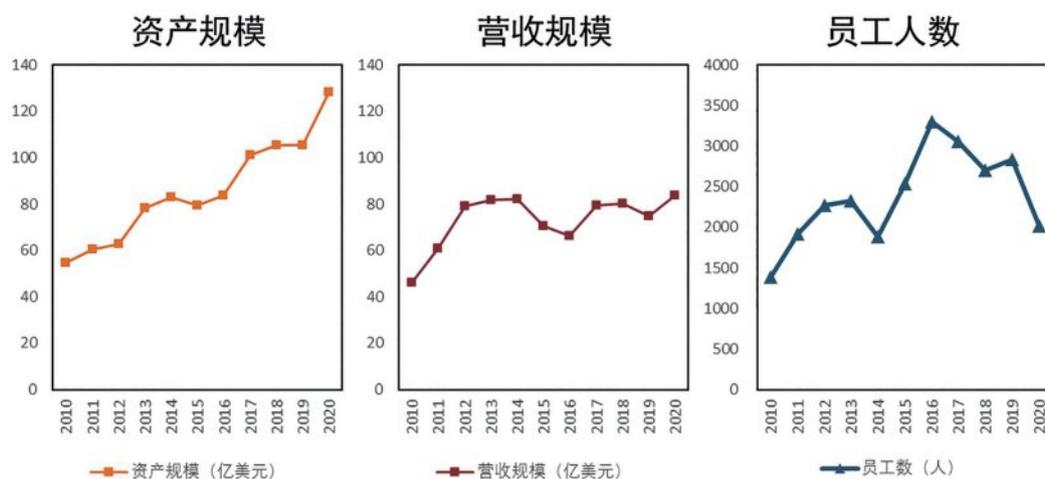


图7 国际主要承包商企业基本情况变化（2010–2020）

数据来源：Osiris，研究团队整理。

注：数据为中位数，已剔除中国企业。

国际承包商盈利能力有所减弱。2010年以来，非中国样本企业的平均利润率稳定维持在在3%–5%的区间内，但企业资产规模的增速快于利润增速，净资产收益率呈下降趋势，国际承包商对资金的利用效率仍有待提升。2019年以来，受国际贸易摩擦加剧和新冠疫情暴发等因素影响，国际承包商的净利润和净资产回报率均有所下滑，两者分别由2018年的4.4%和13.7%下降至2020年的3.6%和10.0%。其中，市值排前5名的头部企业净利率在2020年平均下降了5.0个百分点，跌幅高于样本整体水平。作为市值最高的上市承包商企业，VINCI的净利率由10.3%降至4.1%，下降了6.2个百分点。整体而言，国际业务规模更大、国际化程度更高的承包商在2020年受到的冲击更为明显。

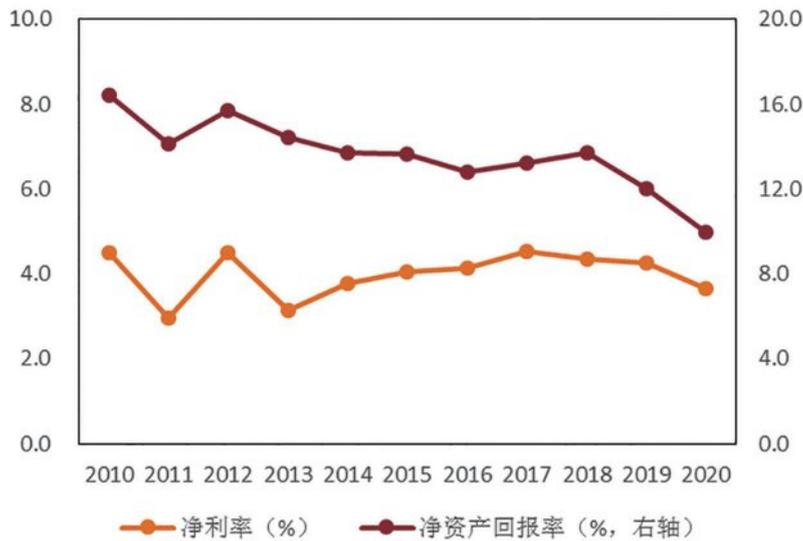


图8 国际主要承包商盈利能力变化

数据来源：Osiris，研究团队整理。

注：数据为中位数，已剔除中国企业。

表6 2020年主要国际承包商企业的发展情况

国际承包商企业	国家	市值 (亿美元)	总营收 (亿美元)	员工数 (万人)
VINCI	法国	613	544	21.8
BOUYGUES	法国	157	449	12.9
ACS	西班牙	104	433	18.2
EIFFAGE	法国	95	206	7.3
SKANSKA	瑞典	103	196	3.2
STRABAG	奥地利	38	183	7.4
AECOM	美国	67	132	5.4
WORLEY LIMITED	澳大利亚	31	90	5.2
ACCIONA	西班牙	79	89	2.3
CIMIC GROUP	澳大利亚	58	88	3.2

数据来源：Osiris，研究团队整理，数据为2020年末情况，营收包括国内和海外业务。

二 对国际承包商业务表现的对比分析

考虑到各区域承包商经营范围、企业文化的差异，本段以注册上市地为标准，将 51 家非中国样本企业区分为：欧盟、日韩、美国、澳大利亚四个组别，分析不同组别企业的关键财务指标。

日韩企业综合表现较好，业务发展较为稳定。首先，从反映企业整体盈利能力的净利率指标来看，日韩企业近年来利润率有所上升，整体盈利能力好于其他三个区域，且利润率波动较小；欧盟、美国和澳大利亚企业的利润指标在 10 年间均出现过较大波动。其次，从反映承包商供应链稳定程度及合同资产规模的应收账款指标看，美国和澳大利亚企业的应收账款占比降幅较大，反映企业在供应链管理方面的能力有所提升；欧洲和日本企业的应收账款占比则基本维持稳定。最后，从资产减值情况看，受全球贸易不确定性上升等因素影响，所有区域的资产减值规模均有所上升，其中欧盟和美国企业资产减值规模相对较高，日韩企业出现资产减值的情况相对较少，整体业务表现更加稳定。

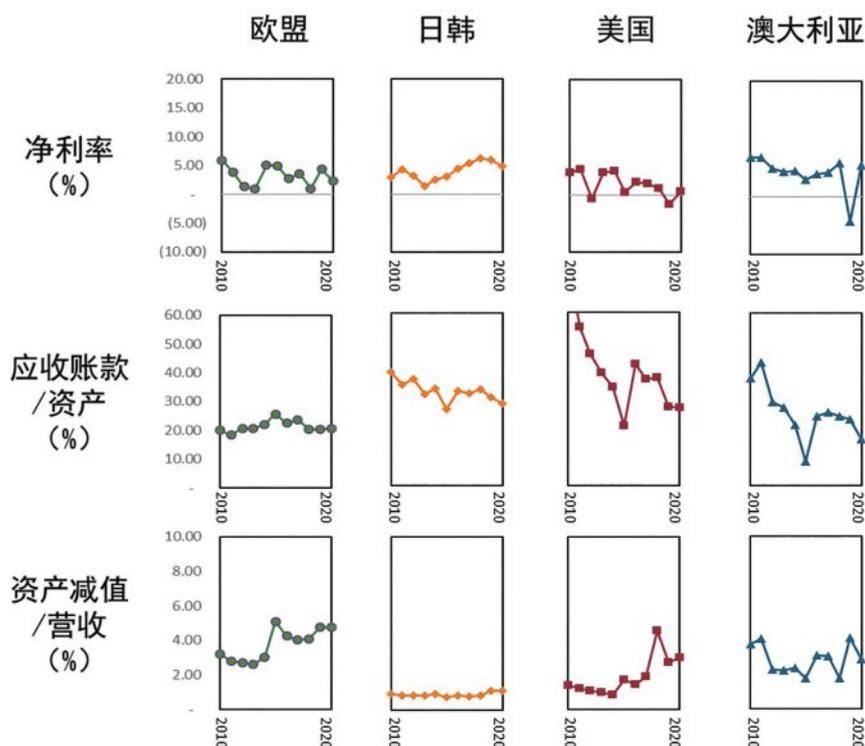


图9 国际承包商关键指标及其变化（2010–2020）

数据来源：Osiris，研究团队整理。

新冠疫情对国际承包商的影响程度不一。2020年，在新冠疫情影响下，国际承包工程行业竞争加剧，盈利能力受挫。从资产负债表关键指标¹²的变化来看，欧盟和日韩承包商的利润分别较2018年下降2.0和4.2个百分点，但下降原因存有差异。对欧盟承包商而言，其净利润下滑的主要原因来自资产减值情况的增多；对日韩承包商而言，则是由于管理费用的上升。对美国和澳大利亚承包商而言，相关企业在2019年就已出现亏损情况，相对较低的基数使美国和加拿大承包商在2020年转亏为盈，新冠疫情的影响未能得到充分体现。

三 国际承包商业务发展新特征

展望未来，不少“一带一路”国家受财政紧张、汇率波动、物价上涨等不利因素影响，基础设施开发面临较大挑战。但是，应该看到，随着新冠疫苗的逐步接种和全球经济的缓慢复苏，国际基建市场环境有望持续好转，国际承包商在“一带一路”国家基础设施领域的参与度将继续提升。总体来看，国际承包商在“一带一路”国家的业务发展模式呈现以下新特征：

国际承包商更加重视业务多元化。近年来，国际承包商积极通过投资并购、跨界经营等方式拓展经营范围，主动培育竞争新优势和业务增长点。2020年，WEBUILD完成对ASTALDI的股权收购，主导或参与大型基础设施项目的能力显著增强。2021年，VINCI出资57亿美元收购ACS的能源业务，补足自身在能源承包领域的短板；STRABAG则在其2021年度战略中强调拓宽市场布局，着力拓展新的发展空间。

国际承包商更加关注可持续发展。加强ESG管理、建设符合东道国经济社会发展需要的高质量基础设施将成为国际承包商的主流做法。VINCI在2021年推出“环境转型计划”，将以减少项目生命周期各阶段的环境影响为目标，对业务进行改革；SKANSKA提出了2045年公司实现“净零碳排放”的目标；以可再生能源为主营业务的ACCIONA则通过对所有项目进行ESG评价的方式，改进其社会和环境可持续绩效。

12 净利率(Net Profit Margin)反应企业盈利能力；固定资产投资规模(CAPEX to Revenue Ratio)为企业固定资产投资相对营收的比例，指标反映了企业维持或扩大投资规模的意愿；资产减值规模(Depreciation & Amortization to Sales)为企业资产减值相对营收的比例，指标反映了资产减值对企业利润的影响；应收账款占比(Accounts Receivable to Total Asset)反映了企业供应链的稳定程度及承包商企业的合同额。

国际承包商借助新技术实现模式转型。在基础设施项目数字化、信息化、智能化趋势凸显背景下，国际承包商对新技术的应用日益广泛。2021年，BOYGUES提出“智能城市”理念，致力于协助设计建造更安全、更智能、更节能的建筑；AECOM则基于云计算和数据管理技术提出了“智能构建”的方案，将多个数据源和外界变量整合到信息云中，以最大限度地提高能源使用效率，降低建筑的运营成本。

第二章

“一带一路”国家 基础设施发展子指数分析

“一带一路”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”国家基础设施发展进行全面分析。总体来看，在全球经济复苏、各国基建热情回升的背景下，“一带一路”国家基础设施发展环境指数、发展需求指数和发展热度指数虽未恢复到疫情暴发前的水平，但得分均出现回升，发展成本指数得分受原材料价格及汇率影响承压略降。

第一节 “一带一路”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、冲击因素和行业环境等六个维度，充分反映企业参与“一带一路”国家基础设施建设所面对的环境状况。

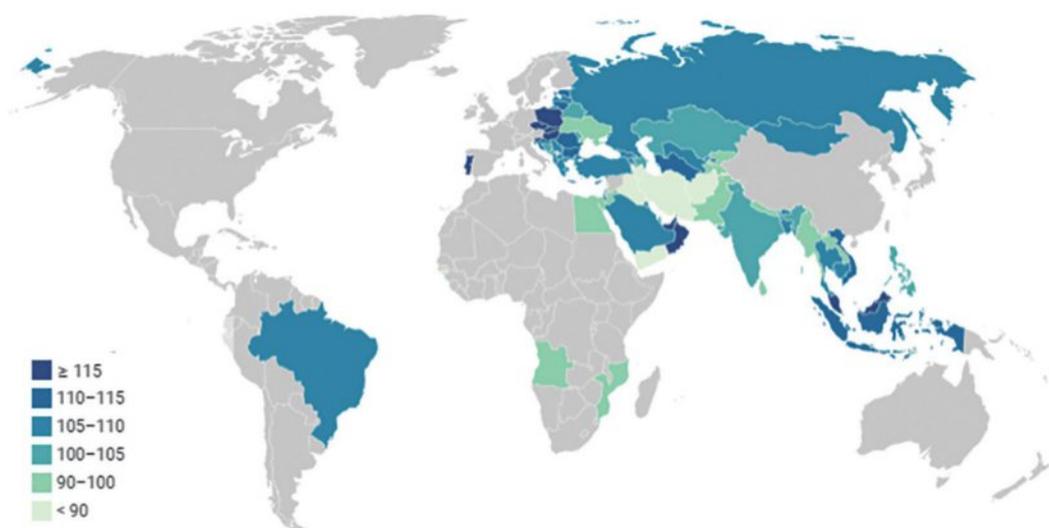


图 10 “一带一路”国家基础设施发展环境指数热力图

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

2021年“一带一路”基础设施发展环境指数得分为107，较上一年有明显改善，与其他三个子指数相比，发展环境指数得分提升幅度最大，是拉动总指数增长的重要因素。但与疫情暴发前相比，发展环境指数得分仍处于近十年低位，“一带一路”国家基础设施发展环境还有待进一步修复。乐观情景下，发展环境指数得分将回升至110，悲观情景下指数得分为106，较基准情景略有下降。

随着疫情蔓延得到有效遏制，自2020年第三季度起，大部分“一带一路”国家经济出现“V型”反弹，各国经济和社会秩序出现好转迹象，国民经济实现恢复性增长，这为本年度发展环境指数回升创造了有利条件。但也应看到，当前各国经济和社会秩

序恢复不平衡特点突出，发达国家凭借良好的经济基础恢复较快，经济环境及主权偿付能力均有较大幅度的提升，基础设施发展环境改善较大；发展中国家受社会安全局势、疫苗短缺及债务负担等因素影响恢复较慢，基础设施发展环境改善幅度有限。

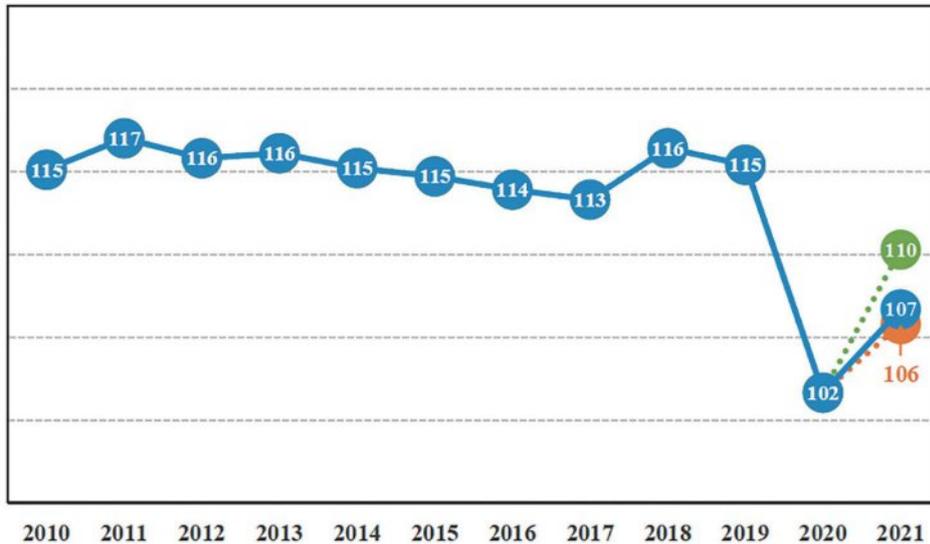


图 11 “一带一路”国家基础设施发展环境指数（2010–2021）

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

2021 年除南亚地区外，其他区域发展环境指数得分均呈上升态势。分国别来看，94% 的“一带一路”国家发展环境指数得分上升，其中近三分之一的国家指数得分增长幅度超过 10%，仅有四个国家¹³ 指数得分不变或有所下降。具体来看：

东南亚基础设施发展环境以微弱优势蝉联榜首，新加坡得分连续十年排首位。东南亚地区 2021 年发展环境指数得分为 114，虽仍在七大区域中排名首位，但领先优势有所弱化。值得注意的是，受印度大规模暴发新一轮疫情影响，与之邻近的东南亚各国疫情防控形势较为严峻，印度尼西亚、越南等国疫情出现反弹，基础设施发展环境面临新的挑战。从国别情况来看，新加坡政局稳定、营商环境优渥，虽然疫情管制措施不利于项目推动，但与其他国家相比仍有较大优势，指数排名继续保持首位。

中东欧发展环境指数得分快速回升，波黑发展环境显著改善。中东欧地区 2021 年发展环境指数得分为 114，较 2020 年的 106 显著提升，区域排名回升至第 2 位。中

¹³ 卡塔尔、阿拉伯联合酋长国、新加坡、印度。

东欧地区国家政局长期稳定，国家治理能力普遍较好，在后疫情时代经济发展及行业环境改善方面表现突出，本年度该地区有一半以上的国家发展环境指数增幅超过9%。从国别来看，波黑发展环境指数得分增幅最大，由2020年的89升至2021年101。今年一季度，波黑失业率已降至疫情前水平，工业生产总值同比大增25.5%，经济复苏前景较好；同时波黑政府还十分重视基础设施投资，一批交通路网、智慧城市、电信网络项目计划，为该国基础设施发展带来新的机遇。

南亚地区发展环境较上一年有所恶化，印度得分降幅最大。南亚地区2021年发展环境指数得分为102，连续三年下降，也是7个区域中唯一指数得分下降的地区，新冠疫情迅速恶化是导致指数得分下滑的主要原因。因防控措施不力、医疗基础设施薄弱、公众防疫意识松懈等原因，印度新冠疫情快速蔓延，单日新增确诊病例创全球最高记录，目前印度疫情形势依然严峻，医疗设备及疫苗短缺问题凸显，经济稳定性受到较大冲击。此外，包括尼泊尔、斯里兰卡等国在内的南亚国家疫情也已出现反弹，南亚地区基础设施发展环境不容乐观。

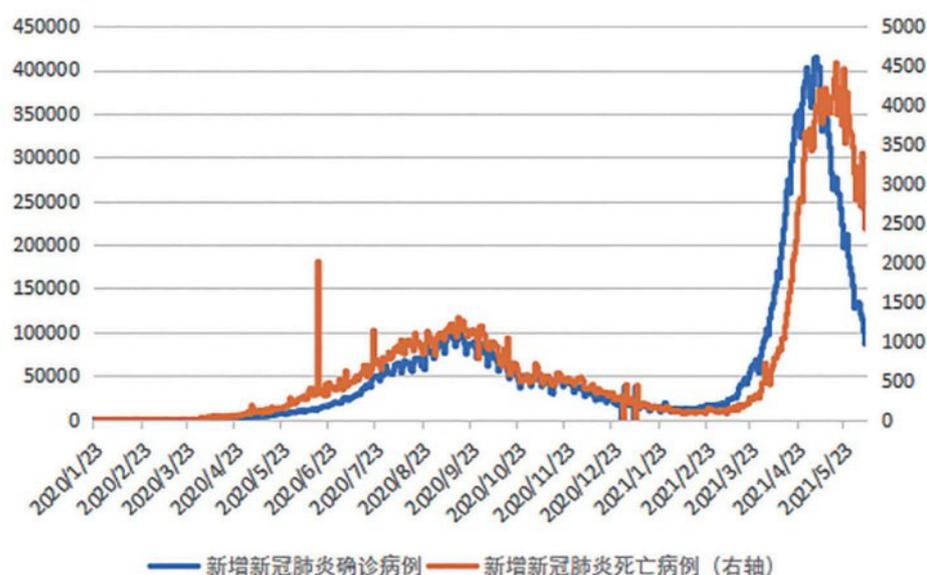


图 12 印度新冠疫情快速增长

数据来源：约翰斯·霍普金斯大学，中国信保国家风险数据库。

表 7 各区域发展环境指数变化情况

区域	2021 年		2020 年	
	指数	排名	指数	排名
东南亚	114 ¹⁴	1	108	1
中东欧	114 ¹⁵	2	106	2
葡语国家	108	3	101	4
中亚	107	4	97	6
独联体和蒙古	105	5	98	5
南亚	102	6	103	3
西亚北非	101	7	96	7

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 发展环境指数得分及排名 (TOP15)

国家	2021 年		2020 年	
	指数	排名	指数	排名
新加坡	144	1	147	1
捷克	123	2	113	4
阿联酋	120 ¹⁶	3	121	2
葡萄牙	120 ¹⁷	4	115	3
匈牙利	119	5	108	8
马来西亚	116	6	107	9
阿曼	115 ¹⁸	7	107	11
波兰	115	8	110	5
斯洛伐克	115	9	105	15
斯洛文尼亚	115	10	110	6
印度尼西亚	114 ¹⁹	11	107	10
越南	114	12	109	7
克罗地亚	113	13	102	18

