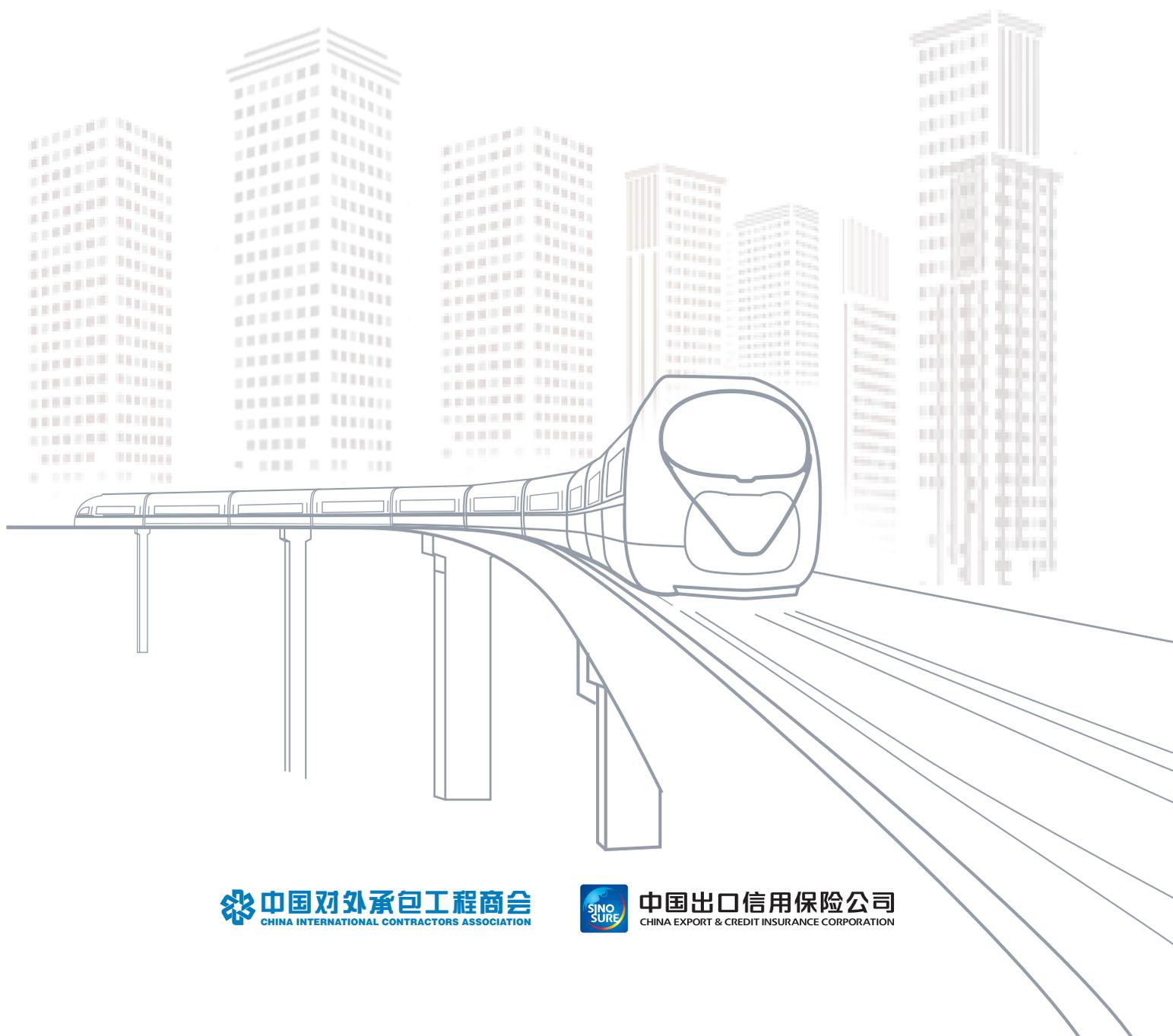


“一带一路”国家

基础设施发展指数报告 2019

The Belt and Road Infrastructure Development Index Report 2019



目录 CONTENTS



引言	III
术语表	V
第一章 “一带一路”国家基础设施发展形势和特征	01
第一节 “一带一路”国家基础设施发展形势	02
第二节 “一带一路”国家基础设施发展特征	08
第三节 2019 年全球国家风险形势展望	12
第二章 “一带一路”国家基础设施发展指数	15
第一节 “一带一路”国家基础设施发展环境指数	16
第二节 “一带一路”国家基础设施发展需求指数	24
第三节 “一带一路”国家基础设施发展成本指数	30
第四节 “一带一路”国家基础设施发展热度指数	35
第三章 葡语国家基础设施发展情况分析	41
第一节 葡语国家基础设施发展指数分析	42
第二节 中国内地企业参与葡语国家基础设施建设情况	44
第三节 澳门篇章——澳门助力“一带一路”建设情况	48
第四章 几个重点国家基础设施发展指数分析	50
第一节 阿拉伯埃及共和国	52
第二节 印度尼西亚共和国	57

第三节 安哥拉共和国	62
第四节 沙特阿拉伯王国	67
第五节 哈萨克斯坦共和国	72
第五章 “一带一路” 国家基础设施前景展望和建议.....	76
第一节 “一带一路” 国家基础设施发展机遇	77
第二节 “一带一路” 国家基础设施面临的挑战	79
第三节 “一带一路” 国家基础设施发展对策建议	82
参考文献.....	84
附录（图表目录）	91

引言 INTRODUCTION



2019年4月26日，习近平主席出席第二届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式并发表主旨演讲，系统总结近六年来共建“一带一路”取得的丰硕成果，指明共建“一带一路”向着高质量发展方向不断前进的实践路径，宣示了新时代中国深化改革开放的坚定决心和务实举措，为“一带一路”建设从“大写意”迈向“工笔画”注入了强大动力。习近平主席指出：共建“一带一路”，关键是互联互通。基础设施是互联互通的基石，也是许多国家发展面临的瓶颈。建设高质量、可持续、抗风险、价格合理、包容可及的基础设施，有利于各国充分发挥资源禀赋，更好融入全球供应链、产业链、价值链，实现联动发展。然而，“一带一路”国家基础设施发展水平不一，政治经济背景差异较大，参与企业面临诸多不确定因素，尤其在当前单边主义和贸易保护主义抬头、经济逆全球化趋势兴起的背景下，各方参与“一带一路”国家基础设施建设面临更大风险和更多挑战。

为进一步深入研究“一带一路”国家基础设施发展形势和特征，把握行业发展趋势，发现投资机遇并应对潜在挑战，在澳门贸易投资促进局的支持下，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）共同开展了2019年“一带一路”国家基础设施发展指数研究工作，并第三次发布《“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，努力实现人类命运共同体的美好未来。

《“一带一路”国家基础设施发展指数报告2019》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、发展成本和发展热度四个维度深入分析基础设施行业发展情况，对未来2到3年基础设施行业发展趋势进行预测展望。本年度，我们进一步优化了基础设施发展指数模型，有效提升了预测的科学性和准确性。总体而言，2019年“一带一路”基础设施发展指数模型呈现以下新特点：

(1) 完善了原指数模型。在对百余篇国内外经典文献进行回顾的基础上，重新构建了指标体系，将原有的三个一级指数（发展环境指数、发展潜力指数、发展趋势指数）扩充至四个（发展环境指数、发展需求指数、发展成本指数和发展热度指数），将原有的 31 个指标扩充至 45 个，同时每个指标的选取都有据可循。(2) 模型测算方法更加科学。结合各个一级指数的特点，采用了有针对性的测算方法，如发展环境指数使用主成分分析法，发展需求指数通过计量经济学模型计算需求缺口，发展热度指数和发展成本指数使用层析分析法等。(3) 模型测算结果保持稳健。虽然我们对指数模型进行了完善，但指数模型结果保持稳健。需要说明的是，本报告对 2010 年至 2019 年的发展指数都做了测算，与前两期发布的指数值略有不同，但基本反映了相同的发展趋势。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各国基础设施行业发展的趋势；第三部分重点研究了葡语国家基础设施行业发展情况；第四部分详细阐述了几个重点国家基础设施发展指数；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）、Business Monitor International (BMI) 等公开信息源，文中观点是对基础设施行业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