14 东南亚地区实际得分 114.4。

15 中东欧地区实际得分 114.1。

16 阿联酋实际得分 120.4。

17 葡萄牙实际得分 120.1。

18 阿曼实际得分 115.4，波兰 115.3，斯洛伐克 115.2，斯洛文尼亚 115.1。

19 印度尼西亚实际得分 114.4，越南实际得分 114.2。

国家	2021 年		2020 年	
	指数	排名	指数	排名
保加利亚	112 ²⁰	14	103	17
土库曼斯坦	112	15	96	42

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。

三 发展环境指数影响因素分析

（一）政治环境相对稳定，但地缘风险事件对部分国家影响较大

2021 年，多数“一带一路”国家政治环境得分相对稳定，但全球新的地缘政治风险事件频发，基础设施发展面临的政治环境更趋复杂。美俄制裁不断升级，导致大国关系全面承压；缅甸军方接管国家政权，国内紧张局势持续，暴力冲突事件频发；巴以冲突持续升级，地区局势更趋动荡复杂。新冠疫情放大了各国治理体系和治理能力的差异，叠加地缘政治风险事件影响，“一带一路”国家政治环境的不确定性升高。

（二）经济环境显著好转但不确定性风险升高

随着各国政府防疫经验的积累，特别是新冠疫苗的陆续接种，多数“一带一路”国家疫情已得到初步控制，社会与经济发展秩序逐步回复，全球经济复苏的外部环境日益改善。受此影响，“一带一路”国家实际 GDP 增速普遍大幅回升，平均升幅达 7.9 个百分点，葡萄牙等 18 个国家 2021 年经济增速上调超过 10 个百分点。但也应看到，当前全球通胀压力增大，各国经济恢复不平衡性突出，多数发展中国家和欠发达国家财政压力较大，加之新冠疫情尚未得到根本性控制，“一带一路”国家经济环境还存在较大不确定性。

（三）主权偿付压力进一步上升

2020 年，各国为抗击新冠疫情累计支出财政资金超 14 万亿美元，“一带一路”国家普遍存在债务规模大幅上升、财政压力升高等问题。截至目前，在 G20 缓债倡议执行及多边机构资金的支持下，“一带一路”国家虽未发生大规模债务违约事件，但相关国家债务偿付能力已接近上限，根据中国信保内部评估结果显示，26.8% 的“一带一路”国家主权信用风险有所上调。后疫情时代相关措施的退出，或将导致有关国家陷入新的危机。

20 保加利亚实际得分 112.3，土库曼斯坦 112.1。

（四）各国政府重视营商环境改善以吸引外资

近年来，“一带一路”各国均积极改善营商环境，以期吸引外资参与本国经济建设。新冠疫情暴发后，多数“一带一路”国家出台了新的支持政策，着力降低疫情管制措施对企业生产经营造成的负担。以东南亚地区为例：缅甸推出公司网上注册平台，施工许可证办理效率提升；菲律宾取消了对国内企业的最低资本金要求，公司注册门槛降低；越南通过对国家税务系统信息化改造，为企业提供了更加便利化的纳税服务；老挝部署自动化数据采集与监控系统，企业获得电力便利度提高。相关国家营商环境的改善将进一步加强对外资的吸引力，预计2021年“一带一路”国家吸引外资流量将大幅增加，同比增幅将达到22.8%。

（五）行业环境有所好转，但市场信心仍有待加强

随着新冠疫情逐步得到控制，“一带一路”国家基础设施政策连续性、开放度、战略清晰度有所提升，带动各国行业环境持续改善。但指数调查问卷结果显示，仍有56%的受访者认为受疫情影响2021年市场开拓较为困难，仅有33%的受访者认为2021年新签合同额可能超过2020年。由此可见，疫情对行业发展的负面影响将存在较长时间，当前行业发展面临较大不确定性，市场信心还有待加强。

第二节 “一带一路”国家基础设施发展需求指数

发展需求指数反映了一国基础设施行业相对需求和绝对需求的总和，指数越高表示一国基础设施投资需求和市场潜力越大。其中相对需求是指在当期人均收入水平条件下，为满足消费者和生产者生产生活所需的基础设施投资需求。绝对需求是指为使一国达到最优社会服务水平的基础设施投资需求。

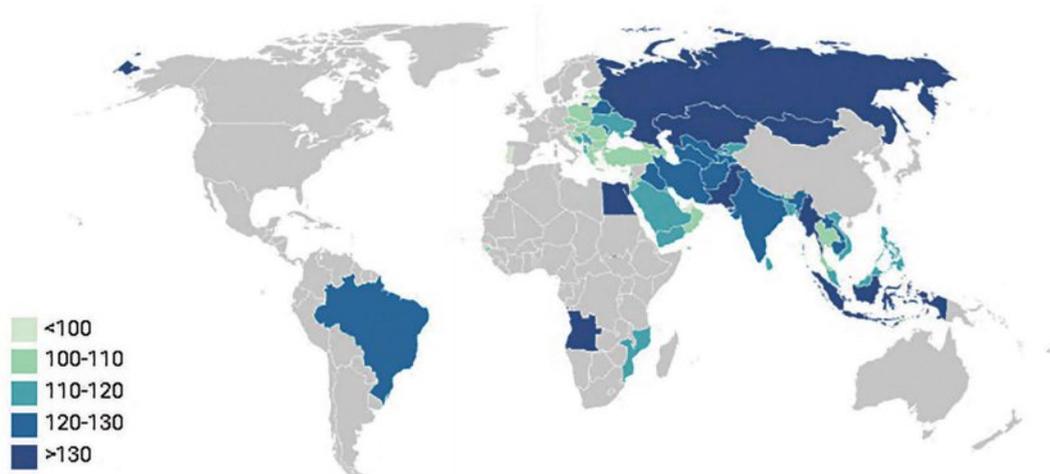


图 13 发展需求指数热力图

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

2021年“一带一路”基础设施发展需求指数得分为125，受新冠疫情得到初步控制、全球经济复苏趋势向好等因素影响，“一带一路”国家基建需求正逐步恢复，发展需求指数较上年小幅回升，但仍低于2019年的得分（130）。总体来看，绝大多数国家发展需求指数得分有所上升，各国发展需求指数得分排序稳定，名次变动在5名以内的国家占比达91.5%。乐观情景下，发展需求指数得分将回升至127，悲观情景下指数得分为123。

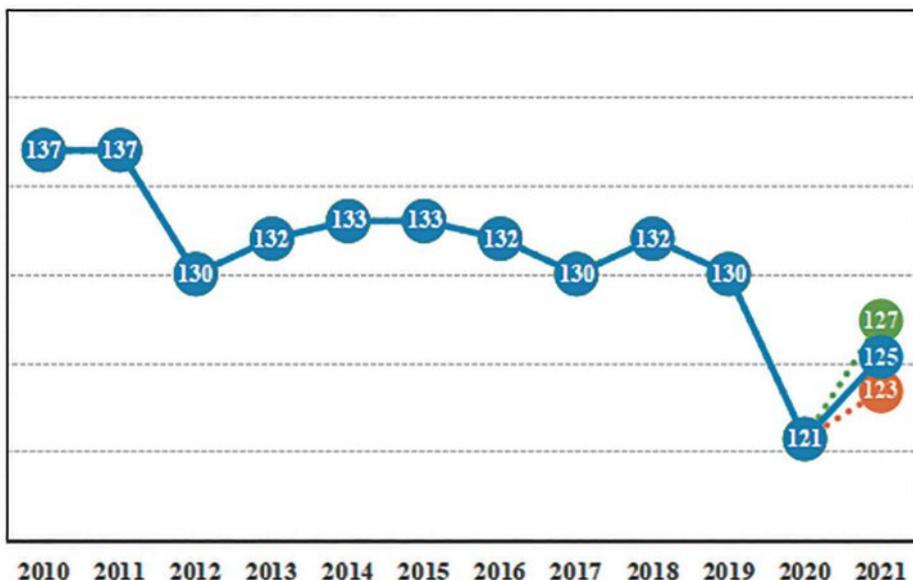


图 14 “一带一路”国家基础设施发展需求指数（2010–2021）

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

2021年，除中亚地区以外，其他地区指数得分均有回升。其中，独联体和蒙古居区域排名首位，中东欧地区继续垫底，东南亚和葡语国家排名分别升至第2、3位。南亚地区受新冠疫情反复的不利影响，排名从上年的第4名跌至第5名。此外，西亚北非地区排名与上年保持一致（第6位），但指数得分增幅达5.5%。从细分行业来看，交通（发展需求指数得分142）和能源（发展需求指数得分138）行业发展需求保持高位，通信、水务和公共卫生行业较上年有不同程度提高。具体来看：

独联体和蒙古地区蝉联首位，俄罗斯和蒙古发展需求回升。2021年该地区发展需求指数得分为143，较上年涨幅达4.4%，领先于其他六大区域。具体来看，交通和能源行业需求指数得分分别为187和164，成为拉动区域需求走高的重要因素。同时，通信、水务和公共卫生行业指数也较上年有所提高，得分分别为145、126和130。俄罗斯（发展需求指数得分147）和蒙古（发展需求指数得分138）等区域大国在能源和交通行业的庞大需求对拉动本区域基建需求发挥了重要作用。从国别来看，俄罗斯政府出台“发展运输体系”国家规划纲要（2018–2024年）和“能源发展”国家规划纲要（2013–2024年），促进能源和交通需求释放，2021年该国上述两个行业的需求指数得分分

别为 183 和 170。

东南亚地区排名继续上升，印度尼西亚得分高居榜首。2021 年，东南亚国家发展需求指数得分为 134，排名连续三年提升。近年来，印度尼西亚、马来西亚和泰国的经济增长稳定，失业率等指标相对较低，营商环境不断改善，较好的外部环境成为拉动该区域基建需求增长的主要原因。从国别来看，印尼 2021 年发展需求指数得分为 167，该国制定的《2020–2024 年中期发展规划（草案）》中，明确了包括对新首都和多个主要城市建设的大规模投资计划，有效刺激了交通、能源、通信等各细分行业的需求释放。

南亚地区排名跌至第五位，印度发展需求受到抑制。2021 年该地区发展需求指数得分为 126，较上年涨幅较小，排名从第 4 跌至第 5 位。印度发展需求指数得分受疫情影响较大，排名较上年下滑 5 位，是地区发展需求指数下滑的主要原因。从细分行业来看，能源和交通行业仍是该地区基础设施建设的关注重点，需求指数得分分别为 156 和 142。值得注意的是，疫情背景下南亚地区公共卫生行业需求得到释放，指数得分为 143，较上年提高 3.6%。

表 9 各区域发展需求指数变化情况

区域	2021 年		2020 年	
	指数	排名	指数	排名
独联体和蒙古	143	1	137	1
东南亚	134	2	127	3
葡语国家	129	3	124	5
中亚	128	4	130	2
南亚	126	5	125	4
西亚北非	115	6	109	6
中东欧	109	7	104	7

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 10 发展需求指数得分及排名 (TOP15)

国家	2021 年		2020 年	
	指数	排名	指数	排名
印度尼西亚	167	1	160	1
俄罗斯	147	2	141	2
埃及	145	3	136	4
巴基斯坦	141	4	133	7
安哥拉	140	5	134	6
缅甸	139	6	140	3
蒙古	138	7	132	8
哈萨克斯坦	136	8	135	5
柬埔寨	133	9	126	9
巴西	132	10	126	10
伊拉克	131	11	125	12
尼泊尔	130 ²¹	12	124	13
老挝	130	13	123	14
白俄罗斯	127	14	121	18
阿富汗	126	15	120	19

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。

三 发展需求指数影响因素分析

(一) 区域间细分行业发展需求呈现差异化特征

从细分行业来看，不同区域的发展需求差异化特征显著。**交通行业**，独联体和蒙古地区发展需求指数得分为 187，远超“一带一路”国家的平均水平（得分 131），其中蒙古的铁路建设需求、俄罗斯和白俄罗斯的铁路电气化改造需求强劲，带动区域交通发展需求走高。**能源行业**，东南亚地区发展重点在于提高电力供给水平；南亚地区除供给缺口较大外，还有提高电网运输效率的需求；葡语国家，如葡萄牙和巴西则有较强的清洁能源发展需求。**通信行业**，西亚北非地区移动电话、固话以及互联网的普及率普遍较低，通信建设需求缺口较大；巴基斯坦等南亚国家通信建设有待完善，相关各国农村地区对通信基础设施的建设需求较大。**水务方面**，以阿联酋和沙特为代表的西亚北非国家，面临提高饮用水供给量的问题；中东欧地区的爱沙尼亚等国污水

21 尼泊尔实际得分 130.4，老挝 130.2。

处理设施有待进一步完善。公共卫生方面，各区域普遍对公共卫生发展有着较高需求，其中葡语国家（得分 144）和南亚地区（得分 143）发展需求明显高于“一带一路”国家平均水平（得分 128），在医院、医疗设施以及专业医护人员等方面发展水平较低，亟待提高。

（二）互联互通建设和清洁能源成为新的需求增长点

基础设施互联互通是“一带一路”建设的重要内容。今年以来，备受关注的“拉穆港—南苏丹—埃塞俄比亚交通走廊”、“中老铁路”等大型基础设施项目建设取得阶段性成果；蒙巴萨—内罗比—坎帕拉—基加利标轨铁路、尼穆莱（乌干达/南苏丹）一站式边境站、基塔莱—讷达帕尔—朱巴公路（肯尼亚/南苏丹）等项目的建设也在稳步推进中。未来，随着 RCEP 和非盟《2063 年议程》逐步落实，相关国家交通领域的互联互通发展需求或将迎来新一轮释放。

在全球主要经济体作出碳中和承诺的背景下，以清洁能源为重点的绿色项目同样备受各方关注。根据 Fitch Solutions 测算，2020 年全球非水力可再生能源部门实现净增发电装机容量超 135GW，预计 2021 年将新增发电装机容量 174GW，发展速度较快。今年以来，欧盟成立了规模达 7500 亿欧元的 Next Generation EU 复苏资金，风电、光伏等清洁能源项目将成为该基金投资的重点领域。葡萄牙、俄罗斯等国家也加快了清洁能源建设步伐。在俄罗斯政府出台的《2030 年前俄罗斯能源战略》中，计划于 2030 年前将非传统能源发电比例提高至 38%，涉及投资约 60 万亿卢布。

（三）公共卫生基建需求保持高位

与发达国家相比，“一带一路”国家公共卫生行业发展水平较低，多数国家公共卫生基础设施较为薄弱，其中孟加拉国、阿富汗、也门等国表现尤为明显。本年度，“一带一路”国家公共卫生发展需求指数得分为 128，较上年进一步升高，葡语国家和南亚地区对公共卫生基础设施的建设需求明显高于其他区域。从长期来看，“一带一路”国家公共卫生基础设施发展潜力巨大，公共医疗设施改造、医疗服务信息化、智慧医院建设，以及与公共卫生发展密切相关的生物实验室建设、药品与医疗器械厂房建设等，都将成为“一带一路”国家公共卫生基础设施发展的潜在增长点。

第三节 “一带一路”国家基础设施发展热度指数

发展热度指数基于“一带一路”国家基建项目新签合同额、基建项目的私人投资额、国际承包商企业投资及效益数据²²等指标进行测算，用以反映一国短期内基础设施行业投资建设热度。发展热度指数越高表示一国基础设施建设投资活跃度越高，市场吸引力越大。

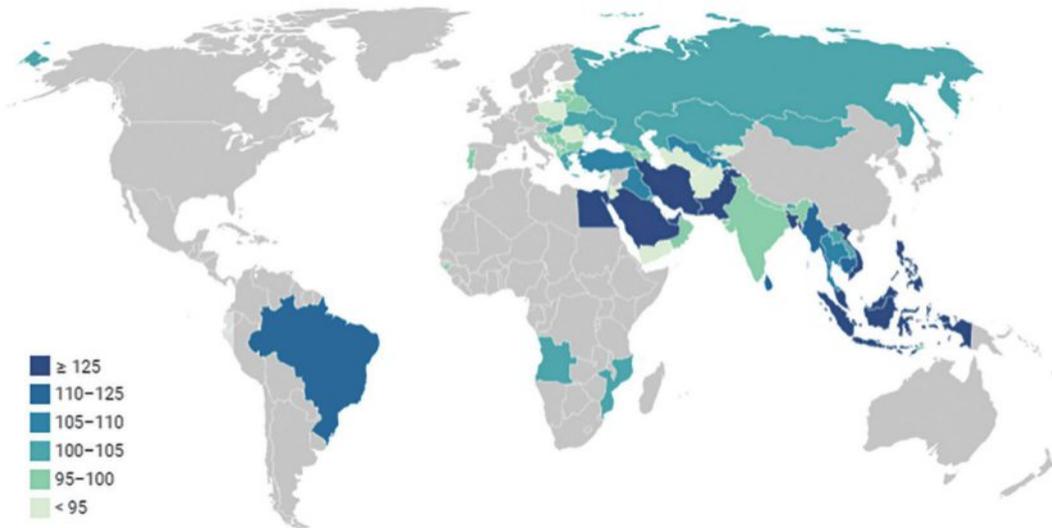


图 15 发展热度指数热力地图

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

2021年“一带一路”基础设施发展热度指数得分为112，相比2020年的110小幅回升。今年以来，“一带一路”国家基础设施项目全面停工的情况得到缓解，各国基础设施建设节奏逐步恢复，各方参与“一带一路”国家基础设施投资建设的热情逐渐升温。但还应看到，与疫情暴发前相比，“一带一路”基础设施发展热度还处于低位，参与各方的投资和建设诉求也发生了新的变化。进一步加强协作，以项目建设推动“一

²² 数据来源：“一带一路”国家基建项目合同额数据来自BMI和中国商务部，基建项目的私人投资额数据来自世界银行的PPI数据库，企业数据来自Osiris数据库。

“一带一路”基础设施发展热度回升，应是各方共同努力方向。乐观情景下，发展热度指数得分将回升至 115，悲观情景下指数得分 111。



图 16 “一带一路”国家基础设施发展热度指数（2010–2021）

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

2021 年，大部分地区的发展热度指数得分有所回升，发展热度得分上升的国家超过 80%。在区域排名方面，南亚地区发展热度排名降幅较大，葡语国家和中亚地区的排名有所上升，其它地区排名均与上年持平。在得分变化方面，东南亚地区的发展热度指数得分涨幅较大，南亚地区发展热度指数出现下降。具体来看：

东南亚地区持续保持基础设施发展热度优势，菲律宾得分涨幅较大。2021 年，东南亚地区发展热度指数得分为 127，较上年大幅上升，超过了该地区 2019 年的水平，在 7 个区域中排首位。区域内各国政府大力支持基础设施投资，项目进展受疫情影响相对较小是推动发展热度上涨的主要原因。从国别来看，越南、菲律宾和马来西亚 2020 年基建项目新签业务量相对较好，基础设施发展热度得分在本区域内相对较高。在受国内生活生产用电需求快速提升等因素影响，菲律宾政府制定《2017–2040 国家能源发展长期规划》，通过对国家电力公司进行私有化改革、发展可再生能源等措施努力提高发电量。2020 年，菲政府新签署了 LIMAY 1100MW LNG 联合循环电站（8.7 亿美元）、桑切斯米拉风电场（2.0 亿美元）等多个大型电力项目；以私人投

资主导的电力项目则主要包括 Siguil Hydro Power Project (0.9 亿美元)、Sta. Rosa Solar Plant (0.3 亿美元) 等。

西亚北非地区的发展热度有所上升，土耳其投资热度继续上行。2021 年，西亚北非地区发展热度指数得分为 119，较上年小幅上升，区域排名第 2。尽管受到国际油价波动的不利影响，西亚北非地区的基础设施项目投资仍维持了较高水平，土耳其、埃及等国成为该地区基础设施发展热度上行的主要拉动者。从国别来看，土耳其在 2020 年同中国方面的新签合同额大幅上升，科尼亚轻轨 (15.9 亿美元)、埃利迪尔抽水蓄能电站 (15 亿美元)、胡努特鲁燃煤电厂 (8.1 亿美元) 等多个承包工程项目相继落地。此外，据 Fitch Solution 统计，土耳其伊斯坦布尔运河项目的投资额或将达到 129.5 亿美元，成为该国近年来推出的规模最大的 BOT 项目之一。

独联体国家和蒙古地区发展热度有所下降，俄罗斯项目投资额波动较高。独联体和蒙古 2021 年发展热度得分为 102，较上年显著下降，区域排名也从第 3 位下降到第 5 位。新冠疫情影响、局部冲突多发、国际油价下跌及相关国家政府财政收入下滑等，是导致该地区基础设施发展热度下滑的主要原因。从国别来看，2020 年俄罗斯第三伏尔加河大桥 (0.9 亿美元) 及圣彼得堡 Devyatkinno 交通枢纽 (0.7 亿美元) 等项目稳步推进，但项目投资规模波动较大。目前，俄罗斯出台了《远东开发战略》、《干线基础设施现代化改造与改扩建综合规划》和《国家经济复苏计划》等多项发展规划，但各个规划间缺少整体性和连贯性，未来规划执行情况仍有待观察。

表 11 各区域发展热度指数变化情况

区域	2021 年		2020 年基准情景	
	指数	排名	指数	排名
东南亚	127	1	116	1
西亚北非	119	2	116	2
葡语国家	109	3	107	4
中亚	106	4	106	5
南亚	102 ²³	5	114	3
独联体和蒙古	102	6	104	6
中东欧	97	7	93	7

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。

23 南亚地区实际得分 102.3，独联体和蒙古实际得分 102.1。

表 12 发展热度指数得分及排名 (TOP15)

国家	2021 年		2020 年基准情景	
	指数	排名	指数	排名
越南	150	1	126	7
巴基斯坦	147	2	136	1
菲律宾	140	3	120	9
沙特阿拉伯	139 ²⁴	4	131	3
孟加拉国	139	5	130	4
马来西亚	135	6	129	5
阿拉伯联合酋长国	134	7	132	2
印度尼西亚	130	8	119	10
埃及	129	9	126	6
伊朗	125	10	122	8
斯里兰卡	115	11	112	12
缅甸	111 ²⁵	12	106	15
巴西	111	13	109	13
新加坡	110 ²⁶	14	106	16
柬埔寨	110	15	104	19