2019 年 5 月

术语表 GLOSSARY



基础设施行业
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）等。
“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。
独联体七国和蒙古地区
独联体七国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，但为与前两年度区域划分保持一致，仍将其纳入独联体七国的研究范畴。
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、发展成本和发展热度的综合性指数。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六个维度，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。
“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（简称：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。

第一章

“一带一路”国家 基础设施发展形势和特征

2018年，全球地缘政治风险、经济格局、贸易环境、产业结构特征等发生深刻调整，贸易保护主义、民粹主义不断抬头，既有的全球经济治理体系正面临新的挑战，内外部环境的变化对全球基础设施行业发展产生重要影响。与此同时，各国政府纷纷推出基础设施行业发展措施，通过吸引相关投资以实现刺激经济增长、熨平经济周期波动、优化产业结构等发展目标。随着各国政府越来越重视基础设施行业发展，多维度的政策支持孕育了多样化的投资机会。总体而言，国际基础设施行业发展呈现出稳中有变，变中有机的局面。

第一节 “一带一路”国家基础设施发展形势

一 “一带一路”基础设施发展放缓但指数仍保持较高水平

2019年，“一带一路”国家基础设施发展指数稳中微降，从2018年的121下调到119。全球政治风险居高不下，世界经济复苏步伐有所放缓，大国博弈扰动全球政经格局，“一带一路”国家国内外形势复杂多变等因素，拖累发展环境、发展需求、发展成本、发展热度四个一级指数得分略有下降，但发展总指数得分仍维持在近五年的较高水平。

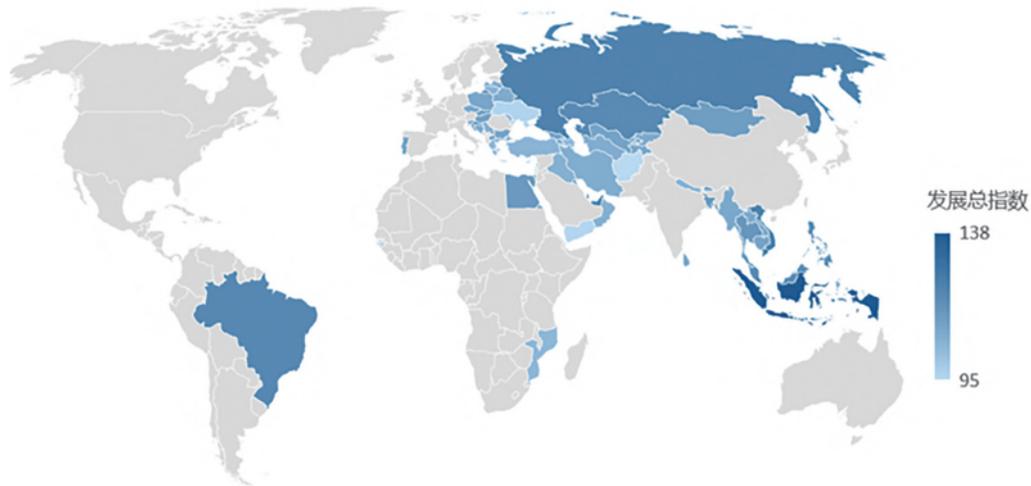


图1 2019年“一带一路”国家基础设施发展总指数

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。

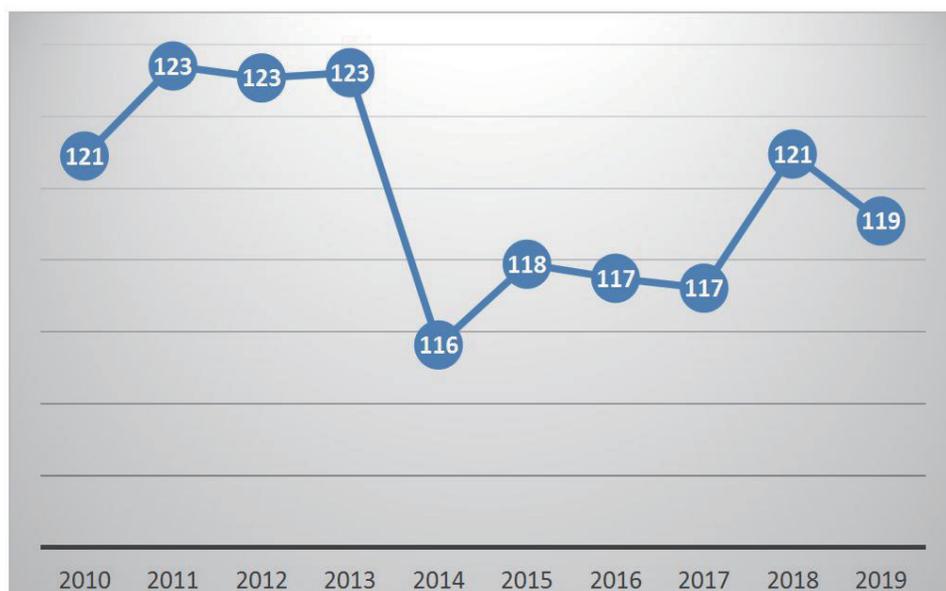


图2 “一带一路”国家基础设施发展总指数变化（2010-2019）

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”国家基础设施发展指数得分¹

国家	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	排名
印度尼西亚	135	146	139	142	138	139	137	140	146	138	1
越南	125	127	124	123	116	118	118	120	125	123	2
阿拉伯联合酋长国	109	108	108	115	110	110	110	123	119	123	3
巴基斯坦	125	122	119	121	115	115	124	125	128	123	4
俄罗斯	128	131	124	133	121	124	122	122	130	123	5
巴西	133	131	130	136	127	126	127	119	122	120	6
沙特阿拉伯	121	121	118	117	114	119	115	116	115	120	7
印度	123	129	127	123	111	113	112	113	117	120	8
哈萨克斯坦	119	120	117	120	112	116	117	117	119	119	9
马来西亚	108	109	109	113	108	112	114	121	126	119	10
菲律宾	113	115	116	118	112	117	114	120	123	119	11
卡塔尔	110	108	108	107	104	104	107	113	113	117	12
新加坡	119	117	116	117	123	117	112	116	117	116	13
泰国	112	113	112	114	110	112	112	113	119	115	14
孟加拉	115	117	114	120	111	115	114	118	117	115	15
埃及	116	117	114	115	108	113	115	116	111	114	16
科威特	113	110	113	113	108	107	108	114	115	114	17
斯洛伐克	108	106	107	110	107	109	106	110	113	113	18

1 本报告发展指数得分均做了取整处理，但以实际测算得分对国家进行了排序。

国家	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	排名
蒙古	120	126	120	122	114	116	113	118	117	113	19
克罗地亚	105	106	108	109	106	109	106	112	112	113	20
格鲁吉亚	113	116	111	114	107	110	107	111	115	112	21
葡萄牙	105	102	104	108	105	106	103	107	111	112	22
匈牙利	101	103	104	106	101	103	103	106	109	112	23
乌兹别克斯坦	109	112	108	111	105	106	108	109	110	111	24
柬埔寨	113	116	112	115	105	109	109	110	113	111	25
北马其顿共和国	109	111	112	112	108	112	107	113	114	111	26
保加利亚	114	115	115	114	115	115	114	112	113	111	27
不丹	110	111	105	112	103	108	107	109	110	110	28
斯洛文尼亚	104	103	104	107	103	104	104	107	111	110	29
波兰	110	108	109	111	107	109	110	111	114	110	30
塔吉克斯坦	109	112	109	112	106	105	107	108	108	110	31
文莱	107	106	108	112	106	106	107	111	113	110	32
捷克	105	104	107	109	107	108	110	112	115	109	33
罗马尼亚	110	111	112	114	109	110	108	111	113	109	34
老挝	109	113	113	115	108	111	112	117	116	109	35
缅甸	107	114	111	107	106	112	113	111	111	109	36
斯里兰卡	108	110	105	107	102	106	103	105	106	109	37
波斯尼亚和黑塞哥维那	105	109	111	111	104	109	104	109	111	109	38
阿尔巴尼亚	111	110	109	111	105	108	107	110	112	109	39
吉尔吉斯斯坦	109	111	108	110	107	109	108	108	111	109	40
白俄罗斯	105	110	106	107	105	105	104	105	108	108	41
亚美尼亚	114	113	112	113	105	107	105	108	110	108	42
拉脱维亚	110	107	108	111	108	109	104	109	111	108	43
伊朗	120	113	111	115	106	113	111	113	108	108	44
土库曼斯坦	113	117	113	115	109	114	107	109	110	108	45
安哥拉	106	110	110	119	105	107	116	112	115	107	46
以色列	105	103	102	108	104	104	104	104	107	107	47
阿曼	108	104	103	106	103	103	104	108	109	107	48
伊拉克	108	110	108	113	106	111	104	108	109	107	49
塞尔维亚	104	106	104	105	99	101	102	103	106	106	50
约旦	108	111	108	109	103	105	106	111	114	106	51
尼泊尔	112	115	112	114	107	108	108	106	110	106	52
立陶宛	102	103	103	106	102	104	101	107	108	106	53
土耳其	109	115	114	110	108	108	114	103	106	106	54
摩尔多瓦	105	111	113	114	107	108	106	107	107	106	55
黑山	107	107	105	106	101	104	101	104	105	105	56
佛得角	107	108	112	113	107	107	102	107	108	105	57