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。

三 发展热度指数影响因素分析

(一) 新冠疫情影响持续存在，项目落地实施存在不确定风险

2021 年，新冠疫情虽然得到一定控制，但其负面影响远未消除，加之各国经济复苏的不确定性以及通胀预期的升高，基础设施项目推进仍面临较大挑战。一方面，新冠疫情暴发以来，东道国政府的工作重心普遍向抗击疫情、刺激消费转移，基建资金投入减少，部分项目商务谈判和工程建设进程受阻，新项目推进困难，部分基建项目被迫搁置或取消。如科威特推迟了穆巴拉克港的建设工程，总投资额超过千亿美元的“丝绸城”项目也被迫搁置。另一方面，跨境基建投资项目普遍存在投资金额大、持续时间长、退出渠道单一等特点，部分东道国财政紧张、货币贬值等问题在短期内无法得到有效解决，主权债务风险上升，拖欠工程款问题频发，对承包商构成了较大的资金成本和

24 沙特阿拉伯实际得分 139.4，孟加拉国实际得分 139.2。

25 缅甸实际得分 111.3，巴西实际得分 111.2。

26 新加坡实际得分 110.2，柬埔寨实际得分 110.1。

运营压力。综合来看，基础设施项目落地的难度依然较大，将成为未来一段时间内影响各国发展热度的主要因素。

（二）私人资本投资额大幅缩减，投资偏好出现新变化

根据世界银行发布的最新数据，2020年“一带一路”国家基础设施私人投资项目共142个，投资总额达259.7亿美元，占全球基础设施私人投资总额的56.8%。但新冠疫情对私人资本参与基础设施投资的积极性造成较大打击，2020年“一带一路”国家私人投资同比大幅下滑74.1%。分行业来看，交通行业是私人资本参与最多的基础设施行业，受私营资本撤出的影响最大，2020年其私人投资额仅为52.2亿美元，同比下降89.1%。与此同时，私营资本的投资偏好也出现转变：一方面受新能源产业发展潮流带动，能源行业投资规模占私人投资总额的69.9%，成为投资规模排名第一的细分行业；另一方面，水务行业以投资规模小、风险相对可控、回报周期短的优势取得较大发展，成为2020年唯一出现私人投资上涨的行业。

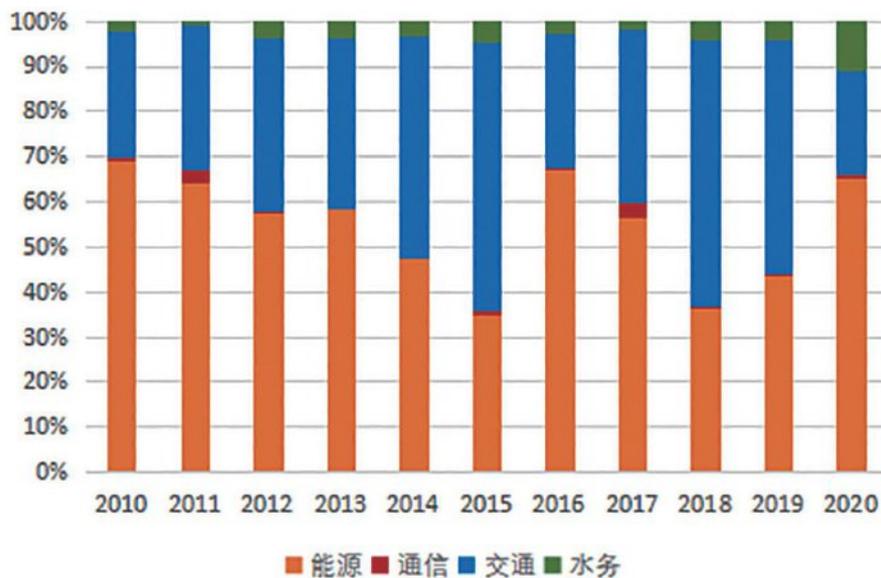


图 17 基础设施各细分行业的私人投资情况（2010-2020）

数据来源：世界银行 PPI 数据库。

（三）碳中和进程对全球可再生能源发展产生积极影响

随着全球向碳中和目标稳步推进，国际碳排放治理体系日趋完善，“一带一路”国家普遍对新能源基础设施建设的重视程度有所上升。2020年，全球可再生能源的

发电量同比增长 7%，风电、光伏的新增装机容量达到总新增的 91%。根据世界银行 PPI 数据库，2020 年全球可再生能源私人投资继续保持高速增长，投资规模占全部发电项目的 67%，较上年提升 5 个百分点。在“一带一路”国家中，除孟加拉国、巴基斯坦和泰国外，大多数私人能源投资都集中于可再生能源项目领域；越南更是积极引进了光伏及风电项目，并针对可再生能源设定了更低的入网税率。可以预见，随着可再生能源投资成本的进一步下降和各国对可持续发展重视程度的提升，“一带一路”国家可再生能源投资热度将继续升温。

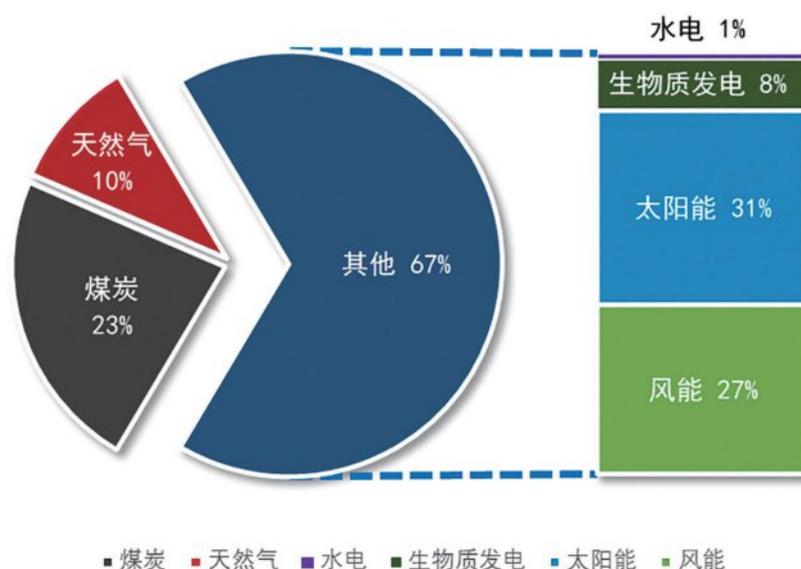


图 18 2020 年能源部门的私人投资情况

数据来源：世界银行 PPI 数据库。

第四节 “一带一路”国家基础设施发展成本指数

发展成本指数²⁷包含经营成本和融资成本两个要素。其中经营成本主要衡量企业开展基础设施建设过程中所产生的原材料、劳动力、汇率波动、许可证获得等生产经营成本；需要注意的是，经营成本是逆向指标，指数越高，代表经营成本越小。融资成本则衡量企业开展基础设施建设所面临的项目资金借贷成本，同属于逆向指标，融资成本指数越高，代表成本越小。

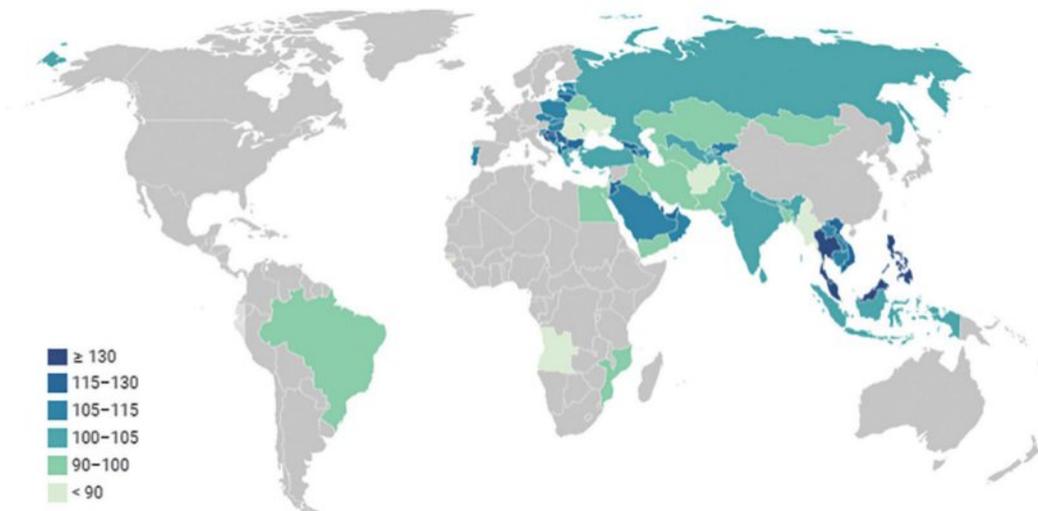


图 19 发展成本指数热力地图

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

2021年，“一带一路”国家基础设施发展成本指数得分为105，成本压力较上年略有上升。今年以来，钢铁、石油等大宗商品价格上涨，直接推升基建企业的原材料成本；美国持续宽松的刺激政策，引发全球汇率波动并带来新一轮通胀压力。原材料成本上涨和汇率贬值带动基建企业经营成本上升，是导致基础设施发展成本增加的主要因素。乐观情景下，发展成本指数得分将回升至107，悲观情景下指数得分进一步降至101。

²⁷ 与其他三个指数不同，发展成本指数为逆向指数，指数越高，表示成本越小。



图 20 “一带一路”国家基础设施发展成本指数（2010–2021）

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变化情况

2021年，东南亚、独联体和蒙古、葡语国家的发展成本指数与上年保持一致，其他区域发展成本指数均有所下降。从国别情况来看，有近80%的“一带一路”国家发展成本指数出现不同程度的下降，表明多数国家基础设施发展成本有所增加。

东南亚地区最具成本优势，泰国发展成本较低。2021年东南亚地区发展成本指数得分为121，是七大区域中发展成本最低的地区，原材料成本涨幅较小、货币市场利率水平较低以及金融市场相对稳定，有效降低了企业在该地区开展基建项目的成本负担。其中，泰国的基础设施发展成本指数得分为151，对投资者保护较为充分、企业经营成本相对较低以及货币市场利率稳定等因素，使之成为区域内成本优势最突出的国家。

独联体和蒙古地区发展成本相对稳定，俄罗斯成本有所下降。2021年独联体和蒙古地区发展成本指数得分为101，与上年持平，但排名上升2位。俄罗斯是该区域最重要的基建市场，在汇率波动较小、金融市场相对稳定以及本国货币市场利率下降等因素的共同作用下，俄罗斯发展成本有所下降，2021年发展成本指数得分为103，排名提升15位。

南亚地区发展成本上浮，印度涨幅最大。2021年南亚地区发展成本指数得分为100，成本较上年有所上升，在七大区域中的排名由第三位降至第五位。印度是该地区基础设施发展成本增幅最大的国家，2021年发展成本指数得分为102，同比下降4.8%。原材料价格上涨超过5%、劳动力成本增加约10%，直接推升了该国基建企业的经营成本，是导致基础设施发展成本增加的重要因素。

表 13 各区域发展成本指数变化情况

区域	2021 年		2020 年	
	指数	排名	指数	排名
东南亚	121	1	121	1
中东欧	108	2	110	2
西亚北非	103	3	106	4
独联体和蒙古	101	4	101	6
南亚	100	5	106	3
中亚	97	6	101	5
葡语国家	94	7	94	7

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 14 发展成本指数得分及排名 (TOP15)

国家	2021 年		2020 年	
	指数	排名	指数	排名
卡塔尔	152	1	154	1
泰国	151	2	145	2
菲律宾	141	3	143	3
马来西亚	134	4	133	4
克罗地亚	131	5	132	6
北马其顿	128	6	131	7
约旦	127	7	133	5
格鲁吉亚	126	8	129	8
阿尔巴尼亚	123	9	121	11
立陶宛	121 ²⁸	10	124	10
亚美尼亚	121	11	126	9

28 立陶宛实际得分 121.3，亚美尼亚实际得分 121.2。

国家	2021 年		2020 年	
	指数	排名	指数	排名
波黑	120	12	121	12
阿联酋	118	13	117	15
保加利亚	117	14	118	13
越南	115	15	117	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。

三 发展成本指数影响因素分析

（一）原材料价格上涨和汇率贬值导致经营成本上升

原材料价格与汇率波动是影响基础设施经营成本的重要因素。2021 年以来，钢铁、石油等大宗商品价格上涨幅度达到 40% 左右，导致多基础设施原材料成本升高，巴西、乌克兰、土耳其等国原材料价格涨幅均超过 10%；多数“一带一路”国家兑美元汇率贬值，国际基础设施结算成本同步上浮，企业经营成本上涨的国别数量占比增至 40%。此外，一些国家疫情形势依然严峻，持续限制人员流动，导致企业所需的专业技术人才短缺、用工费用升高，劳动力成本增幅大于 5% 的国家占比超过 30%。

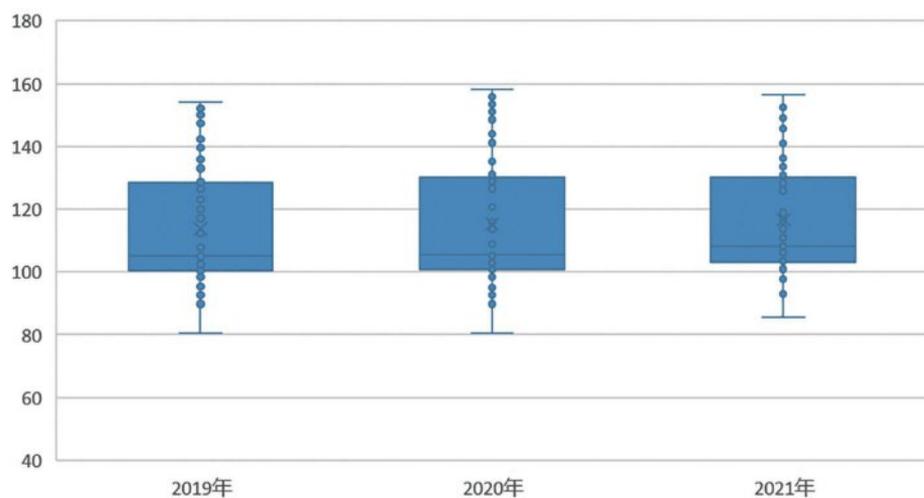


图 21 “一带一路”国家基础设施经营成本指数情况

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。

注：箱型图中的圆点表示“一带一路”国家基础设施经营成本指数数据点，箱型图从下至上依次为最小值、25分位点（箱型下缘）、中位数、75分位点（箱型上缘）和最大值。

（二）货币政策变化直接影响企业融资成本

得益于多数国家依旧维持相对宽松的货币支持政策，企业融资成本变动较小，这也是本年度“一带一路”国家发展成本虽有所上涨但涨幅不大的主要原因。后疫情时代，美国经济复苏后，或将逐步退出量化宽松货币政策，一旦美国货币政策转向，将产生广泛的外溢效应，多数“一带一路”国家不仅将承受更大的财政压力，还将面临资本外流的不利形势，相关各国货币及财政政策将会有所调整。受此影响，“一带一路”国家基础设施投资建设的融资成本存在上涨的可能，各国对基础设施项目融资恐将更加审慎。

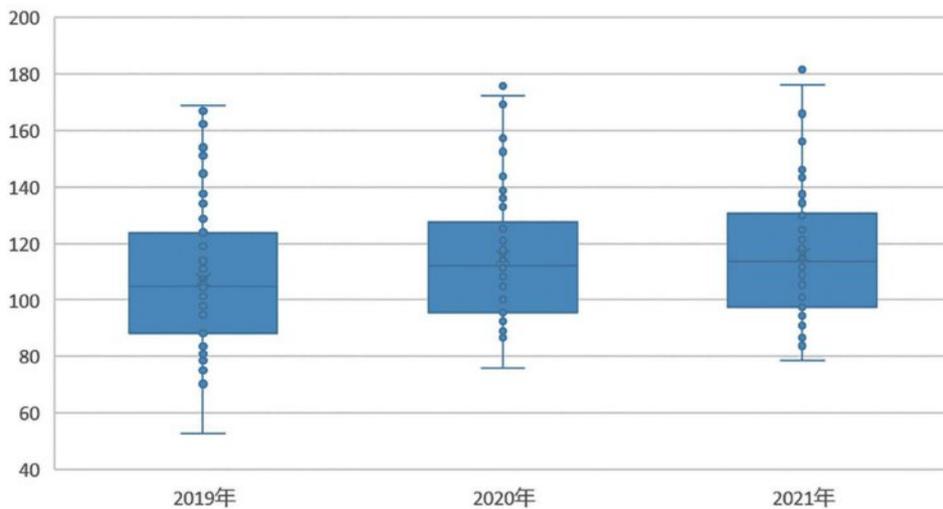


图 22 “一带一路”国家基础设施融资成本指数情况

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。

注：箱型图中的圆点表示“一带一路”国家基础设施融资成本指数数据点，箱型图从下至上依次为最小值、25分位点（箱型下缘）、中位数、75分位点（箱型上缘）和最大值。

第三章

葡语国家基础设施发展情况分析

葡语国家分布于欧洲、南美洲和非洲地区，覆盖地域广袤，相关 8 个葡语国家虽基础设施发展水平不一，但均是“一带一路”国际基建合作的重要参与方。2021 年，葡语国家基础设施发展指数得分较上年明显回升，基础设施投资与建设呈现恢复性发展的良好势头。近年来，澳门特区积极参与“一带一路”建设，与沿线国家经贸往来日益密切，“一带一路”合作成果丰硕。澳门特区还发挥自身区位优势，把握国家“十四五”规划和粤港澳大湾区建设等机遇，打造“一中心、一平台、一基地”的方略进一步明确，在促进中葡基础设施互联互通合作中发挥着越来越重要的作用。

第一节 葡语国家基础设施发展指数

受疫情形势好转及经济回暖等因素拉动，葡语国家 2021 年“一带一路”基础设施发展指数得分明显回升，其中发展环境指数得分上涨幅度最大，发展需求指数和发展热度指数得分较上年也略有提升，发展成本与上年基本持平。未来，随着葡语国家疫苗接种率的提高，各国经济复苏将进一步带动基建市场回暖，葡语国家基础设施发展前景向好。

一 葡语国家基础设施发展指数总体情况

葡语国家指数得分及排名显著回升。2021 年葡语国家“一带一路”基础设施发展指数得分为 112，较 2020 年得分 108 有所回升，增幅高于平均水平，区域排名由第 5 位上升至第 3 位。疫情防控措施不断完善、经济发展形势改善等因素，成为推动指数得分及排名回升的主要原因。值得一提的是，葡语国家普遍重视基础设施建设，各国既定的基础设施建设计划虽受疫情影响有所放缓，但并未出现重大变化，后疫情时代葡语国家有望迎来新一轮基础设施投资与建设浪潮。当然也应看到，葡语国家发展水平参差不齐，能否进一步有效遏制疫情传播仍存变数；同时，葡语国家普遍面临原材料成本增加以及本币贬值压力上升等挑战，上述问题或将在一定程度上影响各国基础设施的发展。

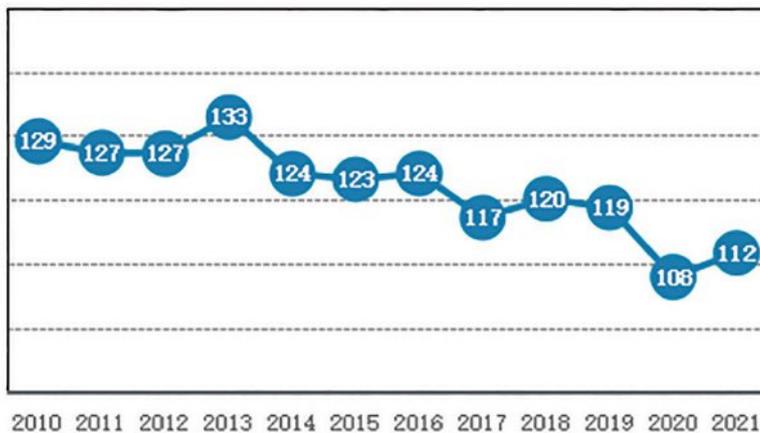


图 23 葡语国家发展总指数得分变化

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。

各葡语国家指数得分均有提升，巴西居各葡语国家首位。与2020年相比，本年度8个葡语国家基础设施发展指数得分均有不同程度上升，葡萄牙、佛得角、莫桑比克三国得分涨幅均在5%以上。巴西蝉联葡语国家指数得分首位，得分由109分回升至111分，在“一带一路”71国中排第15位，较上一年上升3位。基础设施投资维持稳定、新签项目增多等因素使得发展热度处于高位，成为助推巴西指数得分上升的重要原因。葡萄牙指数得分排名大幅提升，由2020年的第44位大幅上升至第28位，疫苗接种覆盖率快速提升、国内经济环境稳定复苏等因素促进发展环境改善，是葡萄牙指数得分排名出现较大变化的主要原因。

表 15 葡语国家发展指数得分及排名情况

国家	2021年		2020年基准情景	
	指数	排名	指数	排名
巴西	112	15	109	18
葡萄牙	109 ²⁹	28	103	44
安哥拉	109	33	104	37
佛得角	105	53	100	55
莫桑比克	104	54	99	61
东帝汶	102	63	98	65
圣多美和普林西比	98	69	95	68
几内亚比绍	97	70	94	70

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 16 葡语国家发展指数分指数得分情况

国家	发展环境	发展需求	发展热度	发展成本	总指数
巴西	106	132	111	92	112
葡萄牙	120	112	97	109	109
安哥拉	99	140	101	84	109
佛得角	104	107	103	104	105
莫桑比克	98	118	101	95	104
东帝汶	99	111	99	96	102
圣多美和普林西比	99	101	95	96	98
几内亚比绍	88	112	95	88	97

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。

29 葡萄牙实际得分 109.3，安哥拉实际得分 109.2。

二 葡语国家基础设施发展子指数得分情况

表 17 葡语国家分指数变化情况

指数	2021 年		2020 年	
	得分	变动	得分	变动
总指数	112	↑ 4	108	↓ 11
发展环境	108	↑ 7	101	↓ 16
发展需求	129	↑ 6	124	↓ 24
发展热度	109	↑ 2	107	↑ 2
发展成本	94	持平	94	↓ 1

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。

发展环境逐步改善，葡萄牙、巴西、佛得角等国表现突出。2021 年葡语国家基础设施发展环境指数得分为 108，在各区域中排名升至第 3 位。后疫情时代葡语国家经济复苏的良好表现，各国稳定的政治、行业和营商环境，以及逐步改善的主权偿付能力是拉动发展环境指数得分回升的关键。从国别情况来看，巴西、佛得角等 2020 年受疫情冲击较大的国家经济加快复苏，本年度实际 GDP 涨幅均超过 10 个百分点，为后疫情时代基础设施发展提供了有利的宏观环境；以 120 位列葡语国家基础设施发展环境指数得分首位的葡萄牙，政局稳定、经济基础扎实，随着疫苗接种率的提高，经济环境明显改善，基础设施发展前景向好。

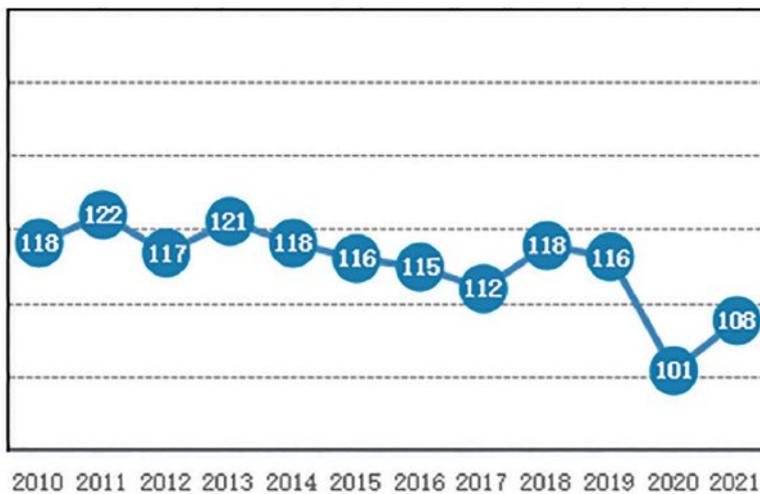


图 24 葡语国家发展环境指数得分情况

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。

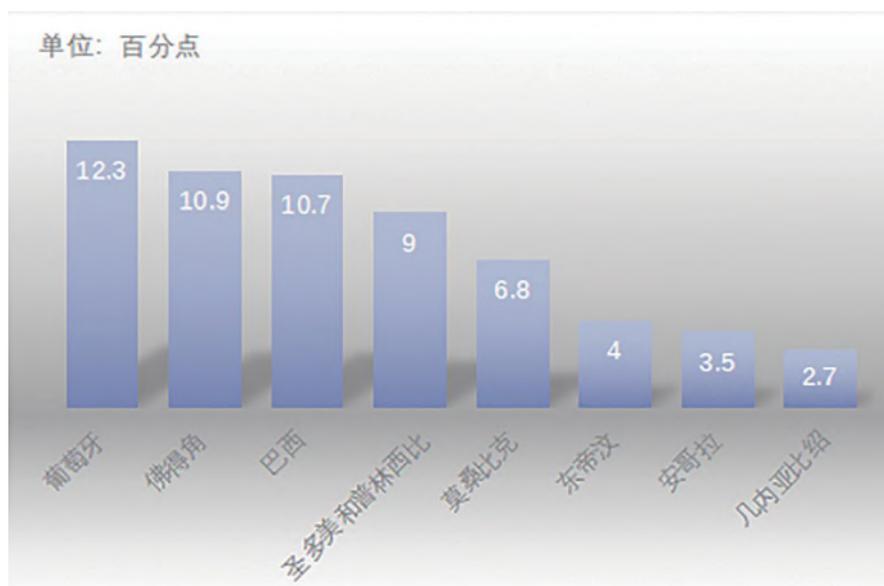


图 25 葡语国家实际 GDP 增速变化情况

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。

注：本图显示了 2021 年各葡语国家实际 GDP 增速较上一年变化情况。以葡萄牙为例，2021 年葡萄牙实际 GDP 增速较上一年增加了 12.3 个百分点。

发展需求回暖，交通、能源、公共卫生行业需求旺盛。2021 年，葡语国家基础设施发展需求指数得分为 129，在各区域中的排名由第 5 升至第 3 位。从细分行业来看，葡语国家交通行业发展需求指数得分为 184，遥遥领先于其他各行业。包括公路、铁路、机场、港口等在内的基础设施互联互通项目，正成为促进葡语国家基础设施建设的重心。除葡萄牙、巴西外的 6 个葡语国家供电缺口较大，部分国家用电覆盖率普遍不足 50%，能源建设需求在相关葡语国家同样维持在较高水平。从国别情况来看，安哥拉政府积极推动“全国有水”计划，有效刺激和拉动了该国水务行业发展，受此影响安哥拉位列本年度葡语国家基础设施发展需求指数得分首位，一系列水务建设及与之配套的电力、房建等项目有望加快推进。值得一提的是，根据 WHO 公布数据，除葡萄牙以外的葡语国家公共卫生基础设施基础薄弱，多数国家每万人拥有的医生不足 10 位，医疗卫生支出占 GDP 的比重水平不足 7%，相关各国对公共卫生领域基础设施建设的需求迫切。



图 26 葡语国家发展需求指数得分情况

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。

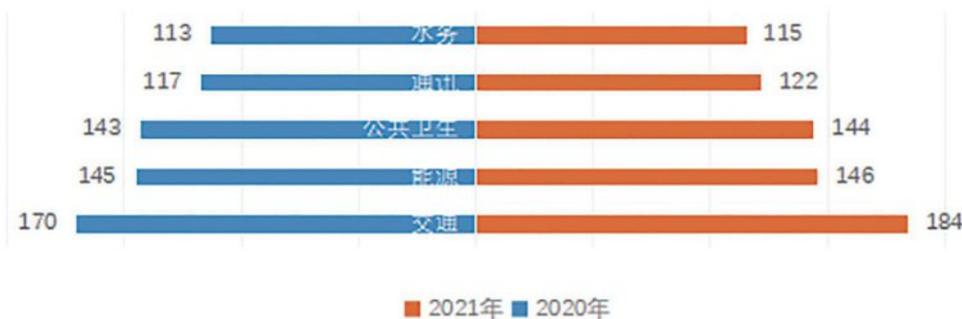


图 27 葡语国家发展需求细分行业指数得分情况

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。

发展热度连续三年升温，葡语国家基建发展受到各方关注。2021 年，葡语国家基础设施发展热度指数得分为 109，较上年的 107 分小幅回升，巴西以 111 的得分成为基础设施发展热度最高的葡语国家。2019 年至今，葡语国家基建市场热度持续上升，在交通和电力领域的投资活跃度较高，即便在新冠疫情暴发的 2020 年也保持了上涨态势。2020 年，葡语国家同中国方面的新签合同额由上一年度的 47.3 亿美元升至 73.2 亿美元，同比增长 54.7%。另据 Fitch Solutions 项目数据库统计，2020 年葡语国家开工的大型基础设施项目规模超过 360 亿美元，同比增长 164.3%。从国别情况来看，

巴西基础设施建设需求大、项目投资金额高，助推该国基础设施发展热度持续升温。巴伊亚州云轨（11.8 亿美元）、北大河州彩绘山光伏发电（3.8 亿美元）、库纳巴河水电（3.2 亿美元）及圣保罗地铁 2 号线（2.4 亿美元）等多个项目相继落地，为巴西基础设施建设注入新的动力。在其他葡语国家，包括安哥拉 Sonangol Cabinda 炼厂项目（9.2 亿美元）、莫桑比克莫安巴水利枢纽（8.3 亿美元）等在内的多个大型项目也已在 2021 年先后开工，葡语国家基础设施发展热度整体呈现向好趋势。

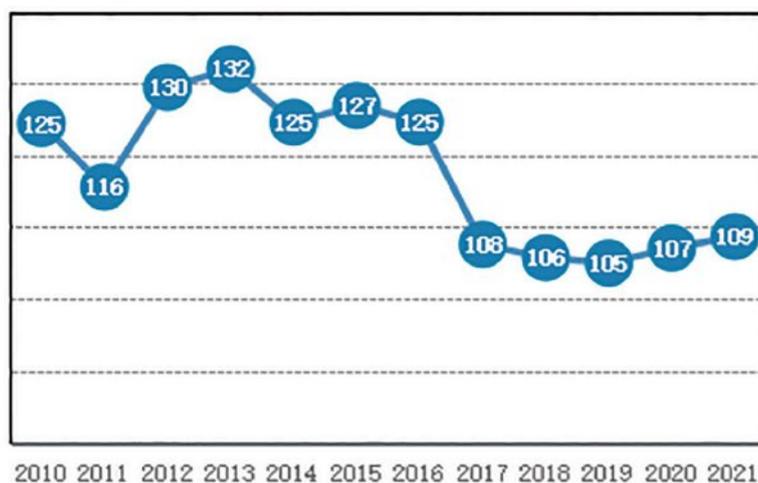


图 28 葡语国家发展热度指数得分情况

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。

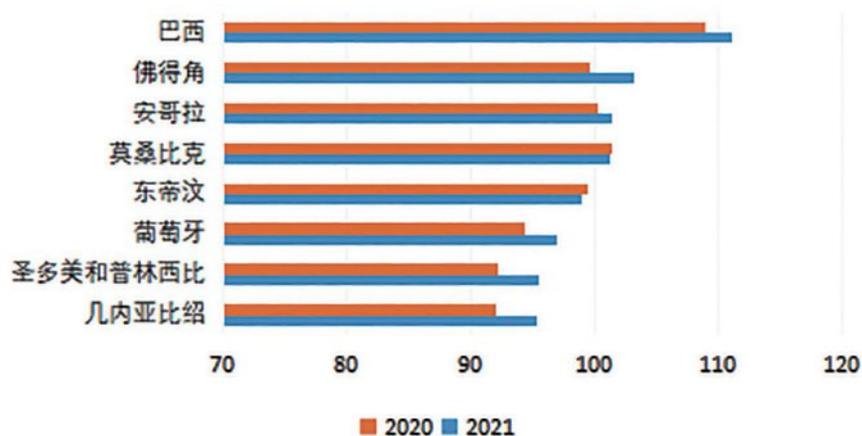


图 29 葡语国家发展热度指数得分情况

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。

发展成本保持稳定，葡萄牙基建发展最具成本优势。2021年，葡语国家基础设施发展成本指数得分为94，同上年持平，各国基础设施发展成本优势得到进一步巩固。具体来看，本年度葡萄牙基础设施发展成本指数得分为109，较为优越的融资环境使该国成为葡语国家中基础设施发展成本最低的国家。佛得角、莫桑比克基础设施发展成本指数得分为104和95，两国货币市场利率的下调有效摊薄了企业的融资成本，从而保证基础设施发展成本维持在合理范围。值得关注的是，与其余63个“一带一路”国家相比，多数葡语国家经济体量较小，抵御国际汇率波动、大宗商品价格变动的能力有限，相关各国应尽快优化政策，为基础设施发展成本下降营造更加有利的氛围。

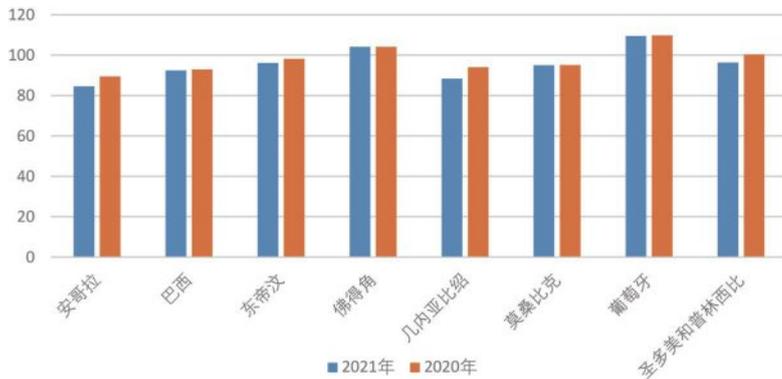


图 30 葡语国家发展成本指数得分情况

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。

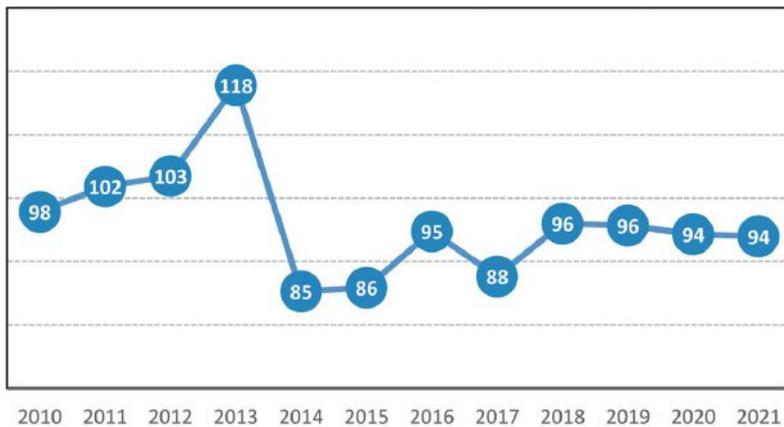


图 31 葡语国家基础设施发展成本指数情况

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。

第二节 澳门特区参与共建“一带一路”的最新成果

多年来，澳门特区积极参与共建“一带一路”，以推动“五通”建设为重点，拓展与沿线各国在贸易、投资、旅游、会展、特色金融、文化创意等多个领域的合作，走出了一条具有鲜明澳门特色的高质量合作之路。进入“十四五”时期，澳门特区把握构建国内国际“双循环”新发展格局，推动粤港澳大湾区建设等战略机遇，落实《关于支持澳门全面参与和助力“一带一路”建设的安排》，打造好国际基础设施投资与建设高峰论坛等重点平台，发挥澳门特区桥梁纽带作用，积极参与共建“一带一路”，融入国家发展大局。

一 全面参与“一带一路”建设的政策框架进一步完善

（一）澳门特区准确把握角色定位，积极融入国家发展大局

澳门特区紧紧围绕国家发展大局，结合特区经济发展和产业结构特点，集中力量打造各类专业化平台，澳门特区参与共建“一带一路”的发展方略日渐清晰，“服务国家大局、凸显澳门元素”的政策框架日趋完备。在“十三五”开局伊始，澳门特区就明确提出把握“一带一路”建设机遇，强调了澳门特区在国家经济发展、对外开放中的地位和功能这一发展目标。此后，澳门特区进一步完善“一带一路”合作机构建设，设立了专门工作委员会，为澳门特区参与共建“一带一路”提供了良好的组织和机制保障，提出建设“一中心、一平台”，聚焦“贸易畅通、资金融通、民心相通”等领域，进一步细化了澳门特区的功能定位，为建设“一带一路”指明了着力点。近年来，澳门特区致力于强化中国与葡语国家商贸合作服务平台的建设，发挥特区文化特色优势，完善平台服务功能。在“一中心、一平台”的基础上，增加“一基地”建设目标，进一步充实了特区平台的功能内涵。2021年，澳门特区主动对接国家“十四五”规划，桥梁纽带作用进一步凸显，参与“一带一路”建设的目标路径更加清晰。澳门特区激发侨界资源、推进多层次、多领域、精细化合作的能力有望进一步加强。

表 18 2016–2021 年度澳门特区关于参与“一带一路”建设的施政重点

年度	内容
2016	特区政府将把握国家“十三五”规划、“一带一路”建设机遇，以及内地自贸试验区建设的契机，提升特区在国家经济发展、对外开放中的地位和功能，进一步创造更多有利的条件，增加澳门未来经济发展的新动力。
2017	特区政府已设立由行政长官办公室牵头的专门工作委员会，统筹澳门参加“一带一路”工作。将着力用好中央支持澳门参与“一带一路”建设的一系列措施，主要包括：围绕金融服务、拓宽合作领域；发挥专业优势，输出高端服务；发挥区位优势，推动经贸交流；聚焦人文交流，促进民心相通、深化区域合作，发挥协同效应等。
2018	努力把澳门“一中心、一平台”的发展定位于“一带一路”建设、与粤港澳大湾区规划紧密结合，抓住重点、形成合力。设立专责部门统筹区域合作，提升合作的素质和水平。明确以贸易畅通、资金融通、民心相通作为发力重点，切实调动社会各界的积极性，鼓励企业“以大带小”，共同参与区域合作。
2019	积极参与和助力“一带一路”建设，充分发挥中国与葡语国家商贸合作服务平台的作用与功能，继续以贸易畅通、资金融通、民心相通作为着力点，统筹政策措施，凝聚各方资源，优势互补，共谋发展。
2020	立足国家发展战略大局，根据“国家所需、澳门所长”，落实“一中心、一平台、一基地”的定位，发展能结合国家“一带一路”和粤港澳大湾区建设等发展战略、有利于融入国家产业链的新产业、新业态。将充分利用澳门单独关税区、中葡商贸合作服务平台，结合横琴的空间和资源优势，搭建内地与“一带一路”相关国家和地区交流合作的通道，助力国家全面开放。
2021	主动对接国家十四五规划，积极参与粤港澳大湾区和“一带一路”建设，加快推进横琴粤澳深度合作区建设，融入国家发展大局。打造好国际基础设施投资与建设高峰论坛等重点平台。发挥澳门侨界的桥梁作用，推进与“一带一路”沿线国家城市建立友好城市合作关系。争取与更多葡语国家和“一带一路”沿线国家签订税收协定，办好“一带一路”澳门税务学院。

资料来源：根据澳门特区公开发布的各财政年度施政报告整理。

（二）澳门特区推动机制创新，加快相关政策落地

澳门特区在不断完善参与共建“一带一路”政策框架的同时，注重推动机制的建立和创新，有效保障并加快了政策的落地实施，推动一大批合作成果落地。2016年至今，澳门特区先后成立了中国与葡语国家商贸合作服务平台发展委员会、中国－葡语国家企业家联合会、“一带一路”建设工作委员会、中葡青年创新创业交流中心、内地—澳门“一带一路”工商专业委员会等机构，成为澳门特区参与共建“一带一路”的重要抓手。尤其值得一提的是，2017年，澳门政府设立“一带一路”建设工作委员会，委员会隶属行政长官运作，并由行政长官担任主席；2018年，又与国家发展改革

委签署《关于支持澳门全面参与和助力“一带一路”建设的安排》，完善了参与共建“一带一路”框架体系。相关机构的建设运行使澳门特区参与共建“一带一路”的组织架构不断完善，不仅有效推动“一中心、一平台、一基地”建设水平快速提升，也为澳门特区通过参与“一带一路”建设，提升自身竞争力提供了强有力的支撑。2021年，澳门特区设立“融入国家发展工作委员会”以代替“中国与葡语国家商贸合作服务平台发展委员会”和“‘一带一路’建设工作委员会”的职能，对“一带一路”政策的参与深度和统筹力度进一步加强。

表 19 2016–2021 年度澳门特区推动机制建设的主要成果

年度	内容
2016年02月	中国与葡语国家商贸合作服务平台发展委员会成立。
2016年03月	葡语国家食品展示中心正式投入运行。
2016年10月	中国－葡语国家企业家联合会成立。
2017年03月	“一带一路”建设工作委员会成立。
2017年06月	中葡合作发展基金设立澳门总部。
2017年10月	中葡青年创新创业交流中心揭牌成立。
2018年12月	签署《关于支持澳门全面参与和助力“一带一路”建设的安排》。
2019年05月	内地—澳门“一带一路”工商专业委员会成立。
2021年05月	《澳门特区公报》公布，澳门特区决定设立“融入国家发展工作委员会”，统筹澳门特区参与助力国家“一带一路”建设与粤港澳大湾区建设的总体设计及工作部署。

资料来源：根据公开资料整理。

（三）粤港澳大湾区建设为澳门特区带来新机遇

2019年2月18日，中共中央、国务院印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》，提出将粤港澳大湾区建成充满活力的世界级城市群、国际科技创新中心、“一带一路”建设的重要支撑、内地与港澳深度合作示范区，同时打造成宜居宜业宜游的优质生活圈，使其成为高质量发展的典范。粤港澳三地自身特点显著，强强联合，形成独特的区位、制度和环境优势，为更高水平参与国际合作拓展了全新的发展空间。

近年来，澳门特区政府积极推进一批大型公共基础设施项目建设，有效推动了粤港澳大湾区建设，为促进中葡合作、发挥澳门平台作用提供了更高水平的支持。根据澳门特区政府《二零二一年财政年度施政报告》，截至2020年9月底，约有410项

金额在 10 万及以上澳门元的公共基建项目顺利动工，涉及工程造价总计约 142 亿澳门元。打造了氹仔线轻轨系统、澳门国际机场客运大楼扩建、妈阁交通枢纽、氹仔 - 澳门半岛跨海大桥等一批优质基建项目，进一步夯实了澳门扩大对外开放规模，深度融入“一带一路”发展的硬件基础。

澳门特区作为联结中国内地和葡语国家的纽带，依托于粤港澳大湾区建设，在中葡合作中发挥着越来越重要的作用。对基建行业而言，中国与葡语国家产业优势互补，在粤港澳大湾区建设的大背景下，依托中葡经贸合作论坛、国际基础设施投资与建设高峰论坛、中葡合作发展基金等平台，澳门特区各方合作共建“一带一路”提供包括金融、法律、信息等在内的全方位服务，成为助推中葡基础设施合作的主力。