国家	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	排名
莫桑比克	105	107	106	112	104	105	104	100	103	105	58
希腊	98	96	97	103	99	99	97	100	104	104	59
爱沙尼亚	104	102	102	105	102	103	99	102	104	104	60
马尔代夫	111	110	108	110	103	104	105	105	106	104	61
阿塞拜疆	115	116	111	111	106	108	106	111	107	104	62
塞浦路斯	104	102	102	106	102	101	100	102	105	102	63
巴林	101	100	99	101	97	98	100	102	104	101	64
黎巴嫩	101	101	105	107	100	102	102	102	102	101	65
东帝汶	104	108	107	107	98	100	101	101	103	99	66
几内亚比绍	100	104	103	105	98	98	98	96	99	98	67
圣多美和普林西比	100	102	100	103	96	98	96	97	98	97	68
乌克兰	104	103	101	105	96	98	96	95	96	96	69
也门	100	104	101	104	97	99	95	98	97	96	70
阿富汗	99	103	100	105	97	98	98	94	98	95	71

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 基础设施行业发展呈现区域不平衡的状况

东南亚地区保持强劲发展势头，已连续三年在地区排名中位居第一；南亚、西亚北非地区指数排名均较上年上升一位；葡语国家、中东欧地区的排名均下滑一名，其中中东欧地区指数得分在七个区域中最低。

得益于庞大的人口基数、快速发展的经济实力和相对有利的基建环境，东南亚地区基础设施建设需求持续旺盛，能源、交通等领域的投资建设市场空间巨大。2019年东南亚地区指数为125，主要国家的指数排名均比较靠前。在东南亚10个国家中，有6个国家的指数得分位列本年度排行榜前20位。

表2 2019年东南亚地区国家指数排名

东南亚	发展指数	发展指数排名	发展环境排名	发展需求排名	发展成本排名	发展热度排名
印度尼西亚	138	1	8	2	27	1
越南	123	2	7	35	14	7
马来西亚	119	10	33	36	8	6
菲律宾	119	11	31	25	3	12
新加坡	116	13	1	71	26	21
泰国	115	14	21	65	2	22
柬埔寨	111	25	43	11	43	25
文莱	110	32	22	34	32	44

东南亚	发展指数	发展指数排名	发展环境排名	发展需求排名	发展成本排名	发展热度排名
老挝	109	35	41	14	55	29
缅甸	109	36	65	5	66	18

数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

中东欧地区国家数量较多，各国经济基础、资源禀赋、基础设施建设需求差异较大，本年度该地区基础设施发展指数为 109，排名较上年下降一位，在七个区域中得分垫底。因经济增长未达预期、基础设施建设动能不足，捷克的发展指数由 2018 年的 115 大幅下降至 109，成为本区域内指数得分下滑幅度最大的国家。塞浦路斯、爱沙尼亚、黑山、立陶宛等国的指数几年来一直在低位徘徊，其中塞浦路斯经济高度依赖外资支撑，外部经济环境的变化对其基础设施建设发展造成了较大冲击，2019 年指数得分仅为 102，位列区域最后一名。然而，作为连接亚欧两大洲的重要区域，匈牙利、斯洛伐克等中东欧国家在地理位置、劳动力成本等方面具有较大优势，相关国家基础设施建设潜力仍然不容忽视。

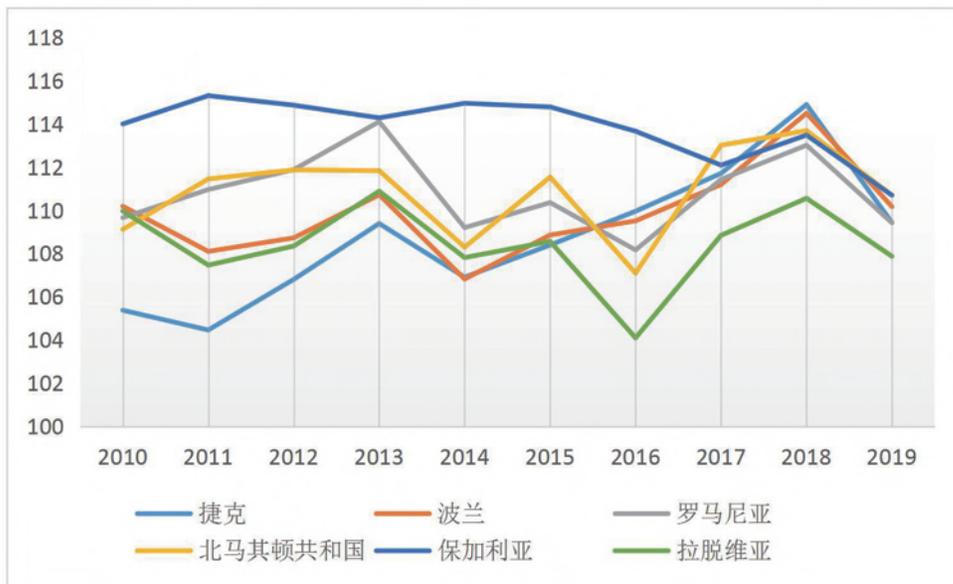


图 3 中东欧地区基础设施发展指数波动较大的国家情况

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。

三 各国基础设施发展指数得分差异性较强

从国家层面来看，印度尼西亚、越南、阿联酋²、巴基斯坦、俄罗斯位居指数排行

² 阿拉伯联合酋长国。

榜前5位。其中印度尼西亚指数得分138，连续三年排名榜首，其发展环境、发展需求、发展热度指数排名均处前列；安哥拉是指数得分和指数排名下降最多的国家，本币贬值严重、通货膨胀高企造成安哥拉发展热度大幅下降是拖累指数下滑的主要因素；沙特阿拉伯为指数得分增长最多的国家，该国在能源、港口等方面的投资表现活跃，带动发展指数出现大幅上扬；埃及和匈牙利为指数排名上升最快的国家，其中私人投资表现活跃带动埃及指数排名大幅上升，匈牙利则得益于区位优势，发展热度大幅上升带动指数表现优异。



图4 部分国家基础设施发展指数 (2010-2019)

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3 2019年国家指数排名及变动 (TOP20)

国家	发展指数	排名	排名变动	国家	发展指数	排名	排名变动
印度尼西亚	138	1	持平	菲律宾	119	11	↓ 5
越南	123	2	↑ 3	卡塔尔	117	12	↑ 16
阿联酋	123	3	↑ 7	新加坡	116	13	↓ 1
巴基斯坦	123	4	↓ 1	泰国	115	14	↓ 6
俄罗斯	123	5	↓ 3	孟加拉	115	15	↓ 4
巴西	120	6	↑ 1	埃及	114	16	↑ 22
沙特阿拉伯	120	7	↑ 12	科威特	114	17	↑ 1
印度	120	8	↑ 5	斯洛伐克	113	18	↑ 11
哈萨克斯坦	119	9	持平	蒙古	113	19	↓ 5
马来西亚	119	10	↓ 6	克罗地亚	113	20	↑ 10

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 “一带一路”国家基础设施发展特征

一 交通和能源行业发展需求强劲

从细分行业来看，“一带一路”各国交通行业和能源行业发展需求指数普遍高于其他两个行业。交通行业是促进“一带一路”建设的重要内容，也是助推区域互联互通和国际基础设施发展的主要动力来源。根据 BMI 统计的全球基建项目数据，2018 年“一带一路”国家交通行业新签合同额在四个行业中占比最高，交通行业中道路和桥梁行业新签合同额占比 47.5%。“一带一路”国家多属于中等收入国家³，交通基础设施建设空间和需求较大。从未来发展趋势看，受相关国家工业化和城市化进程加快的拉动，交通基础设施的建设需求将得到进一步释放，相关公路、铁路、港口、机场等基础设施互联互通项目将为国际基础设施建设发展注入更强动力。

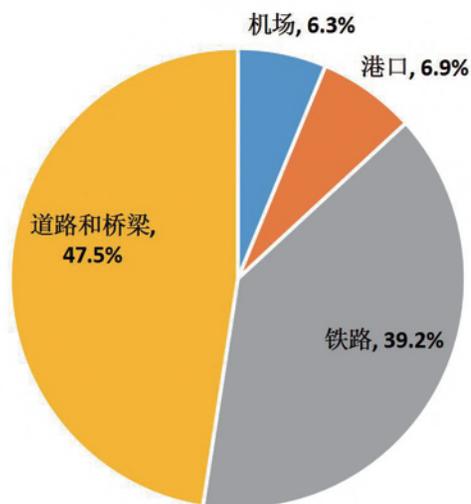


图 5 2018 年交通行业项目占比情况

数据来源：BMI。

以电力基础设施建设为核心的能源行业同样为促进国际基础设施发展发挥了重要作用，各国工业、商业和居民用电的增加以及电气化建设水平的升级，有效激发了“一

³ 包含中低收入国家和中高收入国家。

带一路”能源建设需求。同时，随着可持续发展理念在基础设施建设领域的落实，绿色发展、绿色基建的理念得到了国际社会的广泛认同，风能、太阳能、核能等清洁能源的关注度不断提高。

水务、通信行业需求保持稳定，其中水务行业发展需求在南亚地区较为突出；通信行业发展需求则主要集中在西亚北非地区，随着云服务需求的扩大以及办公自动化等技术的应用，将孕育较多的投资机会。

二 多元化资金为基础设施发展提供支持

当前，开发性和政策性金融机构、专项投资资金、商业银行等机构为“一带一路”基础设施建设提供了重要的资金支持。多边金融机构对“一带一路”国家项目建设支持力度尤为强劲。世界银行下属的国际复兴开发银行（IBRD）和国际开发协会（IDA）仅2017年就为“一带一路”71国提供贷款1921亿美元，同比增长7.7%。近年来，各国主权基金和投资基金也发挥了越来越重要的作用，如阿联酋阿布扎比投资局、中国投资有限责任公司等主权财富基金对“一带一路”国家投资规模显著增加。中欧共同投资基金于2018年7月开始实质性运作，投资规模5亿欧元，有力促进了共建“一带一路”倡议与欧洲投资计划相对接。



图6 多边金融机构对“一带一路”国家项目资金支持情况

数据来源：IBRD、IDA。

虽然基础设施行业吸引大量资金流入,但由于建设需求较大,仍存在一定投资缺口。作为基础设施融资创新的新趋势,私人资本参与热情上升,得到了业主和承包商的青睐。根据世界银行 PPI (Private Participation in Infrastructure) 数据库统计,2017年“一带一路”国家基础设施私人投资额显著回升,达到621.4亿美元,同比增长64.7%。基础设施私人投资额存在一定波动性,但随着融资环境的改变和基建行业的发展,预计私人资本将发挥越来越重要的作用,基础设施资金来源也更加多元化。

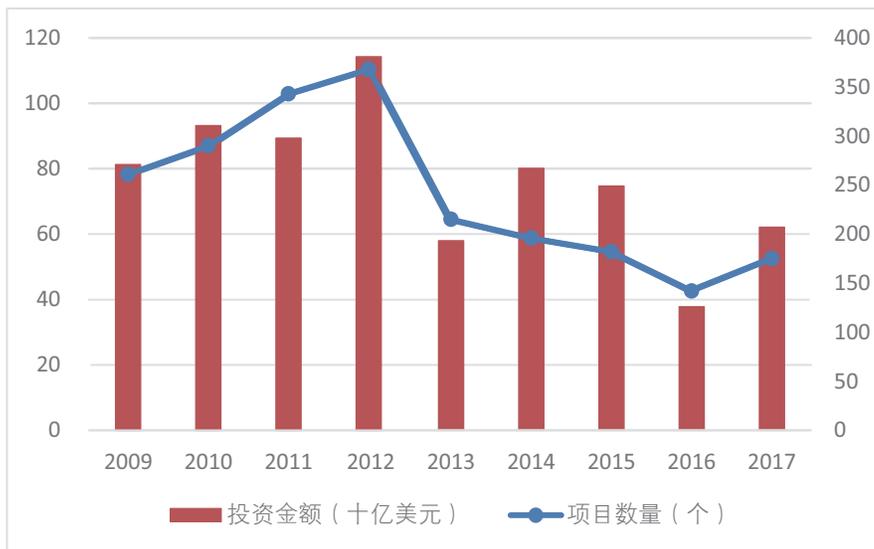


图7 “一带一路”国家基础设施私人投资额变化情况

数据来源：世界银行。

三 “一带一路”建设为全球基础设施发展注入新动能

近年来,各方参与“一带一路”建设的热情不断高涨,部分国家先后出台一系列配套政策对接“一带一路”倡议,积极加大对基础设施互联互通的支持力度。如,俄罗斯“欧亚经济联盟”、蒙古国“草原之路”战略、哈萨克斯坦“光明大道”、欧洲“容克投资计划”、波兰的“琥珀之路”、越南“两廊一圈”、文莱经济多元化战略“2035宏愿”、柬埔寨“四角战略”等,各国致力于经济结构调整和产业更新升级,增加基建公共支出和政府补贴,鼓励跨境投资,创新拓展合作模式,积极加大对基础设施互联互通的支持力度。

与此同时,各方参与“一带一路”方式更加灵活,中国与英国、西班牙、日本、意大利、德国、澳大利亚等发达国家加强在第三方市场的合作,通过优势互补,实现共赢发展。

如山东电建三公司与西班牙、美国、韩国等知名企业合作开发和建设了沙特延布三期燃油电站项目；中国交建与英国 Atkins 在蒙内铁路站点设计、与法国公司在喀麦隆码头开展合作；中国建筑与法国 Egis 公司组成联合体，开展刚果（布）一号公路运营等。多个合作投资基金也相继设立，助力全球“一带一路”基础设施建设。值得一提的是，澳门特别行政区立足于自身特殊优势，在中葡商贸合作服务平台、会展、特色金融等方面发挥了重要的作用。

第三节 2019 年全球国家风险形势展望

一 美国单边主义政策与贸易冲突

随着美国等西方国家对外政策出现调整，尤其是受美国单边主义政策及其引发的贸易冲突影响，国际政治经济秩序重组调整愈发激烈，贸易摩擦向长期化发展。美国在全球范围内实施的贸易保护主义严重阻碍经济全球化进程，并将在相当长一段时间内对国际贸易产生直接且重大的负面影响，其中新兴经济体对外贸易和投资所受的影响将更大。在逆全球化思潮兴起的背景下，基础设施建设和投资企业在业务往来过程中应充分估计到本轮贸易保护主义的长期性、严重性和复杂性，以更为长远的眼光拓展新兴市场，通过投资多元化等手段尽可能地消除美国单边主义政策和贸易冲突带来的冲击。

二 美联储货币政策不确定性引致金融市场动荡

由于美元霸权地位对国际资本流动的影响，美联储启动加息缩表进程以来，全球资本流向发生较大改变，部分新兴市场国家出现资本外流严重，国际储备持续下降、本币快速贬值等问题。例如，2018年，在美元持续走强的过程中，阿根廷、土耳其等国本国货币在短期内快速贬值，阿根廷比索贬值了20%以上，土耳其里拉贬值了约10%；埃及、尼日利亚等国被迫放弃原有汇率制度转为自由浮动的汇率制度并承担巨额损失，以此避免本国经济崩溃。但2019年美国货币政策再次发生转向，美联储维持联邦基金利率不变，暂缓加息，同时将2019年加息预期从之前公布的两次下调至零次，并计划九月结束缩表。当前国际经贸局势复杂多变，美国经济前景并不明朗，受此影响美国货币政策存在较大不确定性，如果再次重启加息进程，将会对全球金融市场造成一定程度的负面冲击。