同时，粤港澳大湾区的建设也将为助力澳门特区突破经济结构单一、发展资源有限的束缚，促进科技创新、特色金融发展、新型基础设施建设以及高质量人才培育带来新的机遇，为落实特区政府经济适度多元化发展目标，推动澳门特区“一中心、一平台、一基地”建设发挥了积极的促进作用。

二 与“一带一路”国家在多个领域合作成果丰硕

（一）与“一带一路”国家贸易合作密切，对葡语国家贸易量增长迅速

澳门特区同“一带一路”国家³⁰贸易关系密切，贸易量增长迅速。“一带一路”倡议提出以来，澳门特区与沿线各国贸易规模稳步增长，在澳门特区外贸关系中的重要性愈发突出。2019 年全年澳门特区进出口总额 1033.7 亿澳门元（约合 128.1 亿美元³¹）。其中，面向“一带一路”国家进出口总额 163.2 亿澳门元（约合 20.2 亿美元），较 2017 年增长近 2.4 倍。从澳门特区对“一带一路”国家贸易额占特区对外贸易总额的比重来看，2019 年占比为 15.9%，较 2017 增加 10.4 个百分点。2020 年受新冠疫情影响，澳门特区同“一带一路”国家贸易规模有所下降，但 2021 年一季度迅速回升，进出口总额达 58.6 亿澳门元（约合 7.3 亿美元），较上一年同期涨幅达 67.0%。

30 这里的“一带一路”国家与澳门特别行政区政府统计暨普查局统计口径保持一致，包含国家多于本报告特指的“一带一路”71 国。

31 根据 IMF 公布的 2019 年美元兑澳门元年平均汇率计算而得，本节下同。

表 20 2017–2020 年澳门对“一带一路”国家的贸易情况

	2017 (亿澳门元)	2018 (亿澳门元)	2018 增速(%)	2019 (亿澳门元)	2019 增速(%)	2020 (亿澳门元)	2020年 增速(%)
进口 ³²	46.1	71.8	55.8	159.7	122.2	150.1	-6.0
出口	1.8	2.7	50.2	3.5	33.3	3.0	-14.5
进出口 总额	47.9	74.5	55.5	163.2	119.1	153.2	-6.2

数据来源：澳门特别行政区政府统计暨普查局。

澳门特区与葡语国家贸易关系稳步发展。作为我国与葡语国家贸易合作的重要窗口，澳门特区与葡语国家间贸易规模保持稳定增长态势，2019年澳门特区与葡语国家进出口总额达8.5亿澳门元（约合1.1亿美元），较2017年增长30.7%。对于澳门特区而言，葡语国家是关系密切且稳定的贸易伙伴，从特区同葡语国家间贸易额占澳门特区对外总贸易额的占比来看，2017至2019年间基本稳定在7%左右的水平。而对于葡语国家而言，澳门特区不仅是打开中国市场的重要窗口，其自身也是快速成长的出口市场。2019年澳门特区自葡语国家进口额为8.4亿澳门元（约合0.1亿美元），较2017年增长约30.3%。2020年，受疫情影响，澳门特区同葡语国家贸易量有所回落，但特区对葡语国家的进口额仍然保持了较高水平，金额约7.0亿澳门元（约合0.9亿美元）。2021年一季度，澳门特区对葡语国家的出口方面表现良好，较上一年同期显著回升，涨幅达112.6%。

表 21 2017–2020 年澳门对葡语国家的贸易情况

类别	2017 (亿澳门元)	2018 (亿澳门元)	2018年 增速(%)	2019 (亿澳门元)	2019年 增速(%)	2020 (亿澳门元)	2020年 增速(%)
进口	6.5	7.9	21.9	8.4	6.9	7.0	-17.3
出口	0.008	0.2	2900	0.01	-94.8	0.1	867.4
进出口 总额	6.5	8.1	25.5	8.5	3.9	7.1	-16.0

数据来源：澳门特别行政区政府统计暨普查局。

注：增速根据澳门特别行政区政府统计暨普查局进出口数据计算得到。

32 这里的进口指将“一带一路”国家的商品或服务引进到澳门特区市场销售；出口指将澳门特区的商品或服务输出到“一带一路”国家市场销售。

（二）金融服务助推“一带一路”建设，中葡合作发展基金应用成效突出

澳门特区和各界机构积极发展包括财富管理、中葡人民币清算等在内的特色金融业务，发挥金融产业优势，聚焦“一带一路”沿线、葡语国家等重点市场，相继推出包括“一带一路”主题债券、“莲花债”等在内的金融服务产品，推动设立“中国银行公司金融特色融资平台”，并与中国工商银行合作推出跨境企业通、跨境电商平台、湾区账户通等丰富多样性的跨境金融服务产品，为企业提供一站式投融资金融支持，“中国—葡语国家金融服务平台”的功能快速完善，为支持“一带一路”建设发挥了重要作用。

具体来看，中葡合作发展基金成立于2013年6月，总规模10亿美元，是中国第一支专注对葡语国家投资的股权基金，作为“中国—葡语国家金融服务平台”的亮点，在引导和支持中国企业对葡语国家投资方面发挥了重要作用。经过多年发展，中葡合作发展基金的业务范围已涉及农业、制造业、基础设施、金融业等多个领域；截至2020年底，中葡合作发展基金已累计决策6个项目，带动中国企业对葡语国家投资约40亿美元。新冠疫情暴发以来，中葡合作发展基金持续加大对葡语国家基础设施、清洁能源、医疗卫生等领域关注力度，现有储备项目20余个，几乎覆盖所有葡语国家。截至目前，中葡合作发展基金支持的重点项目有巴西新能源光伏电站、圣西芒水电站、巴拉那瓜集装箱港口等。其中，巴西新能源光伏电站每年可提供超过390GWh清洁能源，满足20万巴西家庭的用电需求，避免CO₂排放23万吨，为巴西非水类清洁能源发展做出了巨大贡献。未来，中葡合作发展基金将继续跟踪特区政府支持澳门企业赴葡语国家投资政策，综合考量战略意义、政策导向、项目风险、企业需求等因素，有针对性的优化投资策略，创新投资产品，进一步加大对葡语国家和地区的贡献力度，助力澳门特区“一中心、一平台”以及现代金融、绿色金融的发展。

表 22 中葡合作发展基金的发展成果

	内容
成立背景	中葡合作发展基金是中国 - 葡语国家经贸合作论坛第三届部长级会议上中国政府宣布的促进中国与葡语国家合作六项举措之一，是中国第一支专注对葡语国家投资的股权基金。2013年6月，中葡合作发展基金正式成立，总规模10亿美元。
业务范围	中葡合作发展基金累计投资涉及农业、制造业、基础设施、金融业等多个领域，几乎覆盖所有葡语国家。
主要成果	截至2020年底，累计决策6个项目，覆盖巴西、莫桑比克、安哥拉、澳门等4个葡语国家和地区，累积带动中国赴葡语国家投资超40亿美元。 中葡合作发展基金与澳门国际银行合作设立了“澳门中葡平台建设融资专项贷款”，支持食品、酒类饮料等多个行业的澳门企业赴葡语国家开展业务。截至2020年底，已累计向十余家与葡语国家有业务往来的中小企业提供约3.4亿澳门币融资支持。

	内容
重点项目	<p>巴西新能源光伏电站项目，在巴西米纳斯吉拉斯州建设 191 兆瓦太阳能发电厂及其附属设施，为当地居民提供了清洁可靠的能源。电站每年可提供超过 390GWh 清洁能源，满足 20 万巴西家庭的用电需求，避免了 23 万吨 CO₂ 排放，为巴西 2030 年非水电类清洁能源占比达到 23% 的规划做出贡献。</p> <p>圣西芒水电站项目，是由国电投参与建设的巴西第九大水电项目，总装机容量 1710MW，可满足 600 万人的用电需求。项目公司还参与水资源规划、水费标准制定等社会活动及各类环保项目，积极履行社会影响力。</p> <p>巴拉那瓜集装箱港口项目，中葡合作发展基金与招商局港口合作的巴西巴拉那瓜集装箱港口，是中国企业在拉美集装箱港口行业最大规模投资。2019 年完成扩建后，年吞吐能力达 250 万标准箱，是南美洲最大的集装箱码头，有效助推巴西基础设施发展和中巴经贸合作。</p>

资料来源：根据公开资料整理。

（三）“一带一路”文化交流异彩纷呈，多元融合促进民心相通

丰富文化交流、促进民心相通是澳门特区参与共建“一带一路”的重要内容。为此，澳门特区积极发挥文化特色优势，推动打造“以中华文化为主流，多元文化共存的交流合作基地”，设立“建设文化交流合作基地委员会”，深化“中国与葡语国家文化交流中心”建设，组织形式多样的文娱汇演、艺术节、会展、学术论坛等活动，不仅为“一带一路”沿线各国民心相通注入了丰富的文化内涵和人文感情，也为筑牢“一带一路”国家基础设施合作民意基础发挥了积极作用。

值得一提的是，在澳门特区深化旅游会展业、文创产业的跨界融合以及经济适度多元化政策的引领下，在国际基础设施投资与建设高峰论坛期间发布的“一带一路”国家基础设施发展指数和指数报告，已成为全球业界了解“一带一路”国家基础设施发展情况的重要依据，不仅被媒体誉为“一带一路”国家基础设施发展的“晴雨表”，也成为了澳门特区“一带一路”文化和学术交流的重要成果之一，标志着澳门特区在“一带一路”国际基建合作研究领域的先进水平。

三 “一带一路”建设与澳门特区发展循环促进

（一）深度融入“一带一路”建设，澳门特区成为“十四五”时期“双循环”重要交汇点

进入“十四五”时期，我国正积极构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，澳门特区作为“双循环”顺利衔接的重要交汇点，不仅将驶入

参与共建“一带一路”的“快车道”，也将在新时期开放发展的浪潮中迎来新的发展机遇。在参与共建“一带一路”方面，凭借独特的区位优势、制度优势和人文优势，澳门特区在促进设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通等方面的优势将进一步加强，中国与葡语国家经贸合作平台的作用将更加显著。在促进澳门特区发展方面，随着珠港澳大桥顺利通车、粤港澳大湾区建设加速，背靠中国内地庞大市场的澳门特区，将在更深层次、更广领域融入国家发展大局，“十四五”时期澳门特区经济发展质量必将迈上新的台阶。

（二）金融与经贸合作平台作用凸显，澳门特区经济适度多元发展潜力更加旺盛

发挥金融产业优势、深化与“一带一路”沿线国家及葡语国家贸易合作，历来是澳门特区参与共建“一带一路”的重要内容，这与澳门特区提出的“促进经济适度多元发展，发展现代金融业，加快建设债券市场”、“主动融入国家发展大局，参与和助力‘一带一路’建设工作”的目标相辅相成。在强化澳门特区金融与经贸合作平台方面，澳门特区凭借其特殊地理、制度和人文优势，在便利人员、货品、资金等要素的流通，以及沟通中国内地和国际两个大市场方面具有巨大潜力。在促进澳门特区经济适度多元发展、融入国家发展大局方面，澳门特区有望以中国—葡语国家金融服务平台、国际基础设施投资与建设高峰论坛、中葡经贸合作论坛等平台为依托，吸引国内外优质资源加速聚集，促进现代金融业、大型国际性会展、跨境电商以及文化和体育等产业的快速发展。

（三）多元文化汇聚融合，为澳门特区打造文化交流合作基地注入鲜活元素

澳门特区是亚洲文化的汇聚地，也是亚洲多元文化共存共生共融之地，多元文化汇聚融合的独特性与澳门特区建设“一基地”的发展目标之间相互呼应、相互促进。澳门特区对多元文化的包容性使其拥有众多的、同海外联系密切的智库、商贸社团、氏宗亲会、同乡会、侨联会等社团，以及丰富的归侨侨眷资源，这不仅是打造“以中华文化为主流，多元文化共存的交流合作基地”（简称“一基地”）的优势和基础，也为“一基地”的建设注入源源不断的鲜活元素。同时，推动“一基地”高质量建设，也将进一步促进各国各地区多元文化深入汇聚交流，丰富澳门特区的文化内涵、提高澳门特区在中外多元文化融合进程中的地位作用，为促进澳门特区成为“一带一路”民心相通的崭新窗口发挥更加积极地作用。

第三节 中国与葡语国家基础设施合作展望

一 聚焦葡语国家需求特点，因地制宜深化全产业链合作

基础设施一直是中国与葡语国家之间合作的重点领域。近年来葡语国家经济总体处于低速增长，但社会局势保持和平稳定，政府重视基础设施建设，并致力于营造良好的营商环境以提高国家经济竞争力。“一带一路”倡议所体现的开放精神和互利原则，符合葡语国家的政策导向和发展需要，为中国与葡语国家基础设施合作开辟了重要渠道。

葡语国家基础设施发展水平各异，不同国家基建需求差异显著。深化中国与葡语国家“一带一路”基础设施合作，应坚持共商、共建、共享的原则，统筹考虑各国经济环境、资源禀赋、发展基础和开发建设规划等因素，因地制宜、因时而异，从项目所在国实际需求出发，以基础设施项目建设为依托，将单一项目的合作拓展延伸至经济社会建设各个领域，努力打造经济、社会、环境可持续的高质量基础设施建设精品。

分国家来看，目前巴西在住房、污水处理、城市交通等方面需求较大，同时政府加大力度发展风能、太阳能等清洁能源；圣多美和普林西比计划对电力系统进行改造升级以过渡到清洁能源的使用，改造公路和卫生系统以改善民生；莫桑比克计划完善并扩大公路、桥梁和铁路网络，促进港口、渔业、通信现代化基础设施建设。几内亚比绍通过加强相关基础设施建设，重点发展农、渔、旅游和矿业等行业。东帝汶政府已开始实施疫情后期经济复苏计划，建筑、新能源、通信是重点发展领域，同时通过海底光缆建设，实现东帝汶与其他国家的连接。安哥拉石油资源丰富，中安产能互补性强，安是中国在非洲重要的经贸伙伴，基建合作仍有潜力可挖。葡萄牙计划重点发展能源、通信、交通运输等领域，并均制定了明确的发展规划。相关企业各方应把握葡语国家需求特点，有针对性地推动相关基础设施项目建设，并尝试以基础设施合作为契机，逐步深化在开发规划、设计咨询、项目运营、专业人才培养等领域的合作，积极拓展中国与葡语国家在相关产业的全方位合作，开发中葡“一带一路”合作潜能。

二 发挥澳门特区现代金融业优势，拓宽中葡合作资金渠道

澳门特区经济外向度高、金融体系稳定，是贸易自由港和独立关税区，资金可以自由进出，法律体系、商业运作模式与葡语国家接轨，在与葡语国家进行经贸往来时具备显著的制度优势。随着粤港澳大湾区建设，澳门现代金融业优势将更加突出，应充分发挥中葡合作发展基金总部落户澳门的优势，承接中国与葡语国家金融合作服务，拓宽中葡合作资金渠道，支持企业在传统基建、新基建、可再生能源等领域开展更广泛合作。

结合现阶段中葡合作发展基金运营效果，参考新形势下我国对外承包工程企业对完善澳门金融服务平台的期待，下一步澳门特区可重点围绕以下几方面开展工作：

一是，高质量运营中葡合作发展基金，创新融资担保机制，优先推动“投建营一体化”项目落地。在进一步完善基金运行机制、优化审批流程、提高审批速度，全面提升资金使用效率的同时，更加侧重优化基金的投资策略，加快衍生产品创新，探索扩大基金的支持范围和覆盖面，发挥基金撬动作用，引导各方企业参与“投建营一体化”的全产业合作。**二是**，发挥澳门金融产业优势，打造“一带一路”金融服务港，优先支持企业进行债券融资。进一步完善债券发行机制，优化债券发行审批程序，依托自有金融市场优势以及境外资本对澳门金融市场的信心，加强与中国内地和境外金融机构的合作，满足企业相关融资需求。**三是**，对标国际通行标准，完善绿色金融体系，积极推动可持续基础设施建设。鼓励业界引入国家和国际认可的相关绿色金融标准，开展绿色金融业务和建立绿色金融标准和统计制度，以支持长期项目融资的绿色债券作为绿色金融发展切入点，完善相关债券发行基建。**同时**，可扩大税务优惠范围，将印花税和所得补充税等豁免范围扩展至澳门政府、澳门公共事业机构、内地及海外具资质发行人在澳门发行的债券等，如政府、国际组织、金融机构或企业等。

三 拓展文化交流互动，建设多元融合的中葡合作框架

澳门特区与葡语国家有着紧密的历史文化联系，在人文交流领域具有先天优势，在促进与葡语国家文化交流中发挥着重要的纽带作用。随着高质量共建“一带一路”的深入推进，澳门特区将在促进中葡文化交流、助力中葡基础设施合作中扮演更加重要的角色。

未来，随着各方共建“一带一路”水平的提升，包括中葡文化合作在内的“一带一路”

文化交流，也将进入全新的发展时期。建议各方合力推动以下几方面工作：**一是**，拓宽文化交流深度广度，为中葡基础设施合作营造良好外部环境。广泛组织包括专业会展、艺术交流、学术研讨等在内的各种文化活动，引导各方通过澳门平台开展文化交流，为澳门特区在中葡合作及“一带一路”合作中扮演更加重要的决策奠定牢固的民意基础。**二是**，发挥澳门特区特色优势，建好中葡文化合作“出海口”。以“一基地”建设为重点，打造澳门特区中葡文化合作的特有“名片”，积极推动与中葡基础设施合作相关的课题研究、学术交流、经验分享，不断充实中葡基础设施合作的文化内涵，巩固中葡基础设施合作根基。**三是**，以基础设施指数等“一带一路”合作项目为依托，通过论坛、研讨会、培训等多种形式与葡语国家政府以及社会各界进行广泛对接，实现基础设施项目合作与文化交流的相互促进，使一个个“一带一路”合作精品工程，成为推动中葡基础设施高质量可持续发展的“催化剂”。

第四章

“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，本文根据“一带一路”国家基础设施发展指数测算结果并结合市场热度、企业调研反馈，挑选三个代表性重点国别（孟加拉国、莫桑比克、沙特阿拉伯），详细分析了其发展指数得分情况、基础设施行业发展特征，并对该国基础设施发展前景进行了展望。

中国对外承包工程商会还将在 11 月，发布本年度 30 份《“一带一路”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。

孟加拉人民共和国

The People's Republic of Bangladesh

2021 年国家基本信息

政局情况			
主要政党	孟加拉人民联盟、孟加拉民族主义党、孟加拉民族党		
国家元首及任期	阿卜杜勒·哈米德 (2018/02 ~ 2023/02)		
政府首脑及任期	谢赫·哈西娜 (2019/01 ~ 2024/01)		
自然资源			
矿产资源有限, 天然气公布储量 3113.9 亿立方米, 煤储量 7.5 亿吨。			
宏观经济 2021			
人均 GDP (美元)	2214.2	实际 GDP 增速 (%)	6.2
通货膨胀率 (%)	5.7	公共债务 /GDP (%)	32.7
财政余额 /GDP (%)	-6.7	经常账户余额 /GDP (%)	-1.1
外债总额 (亿美元)	711	失业率 (%)	5.2
FDI 流量 (亿美元, 2019)	15.9	FDI 存量 (亿美元, 2019)	163.8
社会发展 2021			
人口	16304.6 万	用电覆盖率 (%)	85.2
医疗投入占比 (%)	2.3	教育投入占比 (%)	1.3
人类发展指数	0.6	基尼系数 (%)	32.4
发电量 (TWh, 2020)	80.4	互联网比例 (% , 2019)	12.9
铁路 (km)	2460	公路 (km)	369105
商用机场 (个)	8	港口 (个)	2
中国信保风险评估			
国家风险水平	中等	国家风险水平展望	稳定
主权信用风险水平	中等	主权信用风险水平展望	稳定

基础设施行业基本信息

“一带一路”基础设施发展指数				
	2020 得分	2020 排名	2021 得分	2021 排名
发展总指数	111	10	117	9
发展环境指数	98	32	109	22
发展需求指数	116	23	124	19
发展成本指数	95	62	91	64
发展热度指数	130	3	139	5

观点聚焦

- 根据“一带一路”基础设施发展指数，2021年孟加拉国基础设施发展指数得分为117，在“一带一路”国家中排名第9位，较上年上升1名。
- 为抵抗新冠疫情，孟加拉国已从印度购买3000万剂新冠疫苗，并批准进口中国国药集团生产的新冠疫苗。2021年5月12日，中国援助疫苗抵达孟加拉国。但当前孟加拉国防疫压力较大，合理推动疫苗接种，将对遏制疫情传播，缓解经济压力，促进经济社会秩序恢复产生重要影响。
- 孟加拉国属于小型开放经济体，抵御外部风险的能力较弱，在新冠疫情冲击下，孟经济增速下滑，政府偿债能力被削弱。孟银行坏账率较高，资本充足率较低，金融业面临较大挑战，存在发生系统性风险的可能。
- 孟加拉国政府注重能源基础设施建设，并推进能源结构多元化，努力减少对天然气发电的依赖，但总体仍将以化石能源发电为主，相关领域未来发展机遇较大。
- 孟积极推进交通基础设施发展以带动经济复苏，在疫情导致财政收入收缩的背景下，依然有明确的铁路项目拨款支持，未来具有较大市场发展潜力。

孟加拉人民共和国（以下简称孟加拉国）位于南亚次大陆东北部，根据世界银行标准划分，孟加拉国属于中低收入国家。根据中国信保内部国家风险水平和主权信用风险水平的评估，孟加拉国国家风险水平为中等，未来风险展望为稳定；主权信用风险水平为中等，未来风险展望为稳定。