表 4 美联储加息时间表（2015 年 - 至今）

时间	上调基点数	加息后联邦基金利率
2015.12.16	25	0.25%-0.5%
2016.12.14	25	0.5%-0.75%
2017.3.15	25	0.75%-1%
2017.6.14	25	1%-1.25%
2017.12.13	25	1.25%-1.5%
2018.3.22	25	1.5%-1.75%
2018.6.13	25	1.75%-2%
2018.9.27	25	2%-2.25%
2018.12.20	25	2.25%-2.5%

数据来源：中国信保国家风险数据库。

三 地缘政治风险加剧，全球投资风险呈上升趋势

当前，全球地缘政治风险加剧，大国博弈日益显性化，全球投资风险呈上升趋势。欧洲地区，“疑欧主义”可能会进一步蔓延，恐怖主义风险显著上升。中东地区，美国撕毁核协议后，伊朗局势再次趋于紧张，并有可能产生较强的风险外溢效应；土耳其与欧美的关系有所恶化，未来在外交和经济领域仍存在一定程度的变数；受美国不断施压影响，俄罗斯、土耳其和伊朗互动频繁，试图联手对抗美国压力，但三国在叙利亚问题存在较大利益差异，能开展的实质性合作较为有限，难以从根本上改变地区格局。在非洲和拉美地区，部分国家由于经济形势显著恶化导致社会矛盾凸显，部分国家执政党与反对党严重对立，政治风险保持较高水平。

四 经济增长分化加剧

根据国际货币基金组织（IMF）的最新预测，2019 年全球经济增长率为 3.3%，较 2018 的 3.6% 有所下滑，全球经济活动有所放缓，各国经济增长分化加剧。IMF 预计发达经济体 2019 年的经济增速为 1.8%，较上期预测降低 0.2 个百分点。随着美国财政刺激的影响消退，美国经济增长逐步放缓，IMF 预测美国 2019 年实际 GDP 增速为 2.3%，较 2018 年下降 0.6 个百分点，较上期预测下降 0.2 个百分点。新兴和发展中经济体 2019 年实际 GDP 增速为 4.4%，较上期预测下滑 0.1 个百分点。国家间表现有所差异，受大宗商品价格承压、美元加息、贸易紧张局势加剧以及地缘政治冲突等因素影响，部分经济基础较弱的新兴经济体外部压力增加，与 2019 年 1 月相比，印度、

巴西和墨西哥的经济增长预测值均有所下调，其中巴西下调幅度达到 0.4 个百分点；尼日利亚、中国的经济增长预测值各上调 0.1 个百分点，俄罗斯、沙特阿拉伯的经济增长预测值与上期保持不变。

表 5 IMF 主要预测数据（单位：%）

经济增速	2018	2019
发达经济体	2.2	1.8
美国	2.9	2.3
日本	0.8	1.0
欧元区	1.8	1.3
新兴经济体	4.5	4.4
独联体国家	2.8	2.2
亚洲新兴与发展经济体	6.4	6.3
欧洲新兴与发展经济体	3.6	0.8
中东北非地区、阿富汗、巴基斯坦	1.8	1.5
撒哈拉以南非洲	3.0	3.5
拉丁美洲与加勒比地区	1.0	1.4

数据来源：中国信保国家风险数据库。

第二章

“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包括发展环境指数、发展需求指数、发展成本指数和发展热度指数四个维度。本章将分别从“一带一路”国家基础设施发展的环境背景、内部需求、成本大小和热度高低等方面对基础设施行业进行全面分析。

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六个维度，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。

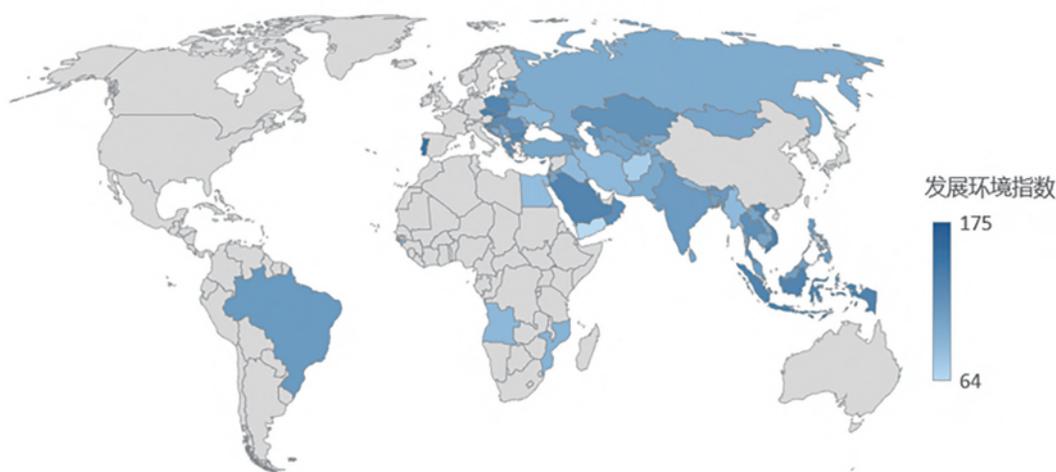


图8 发展环境指数热力地图

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 “一带一路”国家基础设施发展环境指数变化情况

（一）发展环境指数略有下降，市场准入与外汇管控政策壁垒有所提升

2019年“一带一路”国家发展环境指数为115，较2018年116略有下降。其中，新加坡、葡萄牙、阿拉伯联合酋长国、斯洛伐克和斯洛文尼亚得分排名靠前。从政治环境方面来看，2019年多国大选、地缘政治关系变化等因素导致相关国家政治风险上升，对基础设施建设业务发展造成了一定影响。在经济环境方面，以巴西、印度、缅甸为代表的部分国家开始实行更加严格的外汇管制制度，诸多政策壁垒提高了国际承包商参与上述国家基础设施建设的门槛。

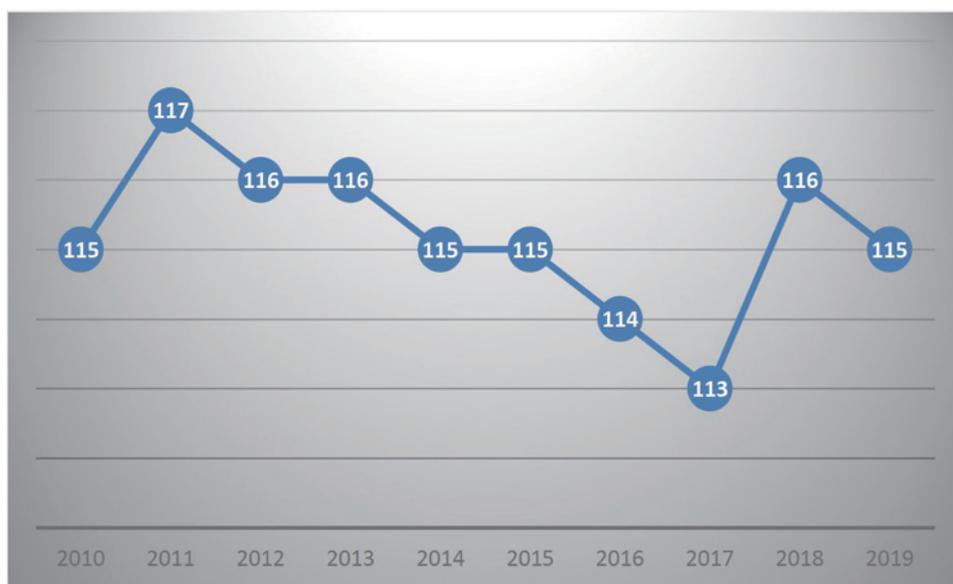


图 9 2010-2019 年“一带一路”国家基础设施发展环境指数

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。

（二）区域发展环境变化甚微，东南亚赶超中东欧

2019 年各区域发展环境整体表现平稳，近半数区域发展环境指数得分与上年持平，四个区域发展环境指数较上一年略有下降，但总体变化幅度不大。

表 6 各区域发展环境指数变化情况

区域	2019 年发展环境指数	2019 年排名	2018 年发展环境指数	2018 年排名
东南亚	129	1	129	2
中东欧	127	2	131	1
葡语国家	116	3	117	3
中亚	114	4	115	4
西亚北非	112	5	113	5
南亚	111	6	111	6
独联体七国和蒙古	99	7	99	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。