一 基础设施发展指数表现

2021年孟加拉国基础设施发展指数得分为117，在“一带一路”国家中排名第9位，较上年上升1位。从分项指数上来看，发展环境指数、发展需求指数、发展热度指数得分均有所上升，其中发展环境指数升幅最大，发展成本指数略有下降。

表 23 孟加拉国基础设施发展指数及变化情况

孟加拉国	2020年		2021年	
	指数	排名	指数	排名
总指数	111	10	117	9
发展环境指数	98	32	109	22
发展需求指数	116	23	124	19
发展热度指数	130	3	139	5
发展成本指数	95	62	91	64

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明显好转带动发展环境指数提升。从分项指标上看，2021年孟加拉国经济环境和营商环境较2020年明显改善，且经济环境得分显著好于多数南亚国家、优于“一带一路”国家平均水平。为应对新冠疫情，孟加拉国政府和央行采取积极的财政政策和货币政策以刺激经济增长，包括扩大转移支付规模、向特定产业拨款等财政政策，以及购买国债、下调利率和准备金率等货币政策。在这些政策的支持下，新冠疫情期间孟加拉国经济仍保持正增长，为基础设施建设创建了较为有利的条件。同时，为吸引更多外资参与本国的基础设施建设，孟政府重视营商环境改善，积极从各个方面改善营商环境，尽管较其他国家仍有差距，但优于其2020年水平，为外资创造了更为有利的条件。



孟加拉国发展环境分项指数

图 32 孟加拉国基础设施发展环境分项指数

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。

融资成本的上涨使发展成本指数下降。尽管外资企业融资与当地企业融资享有同等待遇，但孟加拉国贷款利息较高，且贷款手续较为繁琐，外商获得信贷便利度较低，孟加拉国具有较高的融资成本。在新冠疫情期间，央行下调利率有利于降低融资成本，但政府向银行大量举债，极大压缩了私人部门贷款资金规模，同时疫情对经济的冲击对金融部门造成连锁反应，金融市场稳定性有所下降。

二 基础设施行业特征分析

近年来，孟加拉国的电力和交通行业获得较快发展。孟加拉国严重依赖天然气作为发电燃料，为摆脱原料依赖同时降低成本，孟政府着力发展煤电、太阳能发电，一大批煤电项目得以顺利落地；交通方面，公路发展迅速，一系列公路、铁路和桥梁建设工程陆续实施。未来，在政府的大力推动下，以煤电为代表的传统发电和以太阳能为代表的可再生能源发电将迎来发展机遇，交通行业也将继续保持良好的发展态势。

表 24 孟加拉国基础设施发展需求指数及变化情况

发展需求指数得分	2020 年	2021 年
能源行业	135	135
交通行业	123	137
通信行业	115	116
水务行业	100	102
公共卫生行业	80	100

（一）电力需求较大，燃煤发电前景较好

孟加拉国电力需求较大。根据孟加拉国电力发展局的估计，孟加拉国电力存在较大供应缺口，未来随着经济和人口城镇化的发展，2030年和2041年用电需求将分别增加到2.7万MW和5.1万MW。孟政府正积极出台政策，通过PPP、RPP、IPP等方式推动电力行业发展，以实现到2021年装机总容量达2.4万MW、2030年装机总容量达4万MW以及到2041年装机总容量达6万MW的目标。

私人投资增长较快，多边金融机构支持力度较大。根据世界银行PPI数据库统计，2019至2020年孟加拉国新增基础设施投资主要集中在交通领域和电力行业，其中电力行业共实现了7个项目的落地，总投资金额达21.2亿美元，计划实现发电量1840MW，发电类型主要涉及天然气、太阳能和柴油发电等。部分新增电力项目获得亚洲开发银行和国际金融公司等多边金融机构的资金支持。其中，Reliance Meghnaghat Combined Cycle Power Plant项目投资金额最大，为11.83亿美元，计划发电718MW。

表 25 2019–2020 年孟加拉国电力行业新增私人投资

年份	项目	金额（百万美元）
2019	Teknaf Solar PV Plant	35.71
2020	Nilphamari solar plant	78
2020	Feni Oil-Fired Power Plant	64
2020	Spectra Solar Power Project	55
2020	Summit Meghnaghat II CCGT Power Plant	500
2020	Summit Gazipur II power plant	207
2020	Reliance Meghnaghat Combined Cycle Power Plant	1183

数据来源：世界银行 PPI 数据库。

政府推进能源结构多元化，但仍以化石能源为主。目前，孟加拉国主要依赖天然气发电，占比约53.9%，发电使用的其他化石能源包括高炉燃油、柴油、燃煤等，占比分别为27.2%、6.3%和5.6%，水利和太阳能等可再生能源占比较小，分别为1.1%和0.2%。由于天然气供应不足，导致部分天然气发电厂无法正常发电，孟加拉国政府计划推进能源结构多元化，减少进口天然气的占比，增加燃煤、国内天然气、核能、柴油和可再生能源的占比。预期未来天然气发电占比将下降，燃煤等其他能源发电占比将上升，但总体仍以化石能源为主。燃煤发电方面，已有Maheshkhali TNB Power

Station (1300WM)、Matarbari Coal-Fired Power Project (1200WM) 和 Maitree Super Thermal Power Project (660WM*2) 等项目落地。核能发电方面, 孟加拉国政府计划到 2041 年实现核能发电 7000MW, Rooppur Nuclear Power Plant Project 项目包括两个核反应堆, 发电量共计 2400MW, 预期两个核反应堆将分别在 2024 年和 2025 年投入使用。

(二) 政府重视交通建设, 公路和铁路未来发展潜力较大

政府极其重视交通基础的建设发展。孟加拉国交通基础设施落后, 客运和货运以公路为主, 铁路仅承担约 4% 的交通运输量, 市内尚无轨道交通, 主要道路拥挤, 铁路和轨道交通有待进一步发展。孟加拉国政府近年来加大对交通基础设施的投资力度, 一系列公路、铁路和桥梁建设工程陆续实施。在铁路建设方面, 受疫情影响, 孟政府财政收入紧缩, 但在其公布的 2020 至 2021 年财政预算中, 对铁路拨款仍高达 1249.1 亿塔卡。在《第 8 个 5 年规划 (2020 年 7 月至 2025 年 6 月) 》中, 孟政府计划在此期间新建 798 公里铁路和 150 公里公路, 并对现有交通系统进行维护和升级。2020 年孟政府批准《孟加拉国 2021 至 2041 年愿景规划》, 拟将全国国道升级为四车道, 2022 至 2023 财年, 交通部预算拨款将增加至 7736.5 亿塔卡, 平均每年增长 14.7%, 并将推动铁路成为现代大众运输系统。同时, 孟政府设有铁路发展总体规划 (2016-2045 年), 该规划分 6 个阶段完成, 共涉及 230 个铁路项目, 成本估计为 5.54 万亿塔卡。

私人投资涉及多个领域, 资金来源广泛。根据世界银行 PPI 数据库统计, 2019 至 2020 年, 私人投资参与的交通类项目共 3 个, 涉及金额合计 17.7 亿美元, 其中, 港口项目 1 个, 为 6.47 亿美元的 Payra Sea Port Dredging Concession 项目, 高速公路项目 2 个, 包括 2.62 亿美元的 Dhaka Bypass Expansion (48 公里) 和 8.61 亿美元的 Dhaka Elevated Expressway 项目 (46.73 公里)。新增交通项目的投资方包括亚洲开发银行、中国进出口银行等多家金融机构。多个交通设施项目正处于计划或初始阶段, 包括 Dhaka Northwest International Trade Corridor 第二阶段 (亚洲开发银行提供 12 亿美元贷款)、首都达卡城市轨道交通 1 至 5 号线项目 (总费用约为 53 亿美元, 亚洲开发银行、日本国际协力机构等提供资金支持)。

表 26 2018–2019 年孟加拉国交通行业新增私人投资

年份	项目	金额（百万美元）
2019	Payra Sea Port Dredging Concession	647.3
2019	Dhaka Bypass Expansion	262.0
2020	Dhaka Elevated Expressway	861.0

数据来源：世界银行 PPI 数据库。

三 基础设施发展前景展望

疫情背景下政府依然重视推进基建项目，投资环境改善有助于吸引外资。受新冠疫情影响，部分项目财政支持资金暂停发放，但根据孟加拉国财政规划，以铁路为代表的交通基础设施依然获得了较大支持。同时孟政府对外资的限制较少，并计划从各个方面改善营商环境以吸引外资流入，包括简化监管程序、加强合同执行力、提高法律效率、改善外汇制度和税收体系等。孟加拉政府也计划推进市场化改革，提高能源等领域对外资的开放程度。展望未来，如果孟加拉国政府能够有效控制新冠疫情，随着政策的稳步推动及环境的进一步改善，孟加拉国基建市场发展前景广阔。

金融风险和社会不安全因素对基础设施发展造成一定负面影响。根据国际货币基金组织的数据，近年来孟加拉国不良贷款占比逐年上升，国有银行资产稳定性存在隐患。特别是在新冠疫情的冲击下，孟加拉国的银行业存在发生系统性风险的可能性，不仅影响孟加拉经济健康稳定发展，也可能威胁到外资企业的资金安全和基建项目的顺利实施。孟加拉国犯罪率较高，且存在 7 个主要恐怖主义组织。受新冠疫情影响，失业率问题加剧，恐怖袭击者呈低龄化趋势，国内不断爆发游行示威和暴力事件，增大了基础设施项目管控难度。

企业应密切关注孟加拉国疫情发展情况。当前印度疫情的扩散效应使南亚地区的防疫压力进一步上升，并对孟加拉国经济、社会秩序形成较大外部压力，同时缅甸复杂的局势导致孟加拉国罗兴亚难民数量不断增加，可能进一步激化民族矛盾，恶化国内安全局势。当前孟加拉国并未参加债务暂缓偿还倡议（DSSI），但如果孟加拉国疫情形势恶化，经济下行压力与社会安全形势相互影响，外债偿付能力受到削弱，整体风险水平将显著提升。

莫桑比克共和国

The Republic of Mozambique

2021 年国家基本信息

政局情况			
主要政党	解放阵线党、全国抵抗运动、民主运动		
国家元首及任期	菲利佩·雅辛托·纽西 (2019/10 ~ /2024/10)		
政府首脑及任期	菲利佩·雅辛托·纽西 (2019/10 ~ /2024/10)		
自然资源			
矿产资源丰富, 天然气探明储量逾 100 万立方英尺, 钽储量约 750 万吨, 钛储量逾 600 万吨, 煤炭储量逾 320 亿吨, 石墨、重砂、铝矾石、大理石、石灰石、金矿等储量丰富, 大部分资源处于未开发状态。			
宏观经济 2021			
人均 GDP (美元)	455.3	实际 GDP 增速 (%)	2.4
通货膨胀率 (%)	5.6	公共债务 /GDP (%)	99.0
财政余额 /GDP (%)	-11.5	经常账户余额 /GDP (%)	-27.9
外债总额 (亿美元)	211.3	失业率 (%)	—
FDI 流量(亿美元,2019)	22.1	FDI 存量 (亿美元,2019)	428.9
社会发展 2021			
人口	3036.6 万	用电覆盖率 (%)	31.1
医疗投入占比 (%)	8.2	教育投入占比 (%)	5.5
人类发展指数	0.5	基尼系数 (%)	—
发电量 (TWh,2019)	15.3	互联网比例 (% ,2019)	—
铁路 (km)	4787	公路 (km)	31083
商用机场 (个)	3 个	港口 (个)	11 个
中国信保风险评估			
国家风险水平	中等	国家风险水平展望	稳定
主权信用风险水平	中等	主权信用风险水平展望	稳定

基础设施行业基本信息

“一带一路”基础设施发展指数				
	2020 得分	2020 排名	2021 得分	2021 排名
发展总指数	99	61	104	54
发展环境指数	85	63	98	58
发展需求指数	111	33	118	28
发展成本指数	95	61	95	57
发展热度指数	101	25	101	28

观点聚焦

- 根据“一带一路”基础设施发展指数，2021年莫桑比克基础设施发展指数得分为104，在“一带一路”国家中排名第54位，较上年上升7名。
- 为抵抗新冠疫情，莫桑比克政府于2021年3月8日启动疫苗接种工作，其中中国国药集团援助的新冠疫苗起到了不可忽视的关键作用。随着疫苗接种工作效率的提高，新冠疫情发展形势有望得到一定缓解。
- 在新冠疫情冲击下，莫桑比克经济增速出现一定下滑，财政赤字有所增加，公共债务规模攀升，政府面临一定的偿债压力。但随着全球经济逐渐好转，莫桑比克偿债压力有望得到缓解，基建项目融资环境也将得到进一步改善。
- 莫桑比克电力以出口为主，国内电网覆盖率较低，电力供应能力有待进一步提高。当前多边机构积极支持莫桑比克发展可再生能源项目，随着莫桑比克相关规划的稳步推进及天然气资源的开发，天然气发电占比预计将进一步提升，市场潜力较大。
- 莫桑比克交通基础设施发展潜力较大，交通运输能力有较大提升空间，相关基础设施投资和建设需求仍将持续释放。目前，莫桑比克政府还计划增强农村交通基础设施建设，考虑使用新标准以增强抵御自然灾害的能力，部分地区交通基础设施项目有望快速发展。

莫桑比克共和国（以下简称莫桑比克）位于非洲东南部，根据世界银行标准划分，莫桑比克属于低收入国家。根据中国信保内部国家风险水平和主权信用风险水平的评估，莫桑比克国家风险水平为中等，未来风险展望为稳定；主权信用风险水平为中等，未来风险展望为稳定。

一 基础设施发展指数表现

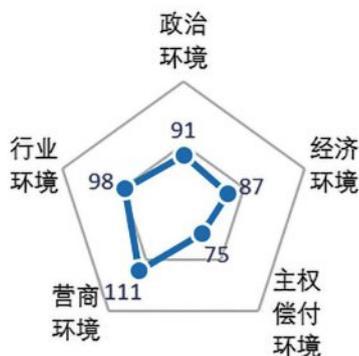
2021年莫桑比克基础设施发展指数得分为104，在“一带一路”国家中排名第54位，较上年上升7位。从分项指数上来看，发展环境指数和发展需求指数得分均有所上升，其中发展环境指数升幅最大，发展成本指数和发展热度指数得分保持不变。

表 27 莫桑比克基础设施发展指数及变化情况

莫桑比克	2021年		2020年	
	指数	排名	指数	排名
总指数	104	54	99	61
发展环境指数	98	58	85	63
发展需求指数	118	28	111	33
发展热度指数	101	28	101	25
发展成本指数	95	57	95	61

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。

发展环境显著好转，但仍存在较大改善空间。从分项指标看，莫桑比克各指标均低于葡语国家和“一带一路”国家平均水平，但均较其2020年有所改善，尤其是营商环境和经济环境。2020年新冠疫情对莫发展环境造成较大负向冲击，但莫政府采取有效措施积极应对，2021年管制逐步放松，并启动疫苗接种工作。同时，莫政府采取减免税收、转移支付和补贴等宽松财政政策，央行采取下调准备金率和利率、为相关机构提供外币信贷额度等宽松货币政策，目前已取得一定成效，央行于2021年1月将利率提高3个百分点至13.25%。随着疫情逐步得到控制和全球经济复苏，莫桑比克经济也将进一步回暖。但需注意的是，莫桑比克发展环境较其他国家仍有一定差距，存在较大改善空间。



莫桑比克发展环境分项指数

图 33 莫桑比克基础设施发展环境分项指数

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。

发展需求显著提高，能源行业发展需求保持高位。内外部环境的改善使莫桑比克基础设施发展需求有所恢复，指数得分从 111 上升至 118。由于新冠疫情控制情况较好，莫桑比克交通行业、通信行业、水务行业和公共卫生行业的发展需求显著提高。莫桑比克政府重视能源行业的发展，强调改善国内供电状况，水能和天然气发电具有较大的发展潜力，能源行业的发展需求得以保持高位。

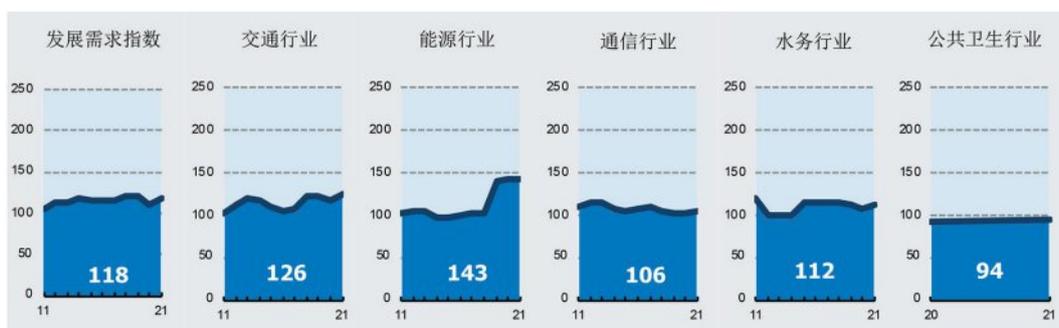


图 34 莫桑比克基础设施发展需求指数变化情况

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。

二 基础设施行业特征分析

近年来，莫桑比克政府加大基础设施投入，电力和交通领域表现较为突出。莫桑比克电力供应以水电站为主，煤炭、天然气等发电设施不足，国内电力供应存在一定

缺口。随着政府不断优化能源结构，天然气发电潜力巨大。交通方面，国内除几条国道和主要城市市政道路外，全国大部分公路路况有待提升，未来随着交通项目的实施，运输能力有望得到提升。

表 28 莫桑比克基础设施发展需求指数及变化情况

发展需求指数得分	2020 年	2021 年
能源行业	143	143
交通行业	118	126
通信行业	102	106
水务行业	106	112
公共卫生行业	92	94

（一）国内电力供应不足，天然气发电是未来重点发展方向

国内电力供应不足。据国际可再生能源机构统计，2020 年，莫桑比克总装机容量为 2748MW，其中可再生能源占 81.4%，且主要为水电，占总装机容量的 80.2%，其余电力供应依靠小型煤电和天然气发电。位于中部地区的卡奥拉·巴萨水电站是莫桑比克最大的水电站，装机容量为 2075MW，其 70% 以上的发电量用于出口。莫桑比克当前国内电网覆盖率较低，据 IEA 统计，2019 年莫桑比克城镇和农村用电覆盖率分别为 57% 和 22%，整体覆盖率仅 35%。据日本国际协力机构估计，2042 年莫桑比克国内电力需求量将达到 4849MW 至 7353MW，国内电力供应能力有待进一步加强。

多边机构积极支持莫桑比克发展可再生能源项目。莫桑比克财政压力较大，国内融资无法满足基础设施建设需求，对国际机构提供的贷款和援助依赖度较高。2019 年 8 月，在世界银行、非洲开发银行、石油输出国组织基金、南部非洲开发银行、挪威政府等机构的支持下，莫桑比克修建 563 公里长的输电线路，工程计划 2023 年竣工。2020 年 10 月，在法国开发署和欧盟的支持下，莫桑比克开启一项可再生能源项目招标，该项目包含 3 个太阳能发电厂和 1 个风力发电厂，装机容量均为 40MW。德国 KfW 开发银行在莫桑比克设有 GET FiT 项目，将聚焦于可再生能源发电等项目，目前正处于评估及启动阶段。在除此之外，私人投资在该领域也较为活跃，法国可再生能源公司 Neoen 和莫桑比克电力公司（EDM）合作 Central Solar Metoro 和 Metoro solar power plant 两个太阳能发电项目，装机容量均为 41MW；美国能源公司 EleQtra 投资 Namaacha wind farm 风力发电项目，装机容量为 120MW。

表 29 2019–2020 年莫桑比克电力行业新增私人投资

年份	项目	金额（百万美元）
2019	Central Solar Metoro	56
2020	Metoro solar power plant	40
2020	Namaacha wind farm	280

数据来源：世界银行 PPI 数据库。

政府优化能源结构，天然气发电潜力较大。2018 年，莫桑比克政府批准《2018–2043 年综合电力总体规划》，计划 25 年共投资 394.2 亿美元，以发展其电力行业，确保在南部非洲供电中心地位。为配合国家战略，莫桑比克国家电力公司（EDM）制定 2018 至 2028 年发展战略，未来在增加装机容量的同时，将多样化能源结构，水电、煤电、太阳能、风电和天然气装机容量将分别增加 4300MW、1350MW、530MW、150MW 和 8500MW。近年来，莫天然气发电发展较快，天然气储量丰富，预计未来天然气发电占比将大幅增加，发展潜力较大。

（二）交通基础设施有待完善，政府考虑使用气候适应型基础设施建设标准

交通基础设施发展需求较大。莫桑比克国内除几条国道和主要城市市政道路外，其余大部分规格较低，主要城市目前没有地铁或城铁等轨道交通，已建成的铁路也多为标准窄轨铁路，较为陈旧的交通基础设施已无法满足该国快速增加的城市人口数量及经济发展目标。结合莫桑比克政府大力发展液化天然气出口贸易，以及联合国预测 2035 年莫桑比克城市人口将增长 57.7% 的实际情况，扩建和升级现有公路、铁路、港口等交通设施，将成为该国未来一段时间交通基础设施建设的主流方向。

疫情期间依然有大型交通项目稳步推进。2020 年 4 月，非洲开发银行与莫桑比克政府达成协议，将支持铺设 35 公里的 Nambungali–Roma 公路，项目成本约为 3400 万美元。该项目是 Mueda–Negomano 公路项目第二阶段的一部分，用以促进莫桑比克和坦桑尼亚之间的交通。2020 年 10 月，欧盟为莫桑比克签署一份规模为 2920 万美元的融资协议，支持 Nampula–Cuamba 高速公路最后阶段的建设，包括铺设 111 公里长的道路和修建一座桥梁。