从具体区域来看，**东南亚发展环境领先**，东南亚地区 2019 年发展环境指数为 129，与上一年度持平。区域内大部分国家经济都保持较高增速，营商环境不断改善。其中，新加坡、越南和印度尼西亚发展环境排名分别为第一、第七和第八，为保障区域发展环境得分维持较高水平发挥了重要作用。

独联体七国和蒙古发展环境排名最后，独联体七国和蒙古地区 2019 年发展环境指

数为 99，在七大区域中排名最后，与上一年维持一致。区域内部分国家政局动荡、地缘政治风险较高，一些国家政府对基础设施行业实行本土保护政策，对基础设施行业发展环境造成了不利影响。

中东欧变化幅度最大，指数得分从 2018 年的 131 下降到 2019 年的 127。其中，欧盟对基础设施项目的审查和监管规则的调整，对中东欧国家基础设施行业环境影响较大，相关国家行业环境的新变化值得关注。

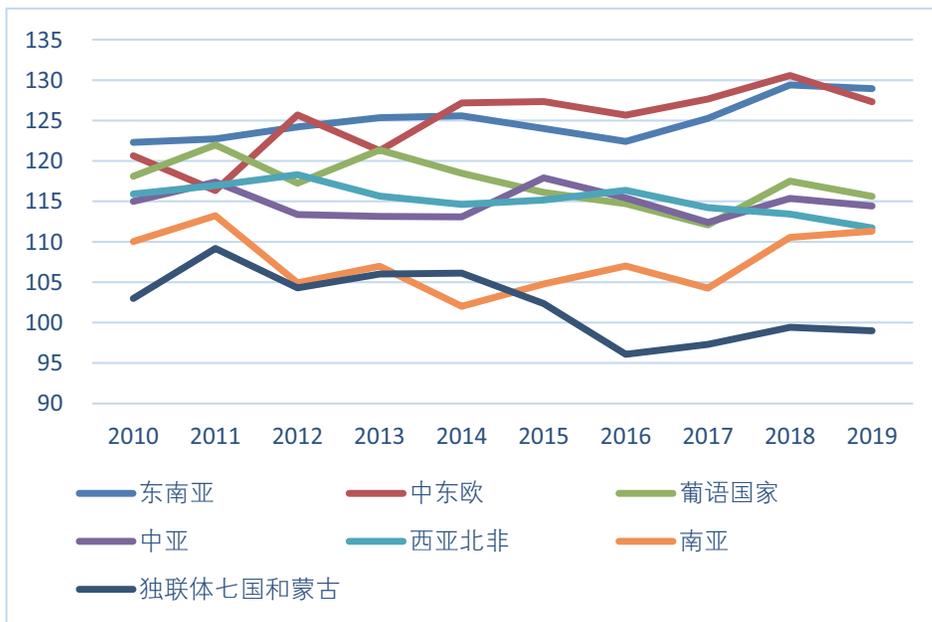


图 10 2010-2019 年各区域发展环境指数变化情况

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。

（三）部分国家发展环境指数变化较大

从具体国家来看，塞尔维亚发展环境改善幅度最大，得分从 2018 年的 93 上升至 2019 年的 103。在持续稳定的经济政策的背景下，塞尔维亚与中国经贸关系日趋密切，并积极加强与亚欧各国的经贸合作，其计划于 2019 年 10 月与欧亚经济联盟签署的自贸协定或将进一步增强自身在亚欧国家经贸网络中的作用，助力发展环境实现进一步优化。

东帝汶发展环境下滑最大，得分由 2018 年的 100 下降到 2019 年的 85，根据企业调研数据结果，在实际 GDP 增速下降的背景下，影响东帝汶基础设施发展的基建政策连续性、基建战略清晰度和基建行业开放度得分均出现大幅下降。

新加坡发展环境连续多年排名第一，新加坡政局稳定，凭借良好的营商环境和经济环境，其发展环境得分连续十年处于领先地位。

表 7 发展环境指数排名（TOP15）

国家	2019 年发展环境指数	2019 排名	2018 年发展环境指数	2018 排名
新加坡	175	1	166	1
葡萄牙	148	2	143	3
阿拉伯联合酋长国	144	3	138	5
斯洛伐克	136	4	129	11
斯洛文尼亚	136	5	137	7
捷克	135	6	150	2
越南	134	7	138	6
印度尼西亚	133	8	136	8
沙特阿拉伯	133	9	133	9
科威特	133	10	127	15
波兰	131	11	140	4
保加利亚	130	12	125	17
卡塔尔	130	13	128	12
以色列	129	14	133	10
克罗地亚	126	15	122	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。

二 “一带一路”国家基础设施发展环境指数影响因素

（一）政治环境因素

国际政治秩序调整，政治环境有所恶化。受国际政治经济秩序重组调整的影响，以政治保守主义、社会民粹主义为代表的逆全球化思潮不断涌现。以美国为代表的西方国家对外政策更加激进，与伊朗、俄罗斯、委内瑞拉等国家的外交关系有进一步恶化趋势。地处亚欧交界敏感地区的土耳其与欧美紧张关系进一步升级，在外交和经济领域存在的变数将对区域政治环境造成严重影响。“一带一路”国家政治风险有所上升，政治环境总体表现呈恶化趋势。

（二）经济环境因素

经济结构不平衡，易受外部冲击因素影响。“一带一路”国家普遍面临经济发展模式单一、经济结构不平衡、经济增长动能不足等问题。部分“一带一路”国家受国际产业分工调整与国内工业化建设升级的双重压力，经济环境不容乐观。具体来看，这些国家一方面处于国际贸易链中低端，国际贸易结构有待优化，经常账户长期处于

赤字状态；同时，为加速城市化建设、刺激本国经济增长，往往还采取扩张性的财政政策引发财政赤字。其中，土耳其、巴基斯坦、埃及、孟加拉、印度、乌克兰、哈萨克斯坦等国由于通货膨胀压力及汇率波动压力较大，经济不稳定性较强，需要各国基础设施建设参与者重点关注。

（三）主权偿付能力因素

主权偿付能力处于中等水平⁴。由于基础设施建设涉及金额较大，“一带一路”国家在开展基建项目时，多采取主权借款担保的方式获得资金，因此主权偿付能力的高低是影响基础设施建设的重要因素。根据中国信保主权信用风险评级结果显示，“一带一路”国家主权信用风险评级多处于中等水平，主权信用风险水平较低（AAA级，AA级，A级）的国家占比为19.7%，主权信用风险中等（BBB级，BB级，B级）的国家占比为53.5%，主权信用风险较高（CCC级，CC级，C级）的国家占比25.4%，有一个国家出现主权信用风险事件，评为CE，占比1.4%。

表8 2018年主权信用风险评级结果

评级结果	国家名称
AAA	捷克
AA	波兰、斯洛伐克、新加坡、以色列
A	阿拉伯联合酋长国、爱沙尼亚、卡塔尔、立陶宛、马来西亚、葡萄牙、沙特阿拉伯、斯洛文尼亚、匈牙利
BBB	巴西、俄罗斯、菲律宾、哈萨克斯坦、科威特、克罗地亚、拉脱维亚、罗马尼亚、塞浦路斯、泰国、土库曼斯坦、文莱、印度、印度尼西亚
BB	阿曼、阿塞拜疆、巴林、白俄罗斯、保加利亚、黎巴嫩、北马其顿共和国、孟加拉、土耳其、希腊、伊拉克、伊朗、约旦、越南
B	阿尔巴尼亚、安哥拉、巴基斯坦、格鲁吉亚、黑山、柬埔寨、缅甸、摩尔多瓦、塞尔维亚、乌兹别克斯坦
CCC	埃及、波斯尼亚和黑塞哥维那、不丹、几内亚比绍、老挝、尼泊尔、斯里兰卡、塔吉克斯坦、乌克兰、亚美尼亚
CC	阿富汗、东帝汶、佛得角、吉尔吉斯斯坦、马尔代夫、蒙古、也门、圣多美和普林西比
CE	莫桑比克

数据来源：中国信保国家风险数据库。

4 主权偿付能力是指一国的主权借款人是否能够及时、足额偿付其到期债务的能力。

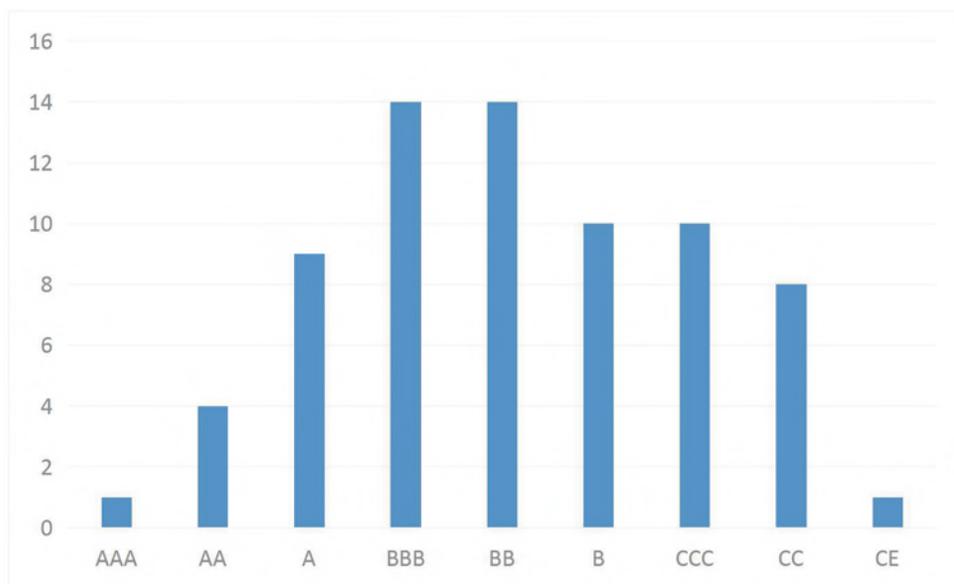


图 11 “一带一路” 国家主权信用风险评级分布特征

数据来源：中国信保国家风险数据库。

（四）营商环境因素

营商环境整体有所改善。随着各国在营商领域方面推出多项改革措施，2019 年“一带一路”国家营商环境整体有所改善，79% 的国家开办企业更加便捷，48% 的国家政府效率有所提升，49% 的国家归管质量得到了增强。其中，印度尼西亚在改善营商环境方面工作成果显著，以立法形式鼓励外商投资，放宽对外商投资领域的限制，简化投资许可办理程序，加强外商投资的辅助服务，并对重点地区外商投资给予优惠支持，为促进本国基础设施行业发展营造了良好环境。

（五）冲击因素

国际制裁等冲击因素导致国际环境变化。据不完全统计，71 个国家中有 16 个国家受到欧盟、联合国和美国的不同程度制裁，对相关国家基础设施行业发展环境冲击较大。在受国际制裁的国家中，75% 的国家发展环境排名在后 16 位。2019 年 3 月，美国、加拿大和欧盟以俄罗斯与乌克兰发生刻赤海峡危机为由，同时对俄罗斯展开制裁，最新制裁涉及俄罗斯 1 家建筑企业和 1 家能源企业，未来俄罗斯受制裁的情况值得重点关注。

表 9 “一带一路”部分国家受制裁情况

国别	欧盟制裁	联合国制裁	美国制裁
缅甸	武器禁运、资产冻结、限制入境、禁止特定双边合作、禁止特定商品贸易		
俄罗斯	武器禁运、禁止特定双边合作、禁止特定商品贸易、禁止特定行业合作		金融制裁
乌克兰	资产冻结、限制入境、禁止特定双边合作、禁止特定商品贸易、禁止特定行业合作		金融制裁
伊朗	武器禁运、资产冻结、限制入境、禁止特定双边合作、禁止特定商品贸易		金融制裁
伊拉克	武器禁运、资产冻结、限制入境、禁止特定双边合作	武器禁运、资产冻结	金融制裁

数据来源：中国信保国家风险数据库。

（六）行业环境因素

行业环境基本稳定，市场准入和投资壁垒有所增多。随着跨国基础设施建设合作不断深化，“一带一路”国家基础设施行业环境发展整体保持平稳，但是部分国家在许可证制度、外商投资等方面的政策壁垒有所增多，基础设施行业本国保护主义仍是外国企业进入的主要限制。特别值得注意的是，受到国际基建投资行业需求变化的影响，各国基础设施建设参与者应更加关注东道国基础设施行业环境，在实现自身业务模式升级调整、促进产业及价值链延伸的同时，遵守东道国政策法规，坚持依法合规发展。

表 10 部分“一带一路”国家基础设施相关制度

国家	政策规划
埃及	许可制度：外国公司承包项目必须有埃及公司作代理，雇佣埃及工人必须达到 90%。参加投标的外国企业必须符合两个条件之一：（1）拥有在埃及注册的子公司；（2）拥有埃及代理公司和相关证明文件。 禁止领域：没有明文规定禁止外国人参与承包工程的领域或者目录。政府项目和私人项目是否采取国际招标方式，均由业主自主确定。但按照埃及法律，军事工程项目的建设禁止一般商业企业参与。
巴基斯坦	许可制度：巴基斯坦承包工程市场管理相对宽松，外国承包工程企业进入巴基斯坦市场在巴基斯坦工程理事会（PEC）注册即可，原则上允许外国自然人在当地承揽工程承包项目。 禁止领域：除非获政府特殊批准，外国承包商在巴基斯坦不可承揽涉及武器、高强炸药、放射性物质、证券印制和造币、酒类生产（工业酒精除外）等领域的工程项目。
印度尼西亚	许可制度：按照印尼法律规定，外国承包商在印尼执行承包工程需获得许可。 禁止领域：印尼限制外企参加政府基础设施工程，以保护国内企业市场份额。外资企业只被允许参加基础设施部门建筑价值在 1000 亿盾以上和其他部门采购和服务价值在 200 亿盾以上的投标。此外，外资企业只许参加合同价值在 100 亿盾以上的服务咨询投标。外企投资受限制的范围只在经费来源为国家收支预算的政府采购方面。如果工程由私企主导，则不受此限制。

国家	政策规划
哈萨克斯坦	<p>许可制度：凡在哈国境内承建当地工程项目的外国企业必须具有国外工程项目承包执照，中标后在哈萨克斯坦正式注册外国企业的子公司或独立的合资公司以执行项目。</p> <p>禁止领域：外国投资者可以合资形式进入哈萨克斯坦建筑业市场，但外资在合资企业中的持股比例不得超过 49%。如 100% 的外资控股的哈萨克斯坦本地企业作为一个主体参与建筑业合资企业，则外资持股比例可以超过 49%。</p>
沙特阿拉伯	<p>许可制度：沙特承包工程市场受沙特政府保护，在沙特商工部成功注册，并持有沙特投资总局颁发的投资许可证的外国承包商，可以直接参与沙特政府和私人承包工程项目投标。承包工程市场实施资质管理制度，由沙特城乡事务部统筹管理。沙特相关政府机构和主要行业的国有垄断企业控制进入市场的承包商和主要设备材料供应商的资格，构成了进入沙特主流承包市场的技术壁垒。</p> <p>禁止领域：对外国承包商参与本国承包工程项目未设禁止领域。</p>
斯洛文尼亚	<p>许可制度：外国企业可以参与当地工程项目投标，但必须在当地注册分公司，并根据需要提供总公司相关资质证明及样板工程、业绩、债务、银行信誉等材料之后方能获得投标资格。如外国企业在斯洛文尼亚没有注册工程承包类分公司，则不具备直接参与斯洛文尼亚基建项目的投标资格。</p> <p>禁止领域：斯洛文尼亚对所有投标企业“一视同仁”，但对涉及本国及欧盟投资的项目则本国及欧盟企业优先。对外国企业在其境内承包工程的领域设有明确禁令。</p>

资料来源：商务部《对外投资合作国别（地区）指南》。

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。绝对需求是指使为一国达到最优社会服务水平的基础设施投资需求。