政府注重农村交通建设和预防极端天气破坏。在莫桑比克政府制定的最新五年发展规划（2020 至 2024 年）中，农村发展是其重点。莫桑比克计划增强农村的交通基础设施建设，对全国 4000 公里乡村道路进行修复，降低农村与城镇之间的差距，促

进全国农贸交易。同时，受地理位置和环境影响，莫桑比克频发飓风、洪水和干旱等极端天气，对包括交通在内的基础设施造成较大破坏，为降低极端天气造成的损失，莫政府注重加强基础设施对自然灾害的抵抗能力，考虑使用气候适应型基础设施建设标准。

三 基础设施发展前景展望

资源贸易将进一步带动基础设施建设。莫桑比克自然资源丰富，煤矿和天然气储量较大。丰富的自然资源吸引了大量外国矿产和油气公司开发投资，自然资源勘探、生产和出口将带动基础设施建设加速发展，尤其是港口、输送管道、铁路等交通基础设施发展需求较大。同时，随着莫桑比克天然气资源开发不断成熟，政府政策的大力推动，天然气发电项目预计将会成为莫桑比克重要发展方向，市场发展潜力较大。

潜在安全风险影响基础设施项目建设。莫桑比克北部安全局势引人关注，2020年12月和2021年3月，位于莫北部德尔加杜角省帕尔马镇的阿丰吉（Afungi）天然气项目附近两度发生安全风险事件，负责该项目的法国道达尔公司（Total）不得不因“不可抗力”因素暂停工作。相关安全风险事件的发生不但对特定基础设施项目造成了严重冲击，也在一定程度上扰乱了该国基础设施发展环境。当然，随着莫桑比克政府整饬肃清力度的持续加强，以及国际力量的支持和参与，相关重点地区的安全局势已得到有效改善，基建项目面临的安全风险将会进一步降低。

企业应重视考察业主偿付能力。2020年受新冠疫情影响，莫桑比克经济出现一定下滑，政府偿债压力有所增加。在IMF等国际组织偿债减免政策的推动下，莫桑比克在债务偿付方面的压力在短期内有所缓解。随着全球经济的复苏，莫经济有望好转，但在与莫方合作时，仍需密切关注其财务指标和主权偿债能力，采取相关措施防范可能的经济和商业风险。

沙特阿拉伯王国

Kingdom of Saudi Arabia

2021 年国家基本信息

政局情况			
主要政党	无任何党派		
国家元首及任期	萨勒曼·本·阿卜杜勒阿齐兹·阿勒沙特 (2015/01 ~)		
政府首脑及任期	萨勒曼·本·阿卜杜勒阿齐兹·阿勒沙特 (2015/01 ~)		
自然资源			
矿产资源丰富,石油剩余可采储量 2670 亿桶,天然气剩余可采储量 9 万亿立方米,还拥有金、铜、铁、锡、铝、锌等矿藏。			
宏观经济 2021			
人均 GDP (美元)	21440.3	实际 GDP 增速 (%)	2.9
通货膨胀率 (%)	2.4	公共债务 /GDP (%)	38.6
财政余额 /GDP (%)	-3.2	经常账户余额 /GDP (%)	2.8
外债总额 (亿美元)	2610.3	失业率 (%)	12.3
FDI 流量 (亿美元,2019)	45.6	FDI 存量 (亿美元,2019)	2361.7
社会发展 2021			
人口	3426.9 万	用电覆盖率 (%)	100.0
医疗投入占比 (%)	6.4	教育投入占比 (%)	—
人类发展指数	0.9	基尼系数 (%)	—
发电量 (TWh,2019)	361.5	互联网比例 (% ,2019)	95.7
铁路 (km)	5410	公路 (km)	221372
商用机场 (个)	25	港口 (个)	18
中国信保风险评估			
国家风险水平	中等	国家风险水平展望	稳定
主权信用风险水平	中等	主权信用风险水平展望	稳定

基础设施行业基本信息

“一带一路”基础设施发展指数				
	2020 得分	2020 排名	2021 得分	2021 排名
发展总指数	110	13	117	11
发展环境指数	98	34	105	38
发展需求指数	110	36	115	36
发展成本指数	107	34	107	32
发展热度指数	126	5	139	4

观点聚焦

- 根据“一带一路”基础设施发展指数，2021年沙特基础设施发展指数得分为117，在“一带一路”国家中排名第11位，较上年上升2名。
- 沙特于2020年12月启动新冠疫苗接种工作，已批准多款疫苗，计划2021年6月完成全民接种。沙特政府宣布于2021年5月20日起已接种入境人员不再需要接受隔离。
- 沙特石油资源丰富，经济发展对原油出口较为依赖，但政府努力推行经济结构转型。2021年以石油为代表的大宗商品价格企稳回升，沙特政府财政压力有所缓解，经济稳步复苏，基础设施发展环境不断好转。
- 根据沙特政府《2030愿景》、《国家转型计划》等规划，沙特计划通过发展基础设施建设、旅游业和物流业，以降低对石油出口的依赖。
- 沙特政府积极推进能源结构多元化，未来可再生能源发电前景广阔，尤其是风能和太阳能发电。沙特试图打造全球物流平台，低碳化和智能化是未来交通行业发展重点方向。预计未来沙特基建需求将加速释放。

沙特阿拉伯王国（以下简称沙特）位于阿拉伯半岛，根据世界银行标准划分，孟加拉国属于高收入国家。根据中国信保内部国家风险水平和主权信用风险水平的评估，沙特国家风险水平为中等，未来风险展望为稳定；主权信用风险水平为中等，未来风险展望为稳定。

一 基础设施发展指数分析

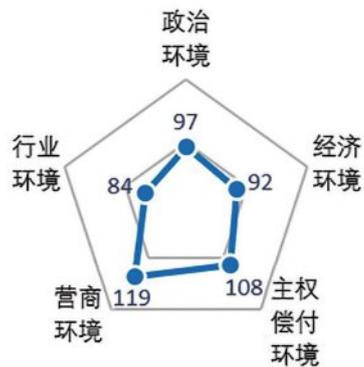
2021年沙特基础设施发展指数得分为117，在“一带一路”国家中排名第11位，较上年上升2位。从分项指数上来看，发展环境指数、发展需求指数、发展热度指数得分均有所上升，其中发展热度指数升幅最大，发展成本指数得分保持不变。

表 30 沙特阿拉伯基础设施发展指数及变化情况

沙特阿拉伯	2021年		2020年	
	指数	排名	指数	排名
总指数	117	11	110	13
发展环境指数	105	38	98	34
发展需求指数	115	36	110	36
发展热度指数	139	4	126	5
发展成本指数	107	32	107	34

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。

发展环境处于较高水平，但经济和行业环境存在一定改善空间。从分项指标上来看，沙特政治环境、主权偿付环境和营商环境得分均高于西亚北非区域和“一带一路”国家平均水平，经济环境得分高于区域平均水平，但低于“一带一路”国家平均水平，行业环境得分低于区域和“一带一路”国家平均水平。作为高收入国家，沙特整体发展环境较好，2021年国际石油市场向好，沙特经济环境较2020年有所改善，但经济高度依赖石油行业使其易受到外部环境扰动。沙特基础设施行业开放程度不高，企业进入沙特市场仍面临一定困难，同时基建政策清晰度及连续性也有待提升，行业环境仍有一定改善空间。



沙特阿拉伯发展环境分项指数

图 35 沙特基础设施发展环境分项指数

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。

基建市场热度持续保持高位。根据 Fitch Solutions 的统计，2020 至 2021 年，沙特约有 37 个基础设施项目处于建设或启动阶段，涉及金额超过 88 亿美元，主要包括能源和交通项目，Jubail Phase 3 IWPP、Egypt – Saudi Arabia Interconnection Link 等电力项目的落地推动沙特基建市场热度保持较高水平。另有多个项目处于调研或招标阶段，涉及金额超过 106 亿美元，如 South Medinah Combined Cycle Plant 电力项目计划投资 30 亿美元、Jeddah South Power Plant Expansion 电力项目计划投资 10 亿美元，若这些项目能够顺利进行，沙特基建市场的热度将继续保持。

二 基础设施行业特征分析

沙特基础设施发展基础较好，良好的投资环境及巨大的市场需求，吸引多国企业积极参与建设，行业保持较高市场热度。近年来，随着经济社会的发展，沙特对电力的需求依然旺盛，加上能源结构转型规划稳步推进，未来风力和太阳能发电具有较大发展潜力。交通方面，沙特试图打造全球物流平台，涉及公路、铁路、桥梁、港口、机场等多个细分领域，未来市场仍有较大增长空间。

表 31 沙特基础设施发展需求指数及变化情况

发展需求指数得分	2020 年	2021 年
能源行业	137	137
交通行业	108	123
通信行业	108	110
水务行业	98	104
公共卫生行业	107	111

（一）电力需求较大，可再生能源发电前景较好

未来电力需求旺盛。根据沙特央行公布的数据，2019 年沙特电力总装机容量为 5.3 万 MW，高峰期发电装机容量约为 6.2 万 MW，共消费量 279.7GWh，2009 至 2019 年消费量年均增长 4.1%。沙特电力基础设施较为完善，可以满足国内生产和生活需求，电力容量超过峰值需求，但随着城市化和人口增长，预计未来沙特电量需求将持续增长，沙特政府估计到 2032 年将有 6 万 MW 的供给缺口。因此，沙特政府计划到 2040 年总装机容量实现 16 万 MW，并更新老旧电网，预期每年投资 50 亿美元用于发电，40 亿美元用于建立电网。

电力项目多为政府投资或 PPP 模式。根据 Fitch Solutions 的统计，2020 至 2021 年沙特约有 5 个电力项目落地，总投资金额超过 60 亿美元，计划实现发电量超 3300MW，发电类型主要涉及天然气、太阳能和生物质等，并铺设电网 500kv。沙特的电力项目多为政府投资或为政府和社会资本合作模式（PPP），且合作社会资本多为沙特本国私营机构，国外私营机构较少。沙特政府计划在 2025 年完成电力部门的私有化改革，或将吸引更多私营机构参与。

政府推进能源结构多元化，可再生能源前景广阔。在沙特发电能源结构中，燃油发电占比达 90% 以上。为降低对燃油发电的依赖，并履行温室气体减排承诺，沙特政府计划在未来大力发展可再生能源发电。根据沙特政府制定的《2030 愿景》，沙特计划在未来 9 年内开发 30 个太阳能和风能项目。沙特能源部制定了国家可再生能源计划，并成立可再生能源发展办公室，支持《2030 愿景》和国家转型计划。近年来，沙特太阳能以及风力发电取得进展，已有 Sakaka Solar Plant（300MW）等项目已经完工，Jeddah Solar Power Plant（300MW）等项目处于建设阶段，另有 Ar Raas Solar Project（700MW）等多个可再生能源发电项目处于招标阶段。

（二）交通行业升级改造需求较大，智能化是主要发展方向

交通基建较为完善，但未来需求依然较大。沙特位于亚欧非三洲交汇处，自古以来是东西方交通枢纽，区位优势非常明显。公路交通是沙特主要的运输方式，道路总长 22 万公里，其中高速公路约 5000 公里，但双车道公路仅 1.2 万公里。沙特现有 4130 公里运营铁路，主要铁路线包括达曼 - 利雅得铁路（449 公里）、麦加 - 麦地那高铁（453 公里）、南北铁路（2750 公里）。沙特交通基础设施较为完善，运输效率和质量处于世界中上等水平，但随着未来城市化发展和人口增长，沙特将保持较高的交通基础设施需求，持续升级和扩建，才能维持较高水平的运输效率和质量。

交通项目多为政府投资或 PPP 模式。根据 Fitch Solutions 的统计，2020 至 2021 年沙特约有 5 个交通项目处于建设阶段，3 个项目处于计划阶段，包括 3 个机场项目、3 个铁路项目、1 个公路项目和 1 个港口项目。沙特交通项目多为政府投资或 PPP 模式，国外资本参与较少。包括美国高铁公司 Virgin Hyperloop One 投资高铁项目 King Abdullah Economic City Hyperloop Test Track（35 公里）。中国香港港务公司 Hutchison Ports 计划投资的港口项目 Jazan City for Primary and Downstream Industries（JCPDI）Multipurpose Port 和新加坡港务公司 PSA International 计划投资的 King Abdulaziz Port Container Terminal Project 港口项目正在计划当中。

着力打造全球物流平台，注重低碳化和智能化。为摆脱对石油经济的依赖，在《2030 愿景》、《2030 国家交通物流战略》等多个计划中，沙特注重交通基础设施建设，计划将沙特打造成为全球物流平台，新建和升级公路、铁路、机场和港口等交通基础设施，促进地方、区域和国际互联互通，建立一个高效的物流网络。同时，沙特强调建立严格的规章制度，建立环境友好型体系，倡导可持续发展，并使用智能型设施和技术支持，提高铁路等交通基础设施运输效率和客户体验。

三 基础设施发展前景展望

政府推进国家转型计划，鼓励私营部门投资。作为《2030 愿景》的一部分，沙特政府积极推进国家转型计划，以优化经济结构，摆脱对石油产业的依赖。随着计划的稳步推进，能源、交通等基础设施建设需求将不断释放。在以往的基建项目中，多以政府为主导，为促进基建的效率和质量，沙特政府积极进行私有化改革或鼓励私营部门参与投资，为全球资本提供参与机会。

疫情控制情况存在不确定性，恐怖主义威胁影响基建项目。新冠疫情对沙特基建

项目的正常推进造成一定负面影响。以 Red Sea Project 为例，该项目旨在将红海打造为全球豪华旅行中心，原计划 2022 年竣工，但疫情导致项目延期，且项目规模可能会有所缩小。虽然沙特新冠疫苗接种工作进展顺利，但全球疫情发展情况将带来显著外溢效应，未来发展仍存在一定不确定性。同时，沙特国内存在一定的教派冲突问题，处于边缘地位的什叶派对沙特政府的抵触和积怨日益加深。当前沙特恐怖主义和暴力犯罪活动均处于较高水平，也将威胁基础设施项目的正常推进。

企业应深入研究地区局势，关注相关政局变动。中东地区局势复杂多变，长期处于紧张状态，伊拉克和也门持续的暴力冲突、卡塔尔和伊朗紧张的关系、巴勒斯坦和以色列之间长期矛盾，均对地区局势带来较大不确定性。沙特作为域内大国，保持和提升地区影响力是其外交政策的核心，近年来其外交风格有所变化。在沙投资企业应统筹考虑整体地区风险变动情况，时刻关注政局变动，提前制定应急措施，避免不必要的损失。

第五章

“一带一路”国家基础设施发展趋势

2021年，各国经济复苏不稳定、不平衡特征显著，疫情反复引发的各类衍生风险不容小觑，“一带一路”国家基础设施发展仍面临较大挑战。但考虑到各区域性经贸合作安排相继落地、相关经济刺激政策的拉动以及国际基建合作创新发展的趋势，“一带一路”国家基础设施恢复性发展的机遇令人期待。后疫情时代，各方应为国际基础设施行业构建多层次、全方位的发展保障体系，企业应把握行业趋势，加快业务转型升级，以新业态、新模式、新技术推动“一带一路”基础设施高质量可持续发展。

第一节 “一带一路”国家基础设施发展机遇

一 区域性经贸合作安排将为基础设施发展注入活力

2020年,中日韩、东盟、澳新等15国签署《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP),不仅体现了各国政府坚持多边主义与推动自由贸易的决心,也为后疫情时代区域内基础设施的投资建设营造了有利的政策环境。与此同时,随着非洲大陆自贸区以及中日韩自贸区等一系列多边合作机制的推进,国际基础设施合作将迎来新的发展空间。近期,在G7集团峰会上,美国提出“重建更美好世界(B3W)”基建计划,各方期待以美国为代表的发达国家尽快出台详细的项目计划、融资安排、环保标准等,共同推动国际基础设施高质量发展。2020年以来,为刺激经济复苏,马来西亚、印度尼西亚、乌兹别克斯坦、尼日利亚、肯尼亚等重点市场国家先后出台了以推动基础设施建设与升级改造为重点的经济刺激计划。随着相关计划在未来1-2年内落地,上述国家的基础设施建设有望迎来较快发展。

二 新能源发展将带动绿色“一带一路”建设

在碳中和和碳达峰成为各国共识背景下,全球能源电力结构正在经历深度调整。2020年,新冠疫情导致各国电力总体需求萎缩,但风能、太阳能、生物质等可再生能源需求逆势上涨,发电量较2019年增加7%。根据可再生能源署数据显示,为实现全球控温目标,新能源装机占比要从2017年的25%提高到2050年86%,2050年新能源装机容量将超过160亿千瓦,其中光伏装机容量要达到85亿千瓦。随着新能源需求的增加和发电组件成本的下降,“一带一路”新能源基础设施发展潜力巨大,相关金融机构和企业应抓住可再生能源领域的市场机会,加强可再生能源国际合作,促进绿色“一带一路”建设,推动电力基础设施实现高质量转型。

三 新技术助力新型基础设施深入发展

近年来,以大数据、云计算、人工智能为特征的新一轮技术革命加速推进,“一带一路”国际基础设施发展将迎来全方位的变革。从短期来看,以充电桩、绿色建筑

为代表的蓝海市场与智能电网、物联网、5G 通信等高新技术有望快速融合，开启新技术与基础设施协同发展的新时代。从长期来看，随着“一带一路”国家建设需求的不断释放，更多的新技术有望在各国基建项目中得到广泛应用，智慧城市、智能交通、绿色建筑等诸多新型基础设施项目将迎来更大发展机遇。

第二节 “一带一路”国家基础设施面临的总体风险

一 新冠疫情仍是基建行业发展首要风险

2021年以来，虽然多数国家已开始新冠疫苗接种工作，但受产能、运输、国际关系等多重因素限制，疫苗在全球范围内的推广和接种面临重重困难。一方面，疫苗分配的不平衡性使得发展中国家经济恢复迟缓，直接影响有关国家的基础设施投资。另一方面，病毒变异导致的疫情反复可能使各国经济复苏受阻，对基础设施发展产生重大影响。整体来看，新冠病毒的未来演变、疫苗接种进度以及全球疫情的发展态势仍将成为未来1-2年内基础设施行业面临的首要风险。

二 地缘政治等风险直接威胁基建行业发展

2020年下半年以来，部分地区地缘政治风险事件频发，大国政治博弈更趋复杂。部分“一带一路”国家中政治角力、教派纷争和大国博弈相互交织，出现战乱（纳卡冲突）、政变（缅甸）、社会动荡和暴力事件频发（印度）等风险事件，政治稳定性不容乐观。短期来看，除疫情导致的社会矛盾持续发酵以外，俄罗斯议会选举、拉美新一轮选举周期、非洲人道主义危机等均存在较大不确定性，有可能会成为新的大规模骚乱的导火索，进而对有关国家基建项目的实施造成负面影响。

三 财政压力和债务问题导致基础设施投资规模受限

根据IMF报告，为抗击新冠疫情，2020年全球财政支出规模达到14万亿美元左右。大规模财政支出导致通货膨胀压力上升、债务规模进一步扩大、主权信用风险升高，直接影响政府的融资能力和基建项目的融资成本。同时，面对通胀压力和债务难题，部分国家尤其是发展中国家已决定减少新增公共投资，基础设施项目恐将受到拖累。

四 极端天气频发影响基础设施项目开发

近年来全球极端天气频发，不仅严重威胁全球人民的生命安全，更导致巨大经济

损失。如 2021 年，尼泊尔洪水导致 Melamchi 饮用水工程发生溃坝，损失高达数十亿美元；美国南部暴风雪重创了德州电网系统，部分风电和天然气发电机组因冻结等因素停运，最终导致超过 400 万户居民停电。在基础设施建设方面，因极端天气导致的洪水、滑坡、泥石流、雪崩等风险事件都可能对基建项目的安全运营造成破坏性的影响，交通受阻和原材料短缺也可能拖延工程进度。

第三节 国际基础设施重点区域及热点行业风险提示

一 亚洲地区局势复杂，基础设施发展不确定性因素增多

亚洲地区整体局势复杂，疫情冲击、经济下行、地缘冲突和大国博弈等因素错综交织。在西亚和中亚地区，伊核问题、叙利亚问题难以解决，黎巴嫩、吉尔吉斯斯坦国内政局动荡，区域经济发展受到新冠疫情和地区局势双重冲击，基础设施发展面临的不确定因素增多；南亚地区，印度国内疫情和民族矛盾交织，抗议风潮愈演愈烈，经济下行压力加大，基础设施投资与建设面临更多挑战。东南亚地区一直是“一带一路”基建合作的热点地区，随着 RCEP 落地，更加紧密的经贸联系有利于促进东南亚各国基建项目推进，但当前疫情发展形势存在较大不确定性，缅甸政局问题能否和平解决也将对地区局势产生重要影响。

二 非洲地区整体风险较高，债务问题拖累基建市场

非洲地区整体风险水平较高，受新冠疫情和大宗商品市场波动等多重因素影响，区域经济下行压力较大。其中，阿尔及利亚经济陷入深度衰退，纳米比亚偿债率大幅上升，突尼斯经济增长失速且财政压力大增，三个国家的主权信用风险明显上升，乍得和马拉维甚至出现主权债务违约，基础设施投资计划落地更加困难，项目还款压力增大。非洲债务问题当前较为突出，尽管二十国集团缓债倡议和世界银行等多边机构的大规模资金一定程度缓解了偿债压力，但也增加了非洲国家举债限制条件，如何平衡基础设施及经济发展需要与债务可持续性之间的矛盾是非洲国家和多边机构需要共同面临的问题。同时，未来随着外部支持措施逐步退出，项目还款和新项目开展都将面临更大不确定性。

三 欧洲整体风险水平较低，但基建市场开放度有所下降

欧洲地区整体风险水平较低，但政治碎片化趋势难以逆转，受大国博弈影响，中东欧和外高加索地区部分国家局势不稳。欧盟国家政治形势和经济发展相对稳健，与其他区域相比基础设施融资渠道也更加多样。但由于欧盟基建公司具有一定本土化优

势，外国企业在欧盟国别市场难以体现出较强的竞争力，加之政策管制趋紧，外国基建企业在欧盟国家获得项目难度有所增加。2020年10月欧盟开始全面运作外国直接投资审查机制，当一项外国投资对一个以上成员国的安全和公共秩序构成威胁时，或者当一项外国投资损害了某个项目或计划时，欧盟委员会有权发表意见。这一机制的实施将显著增加欧盟基础设施尤其是通信领域政策不确定性。随着后疫情时代大国博弈日趋复杂，中欧投资协定暂被冻结、禁止部分企业参与5G建设都凸显了当前欧盟政策受外部因素影响较大，保护主义倾向进一步加重，外资企业开展基础设施项目难度进一步提升。

四 行业政策不确定性有所升高，企业转型面临挑战

随着全球主要国家逐步颁布净零排放的碳中和承诺，以《巴黎协定》为核心的全球碳中和治理体系取得显著发展成效，但当前以煤炭为代表的化石能源行业面临的政策不确定性显著升高。随着部分国家推出限制煤电的相关政策，新项目的推动面临较大阻碍。同时，当前各国以“弃煤”政策为主，对原有煤电项目的退出及补贴机制并不完善，煤电企业面临较大的经营压力。2021年初，德国最大电力生产商莱茵集团向荷兰政府发起诉讼，要求荷兰政府赔偿其因“2030年淘汰煤电”政策可能遭受的损失，赔偿金额约14亿欧元。随着各国气候目标的逐步完善，如何实现由传统化石能源向可再生能源的转型是能源企业面临的核心问题。

另一方面，当前国际形势更加复杂多变，大国博弈外溢效应对基础设施行业发展的影响越来越大。部分国家政策壁垒显著增加，行业政策连续性及其行业开放度都有所下降，对基础设施健康可持续发展造成较大负面影响。2021年3月，印度政府通过了电信许可规范修正案，要求从6月15日起各电信商采购设备只能从指定机构批准的“可信任”供应商处采购。5月，印度正式公布允许参与本国5G测试的全球供应商名单，但这份名单并未包含来自中国的华为及中兴。当前在新冠疫情及经济全球化逆流的背景下，采取适合的合作模式提升基建企业境外BOT、PPP、特许经营等项目的经营水平、探索推动金融机构组建联合体，谋求基础设施合作的最大“公约数”，成为基建行业相关主体面临的新课题。

第四节 “一带一路”国家基础设施发展政策建议

一 加强政府间合作，为国际承包商营造良好发展氛围

各方应进一步在对话协调机制、双边投资以及舆情管理等领域加强沟通合作，推动重构基础设施行业发展合作体系，为国际承包商营造良好的发展氛围。具体而言，进一步完善国家间对话协调机制，加强在法律法规、会计准则、贸易规则等方面的协调，在标准及设备材料认证、人员流动签证、税收优惠、执业资格等方面进一步提供便利化安排，积极协调解决合作中的有关问题和障碍。同时，各国政府应共同推动双边投资保护协定、避免双重征税等协议的签署以及更新，切实推动已签署协议的落地实施，建立多双边投资安全保障机制。另外，值得注意的是，在当前疫情发展形势依然存在不确定性的背景下，应继续推动各国政府间联防联控机制的构建，推动疫苗在世界范围内的公平分配，有效保障当地民众和海外业务人员的人身健康安全。

二 促进各类金融机构优势互补，更好满足企业融资需求

为解决当前基建项目融资难的问题，政策性银行、商业银行和国际性开发机构等在内的不同类型金融机构应加强合作，建立金融机构间合作平台，发挥相关机构各自职能优势，共同参与“一带一路”建设。同时，由于不同国家金融机构在融资模式、融资报价、融资规模等方面存在差异，建议加强相关融资标准和规则的互认，同时发挥各自比较优势，为企业提供综合金融服务方案，有效破解企业融资问题。具体而言，欧美、中东等金融机构市场化水平更高，业务模式更广，包括纯项目融资、短期信贷循环融资、建设期账单证券化融资等产品，但资金体量往往较小且风险厌恶度较高。如果通过以银团方式或其他方式合作，联合开拓第三方市场，不仅能满足企业资金需求，而且多方参与能提升风险管控水平，更有效推动基础设施项目发展。

三 加强风险评估，审慎调整海外业务布局

当前国际形势复杂多变，疫情防控不容乐观，国际基建行业的发展环境依然充满挑战。在此背景下，建议企业着重做好以下几个方面的工作，实现海外风险的有效管理。

首先，加大海外风险研究力度，密切关注相关国家的疫情走势、政局变动、主权偿付能力以及社会安全等风险，建立海外风险预警机制，重视发挥出口信用保险作用，做好风险预案。第二，对海外市场风险进行综合评估，审慎调整业务布局，适当提高在风险水平较低国家地区的业务比重，合理控制风险管理成本。第三，加强在目的地国家民生、医疗、农业、水务等领域的基础设施建设，一方面可以满足相应国家在疫情刺激下的巨大发展需求，另一方面，有助于企业融入当地社会，树立良好的社会形象，为长期基建合作夯实基础。第四，在企业内部建立符合国际标准规范的 ESG 管理制度体系，确保项目实施过程中对员工合法权益的充分保护，同时尽可能照顾到当地原住民的合理诉求，构建同当地社区和谐融洽的关系，尽可能减少对自然与生态环境的负面影响。

四 把握绿色基建发展机遇，以业务模式创新推动行业转型升级

随着全球能源结构的调整和深入推进，化石能源清洁化、清洁能源规模化、终端能源消费电气化是当前行业发展主流趋势，基础设施的绿色转型蕴藏着巨大的发展机遇。建议企业关注所在国政策调整，提前布局，尤其是在水电站、光伏发电和风电等可再生能源领域的投资机会应重点关注。值得注意的是，发达国家和发展中国家由于经济发展阶段不同，对企业的碳减排要求会有一定差异，相关企业应注意履行符合自身技术水平和发展实际的碳减排义务，适当控制碳排放成本的增加。同时，加大投建营一体化、第三方市场合作等模式的推广与应用，以新型业务模式推动基建行业的转型升级。为加大投建营一体化模式的推广，企业可在项目实施的过程中，有意识地提高投融资能力和项目建成后的运营管理能力，提高产业链参与度，从而提升在国际合作中的地位。加强第三方市场合作，拓展企业间合作至工程承包设计咨询、造价咨询、投融资工程建设标准化、建设施工和运营管理等多个领域，在合作中激发各方潜能，实现交流互鉴。

参考文献

- [1] Abiad, A., D. Furceri, and P. Topalova. 2016. "The macroeconomic effects of public investment: Evidence from advanced economies." *Journal of Macroeconomics* 50: 224 – 40.
- [2] Akitoby, Bernardin, Richard Hemming and Gerd Schwartz (2007). "Public Investment and Public–Private Partnerships." *Economic Issues* No. 40, International Monetary Fund.
- [3] Allen, Richard and Miguel Alves (2016) . "How to improve the financial oversight of public corporations." *Fiscal Affairs Department, International Monetary Fund.*
- [4] Andrés, L., D. Biller, and M. Herrera Dappe, 2013, "Reducing Poverty by Closing South Asia' s Infrastructure Gap" , Washington, D.C.: World Bank Group.
- [5] Andres, Luis, Dan Biller, and Matias Herrera Dappe, 2014, "Infrastructure Gap in South Asia, Infrastructure Needs, Prioritization, and Financing," (September 2014) . World Bank Policy Research Working Paper No.7032.
- [6] Andrieu, Michal, Patrick Blagrove, Pedro Espallat, Keiko Honjo, Benjamin L Hunt, Mika Kortelainen, René Lalonde, and others, 2015, "The Flexible System of Global Models – FSGM." *IMF Working Paper 15/64*, International Monetary Fund, Washington, DC.
- [7] Irwin, Timothy C, Samah Mazraani and Sandeep Saxena, 2018, "How to Control the Fiscal Costs of Public–Private Partnerships." *Fiscal Affairs Department, International Monetary Fund (IMF)* .

- [8] Kumar, Manmohan S., and Emanuele Baldacci, 2010, “Fiscal Deficits, Public Debt, and Sovereign Bond Yields.” IMF Working Paper 10/184, International Monetary Fund, Washington, DC.
- [9] Ligthart, Jenny E., and Rosa M. Martin Su á rez. 2005. “The Productivity of Public Capital: A Meta Analysis.” Working Paper, Tilburg University.
- [10] Nishimizu, Mieko, and Charles Hulten. 1978. “The Sources of Japanese Economic Growth, 1955 - 71.” Review of Economics and Statistics 60 (3) :351 - 61.
- [11] OECD, 2015, Towards a Framework for the Governance of Infrastructure. Paris: OECD.
- [12] Singh, Anoop, Tooraj Jamasb, Rabindra Nepal, and Michael Toman, 2015, “Cross-border Electricity Cooperation in South Asia,” (June 2015) World Bank Policy Research Working Paper No. 7328.
- [13] United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2017, “Achieving the Sustainable Development Goals in South Asia: Key Policy Priorities and Implementation Challenges,” United Nations
- [14] Vu, H., O. Bizimana, and M. Nozaki, 2020, “Boosting Infrastructure in Emerging Asia” in Well Spent: How Strong Infrastructure Governance Can End Waste in Public Investment, edited by G. Schwartz, M. Fouad, T. S. Hansen, and G. Verdier. Washington DC: International Monetary Fund.
- [15] 侯泽华, 梁双陆. “一带一路”、产业转移与区域协调发展 [J/OL]. 山西财经大学学报, 2021 (07) :43-57[2021-06-17].
- [16] 铁瑛, 黄建忠, 徐美娜. 第三方效应、区域贸易协定深化与中国策略: 基于协定条款异质性的量化研究 [J]. 经济研究, 2021, 56 (01) :155-171.
- [17] 石静霞. “一带一路”倡议与国际法——基于国际公共产品供给视角的分析 [J]. 中国社会科学, 2021 (01) :156-179+207-208.
- [18] 罗长远, 曾帅. “走出去”对企业融资约束的影响——基于“一带一路”倡议准自然实验的证据 [J]. 金融研究, 2020 (10) :92-112.
- [19] 李小帆, 蒋灵多. “一带一路”建设、中西部开放与地区经济发展 [J]. 世界经济, 2020, 43 (10) :3-27.

- [20] 李世杰, 刘文革, 郭庆宾. 中国特色地缘政治经济学的理论探索与体系构建——第五届地缘政治经济学论坛综述 [J]. 经济研究, 2020, 55 (05) : 199-203.
- [21] 裴长洪, 刘洪愧. 中国外贸高质量发展: 基于习近平百年大变局重要论断的思考 [J]. 经济研究, 2020, 55 (05) : 4-20.
- [22] 王桂军, 张辉. “一带一路”与中国 OFDI 企业 TFP: 对发达国家投资视角 [J]. 世界经济, 2020, 43 (05) : 49-72.
- [23] 李建军, 李俊成. “一带一路”倡议、企业信贷融资增进效应与异质性 [J]. 世界经济, 2020, 43 (02) : 3-24.
- [24] 马艳, 李俊, 王琳. 论“一带一路”的逆不平等性: 驳中国“新殖民主义”质疑 [J]. 世界经济, 2020, 43 (01) : 3-22.
- [25] 姚星, 蒲岳, 吴钢, 王博, 王磊. 中国在“一带一路”沿线的产业融合程度及地位: 行业比较、地区差异及关联因素 [J]. 经济研究, 2019, 54 (09) : 172-186.
- [26] 吕越, 陆毅, 吴嵩博, 王勇. “一带一路”倡议的对外投资促进效应——基于 2005—2016 年中国企业绿地投资的双重差分检验 [J]. 经济研究, 2019, 54 (09) : 187-202.
- [27] 许和连, 祝树金, 徐航天. 加快推动形成全面开放新格局, 致力共建创新包容的世界经济——第五届国际经济学前沿论坛综述 [J]. 经济研究, 2019, 54 (06) : 199-203.
- [28] 曹伟, 万谍, 钱水土, 金朝辉. “一带一路”背景下人民币汇率变动的进口价格传递效应研究 [J]. 经济研究, 2019, 54 (06) : 136-150.
- [29] 李兵, 颜晓晨. 中国与“一带一路”沿线国家双边贸易的新比较优势——公共安全的视角 [J]. 经济研究, 2018, 53 (01) : 183-197.
- [30] 罗煜, 王芳, 陈熙. 制度质量和国际金融机构如何影响 PPP 项目的成效——基于“一带一路”46 国经验数据的研究 [J]. 金融研究, 2017 (04) : 61-77.
- [31] 吕延方, 王冬. “一带一路”有效实施: 经济规模、地理与文化距离 [J]. 经济学动态, 2017 (04) : 30-40.
- [32] 杨亚平, 高玥. “一带一路”沿线国家的投资选址——制度距离与海外华人网络的视角 [J]. 经济学动态, 2017 (04) : 41-52.
- [33] 张亚斌. “一带一路”投资便利化与中国对外直接投资选择——基于跨国面板数据及投资引力模型的实证研究 [J]. 国际贸易问题, 2016 (09) : 165-176.

- [34] 邱斌,周勤,刘修岩,陈健.“‘一带一路’背景下的国际产能合作:理论创新与政策研究”学术研讨会综述[J].经济研究,2016,51(05):188-192.
- [35] 刘晓凯,张明.全球视角下的PPP:内涵、模式、实践与问题[J].国际经济评论,2015(04):53-67+5.
- [36] 刘薇.PPP模式理论阐释及其现实例证[J].改革,2015(01):78-89.
- [37] 申现杰,肖金成.国际区域经济合作新形势与我国“一带一路”合作战略[J].宏观经济研究,2014(11):30-38.
- [38] 何兴强,欧燕,史卫,刘阳.FDI技术溢出与中国吸收能力门槛研究[J].世界经济,2014,37(10):52-76.
- [39] 叶晓甦,徐春梅.我国公共项目公私合作(PPP)模式研究述评[J].软科学,2013,27(06):6-9.
- [40] 袁竞峰,季闯,李启明.国际基础设施建设PPP项目关键绩效指标研究[J].工业技术经济,2012,31(06):109-120.
- [41] 张学良.中国交通基础设施促进了区域经济增长吗——兼论交通基础设施的空间溢出效应[J].中国社会科学,2012(03):60-77+206.
- [42] 袁竞峰,王帆,李启明,邓小鹏.基础设施PPP项目的VfM评估方法研究及应用[J].现代管理科学,2012(01):27-30.
- [43] 刘生龙,胡鞍钢.交通基础设施与中国区域经济一体化[J].经济研究,2011,46(03):72-82.
- [44] 郑秉文.“中等收入陷阱”与中国发展道路——基于国际经验教训的视角[J].中国人口科学,2011(01):2-15+111.
- [45] 盛丹,包群,王永进.基础设施对中国企业出口行为的影响:“集约边际”还是“扩展边际”[J].世界经济,2011,34(01):17-36.
- [46] 王国刚.城镇化:中国经济发展方式转变的重心所在[J].经济研究,2010,45(12):70-81+148.
- [47] 刘勇.交通基础设施投资、区域经济增长及空间溢出作用——基于公路、水运交通的面板数据分析[J].中国工业经济,2010(12):37-46.
- [48] 王永进,盛丹,施炳展,李坤望.基础设施如何提升了出口技术复杂度?[J].经济研究,2010,45(07):103-115.

- [49] 刘生龙,胡鞍钢. 交通基础设施与经济增长:中国区域差距的视角[J]. 中国工业经济,2010(04):14-23.
- [50] 刘生龙,胡鞍钢. 基础设施的外部性在中国的检验:1988—2007[J]. 经济研究,2010,45(03):4-15.
- [51] 刘秉镰,武鹏,刘玉海. 交通基础设施与中国全要素生产率增长——基于省域数据的空间面板计量分析[J]. 中国工业经济,2010(03):54-64.
- [52] 邓小鹏,李启明,熊伟,袁竞峰. 城市基础设施建设 PPP 项目的关键风险研究[J]. 现代管理科学,2009(12):55-56+59.
- [53] 吴伟,付喜娥. 绿色基础设施概念及其研究进展综述[J]. 国际城市规划,2009,24(05):67-71.
- [54] 王雪青,喻刚,邢兴国. PPP 项目融资模式风险分担研究[J]. 软科学,2007(06):39-42.
- [55] 卢锋. 我国承接国际服务外包问题研究[J]. 经济研究,2007(09):49-61.
- [56] 张学良. 中国交通基础设施与经济增长的区域比较分析[J]. 财经研究,2007(08):51-63.
- [57] 王任飞,王进杰. 基础设施与中国经济增长:基于 VAR 方法的研究[J]. 世界经济,2007(03):13-21.
- [58] 郁义鸿. 产业链类型与产业链效率基准[J]. 中国工业经济,2005(11):35-42.
- [59] 江小涓. 产业结构优化升级:新阶段和新任务[J]. 财贸经济,2005(04):3-9+71-96.
- [60] 娄洪. 长期经济增长中的公共投资政策——包含一般拥挤性公共基础设施资本存量的动态经济增长模型[J]. 经济研究,2004(03):10-19.
- [61] 梁琦. 跨国公司海外投资与产业集聚[J]. 世界经济,2003(09):29-37.
- [62] 倪鹏飞. 中国城市竞争力与基础设施关系的实证研究[J]. 中国工业经济,2002(05):62-69.
- [63] 何洁. 外国直接投资对中国工业部门外溢效应的进一步精确量化[J]. 世界经济,2000(12):29-36.
- [64] 李启明,申立银. 基础设施 BOT 项目特许权期的决策模型[J]. 管理工程学报,2000(01):43-46+1

图表附录

表 1	“一带一路”国家基础设施发展分指数变化情况	04
表 2	各区域发展指数变化情况	05
表 3	代表性金融机构限制煤电措施	08
表 4	主要的全球及区域性贸易和投资协定对比分析	09
表 5	“一带一路”国家国际承包商分公司数量 (TOP 20)	13
表 6	2020 年主要国际承包商企业的发展情况	16
表 7	各区域发展环境指数变化情况	24
表 8	发展环境指数得分及排名 (TOP15)	24
表 9	各区域发展需求指数变化情况	29
表 10	发展需求指数得分及排名 (TOP15)	30
表 11	各区域发展热度指数变化情况	34
表 12	发展热度指数得分及排名 (TOP15)	35
表 13	各区域发展成本指数变化情况	40
表 14	发展成本指数得分及排名 (TOP15)	40
表 15	葡语国家发展指数得分及排名情况	45
表 16	葡语国家发展指数分指数得分情况	45
表 17	葡语国家分指数变化情况	46
表 18	2016-2021 年度澳门特区关于参与“一带一路”建设的施政重点	52
表 19	2016-2021 年度澳门特区推动机制建设的主要成果	53
表 20	2017-2020 年澳门对“一带一路”国家的贸易情况	55
表 21	2017-2020 年澳门对葡语国家的贸易情况	55

表 22	中葡合作发展基金的发展成果	56
表 23	孟加拉国基础设施发展指数及变化情况	65
表 24	孟加拉国基础设施发展需求指数及变化情况	66
表 25	2019-2020 年孟加拉国电力行业新增私人投资	67
表 26	2018-2019 年孟加拉国交通行业新增私人投资	69
表 27	莫桑比克基础设施发展指数及变化情况	72
表 28	莫桑比克基础设施发展需求指数及变化情况	74
表 29	2019-2020 年莫桑比克电力行业新增私人投资	75
表 30	沙特阿拉伯基础设施发展指数及变化情况	79
表 31	沙特基础设施发展需求指数及变化情况	81
图 1	“一带一路”国家基础设施发展指数 (2021)	03
图 2	“一带一路”国家基础设施发展指数 (2010-2021)	03
图 3	近三年全球新增能源基础设施项目数量	08
图 4	2020 年各国上市国际承包商资产规模	12
图 5	国际承包商对“一带一路”国家基础设施的参与情况	12
图 6	国际承包商海外业务占比变化	14
图 7	国际主要承包商企业基本情况变化 (2010-2020)	15
图 8	国际主要承包商盈利能力变化	16
图 9	国际承包商关键指标及其变化 (2010-2020)	17
图 10	“一带一路”国家基础设施发展环境指数热力图	21
图 11	“一带一路”国家基础设施发展环境指数 (2010-2021)	22
图 12	印度新冠疫情快速增长	23
图 13	发展需求指数热力图	27
图 14	“一带一路”国家基础设施发展需求指数 (2010-2021)	28
图 15	发展热度指数热力地图	32
图 16	“一带一路”国家基础设施发展热度指数 (2010-2021)	33
图 17	基础设施各细分行业的私人投资情况 (2010-2020)	36
图 18	2020 年能源部门的私人投资情况	37
图 19	发展成本指数热力地图	38

图 20	“一带一路”国家基础设施发展成本指数（2010-2021）	39
图 21	“一带一路”国家基础设施经营成本指数情况	41
图 22	“一带一路”国家基础设施融资成本指数情况	42
图 23	葡语国家发展总指数得分变化	44
图 24	葡语国家发展环境指数得分情况	46
图 25	葡语国家实际 GDP 增速变化情况	47
图 26	葡语国家发展需求指数得分情况	48
图 27	葡语国家发展需求细分行业指数得分情况	48
图 28	葡语国家发展热度指数得分情况	49
图 29	葡语国家发展热度指数得分情况	49
图 30	葡语国家发展成本指数得分情况	50
图 31	葡语国家基础设施发展成本指数情况	50
图 32	孟加拉国基础设施发展环境分项指数	66
图 33	莫桑比克基础设施发展环境分项指数	73
图 34	莫桑比克基础设施发展需求指数变化情况	73
图 35	沙特基础设施发展环境分项指数	80



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