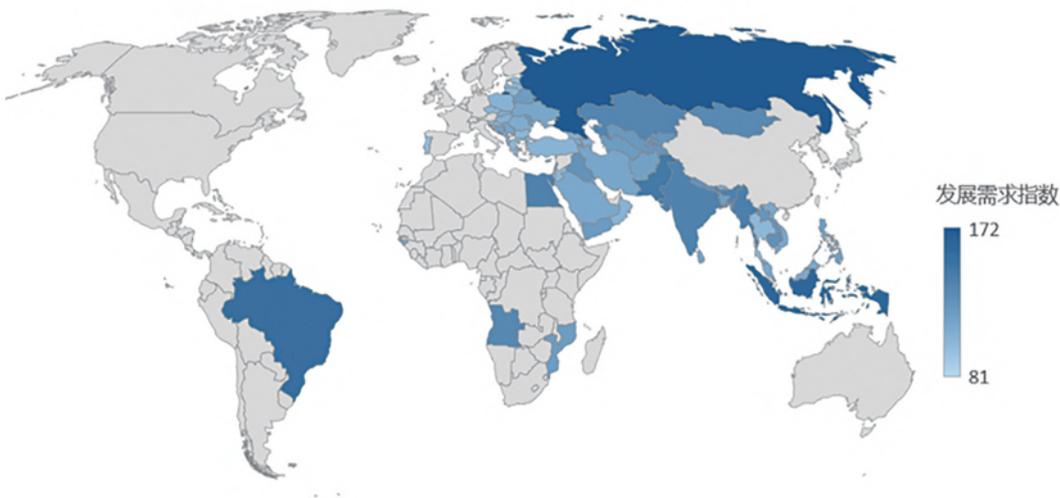


图 12 发展需求指数热力地图

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 “一带一路”国家基础设施发展需求指数变化情况

（一）2019年“一带一路”基础设施发展需求指数略有下降

2019年，“一带一路”国家基础设施发展需求指数为130，较2018年的132略有下降。虽然指数略有下降，但“一带一路”国家基础设施发展水平普遍较低，未来仍有较大的发展潜力。从具体行业来看，各国交通行业和能源行业发展需求指数得分普遍高于其他两个行业，短期内仍将是基础设施投资热点行业。



图 13 2010-2019 年“一带一路”国家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。

（二）区域发展需求指数普遍下降，中亚排名赶超东南亚

除南亚外，2019 年各区域发展需求指数均有下降，其中东南亚发展需求指数降幅最大，同比下降 4%。虽然需求指数普遍呈下降趋势，但区域指数排名保持稳定，排名前三的地区分别是：独联体七国和蒙古、葡语国家、南亚。中亚发展需求指数得分超越东南亚，排名上升一位。西亚北非、中东欧发展需求指数得分排名较靠后。

表 11 各区域发展需求指数变化情况

区域	2019 年 发展需求指数	2019 年 排名	2018 年 发展需求指数	2018 年 排名
独联体七国和蒙古	163	1	166	1
葡语国家	149	2	151	2
南亚	137	3	137	3
中亚	131	4	132	5
东南亚	128	5	132	4
西亚北非	110	6	112	6
中东欧	104	7	107	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。

从具体区域来看，独联体七国和蒙古领跑发展需求指数。2019 年该地区发展需求指数为 163，较 2018 年 166 略有下降，但在七大区域中排名第一。从具体行业来看，交通行业需求指数为 199，能源行业需求指数为 180，通信行业需求指数为 138，水务

行业需求指数为 135。俄罗斯（发展需求指数 172）和蒙古（发展需求指数 133）等区域大国在基础设施投资建设方面的庞大需求对拉动本区域发展需求指数保持较高水平发挥了重要作用，交通行业和能源行业值得各国基建参与者重点关注。



图 14 独联体七国和蒙古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。

中东欧发展需求指数在七大区域中得分最低。2019 年该地区发展需求指数为 104，较 2018 年 107 略有下降，从具体行业来看，交通行业需求指数为 109，能源行业需求指数为 110，通信行业需求指数为 103，水务行业需求指数为 110。与其他地区国家间基础设施行业需求差异显著、大国主导地区需求指数走势等特点不同，中东欧地区国家间发展需求异质性较小。一方面，中东欧国家 2019 年发展需求指数得分普遍在 105 上下浮动，其中波黑发展需求指数最高为 116，其次是塞尔维亚 113；另一方面，行业间发展需求指数得分差异较小，水务行业和能源行业发展需求指数得分最高为 110，通信行业发展需求指数得分最高为 103。



图 15 中东欧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。

东南亚发展需求指数降幅最大。2019 年该地区发展需求指数为 128，同比下降 4%，是七大区域中发展需求指数下降最多的地区。从具体行业来看，交通行业需求指数为 131，能源行业需求指数为 138，通信行业需求指数为 116，水务行业需求指数为 126。能源行业需求指数由 2018 年的 145 降至 2019 年的 138。其中能源行业需求下降幅度较大，成为拖累东南亚地区发展需求指数得分的关键因素，但能源行业发展需求指数得分依然处于较高水平，短期仍将是市场投资重点。未来，交通行业和水务行业或将成为新形势下东南亚国家基建投资的重点领域。

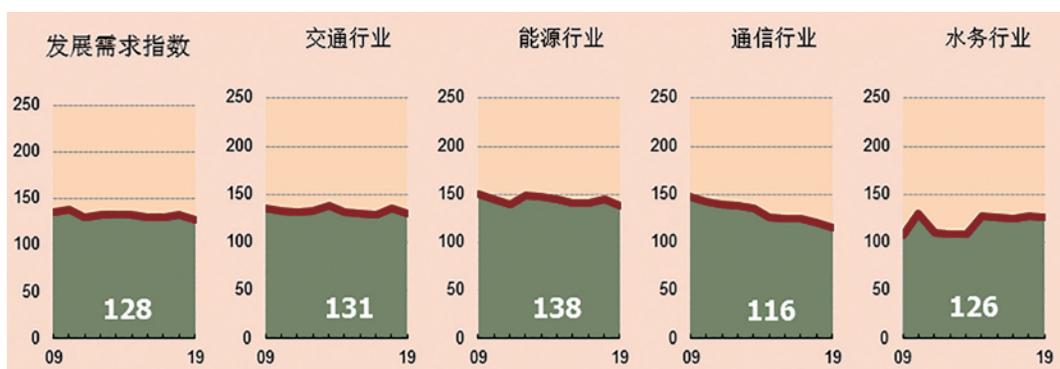


图 16 东南亚发展需求指数变化情况

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。

（三）各国发展需求指数得分普遍下降，发展需求存在差异性

2019 年，仅有四个国家发展需求指数得分较上一年有所增长，分别是莫桑比克、印度、马来西亚、阿联酋；六个国家（哈萨克斯坦、科威特、克罗地亚、拉脱维亚、立陶宛、沙特阿拉伯）发展需求指数得分保持稳定；61 个国家发展需求指数得分下降。从排名角度来看，排名位次不变的国家共 19 个，占比 26.7%，排名位次变动在 5 名以内的国家共 62 个，占比 87.3%，所有国家指数排名变动均保持在 10 名以内。

表 12 发展需求指数排名（TOP15）

国家	2019 年 发展需求指数	2019 年 排名	2018 发展需求指数	2018 年 排名
俄罗斯	172	1	175	1
印度尼西亚	161	2	170	2
巴西	155	3	158	3
巴基斯坦	146	4	151	4
缅甸	141	5	143	6
埃及	140	6	149	5

国家	2019年 发展需求指数	2019年 排名	2018 发展需求指数	2018年 排名
印度	139	7	137	10
哈萨克斯坦	136	8	136	9
安哥拉	135	9	138	7
蒙古	133	10	137	8
柬埔寨	127	11	130	12
伊拉克	126	12	128	13
尼泊尔	126	13	132	11
老挝	124	14	128	14
吉尔吉斯斯坦	124	15	127	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。

从具体国家来看，莫桑比克是发展需求指数得分增幅最大的国家，由2018年的117增长至2019年的119，交通行业需求增长是带动莫桑比克发展需求指数增长的主要原因；受到能源行业需求下降影响，埃及发展需求指数得分较上年出现了较大幅度的下降，由2018年的149下降至2019年的140，相关项目开发及建设或将放缓；俄罗斯发展需求指数连续多年排名第一，2019年发展需求指数得分为172。

二 “一带一路”国家基础设施发展需求指数影响因素

（一）发展需求的异质性体现了发展水平的差异性

根据世界银行的收入划分标准，本报告将71个国家划分为高收入国家、中高收入国家、中低收入国家、低收入国家四组。如图所示，2019年低收入国家发展需求指数为118，得分较高但不同行业间差异较大，水务行业和能源行业等满足生产生活基本需要的基础设施发展需求更为迫切；中低收入国家发展需求指数得分最高为123，部分国家城市化和工业化发展战略的稳步推进为基础设施发展需求提供了强有力的支撑；中高收入国家发展需求指数得分为117，能源和交通行业建设需求将成为助推相关国家基础设施投资建设发展的主要动力来源。高收入国家的发展需求指数是102，能源行业和通信行业是这类国家未来发展需求重点。

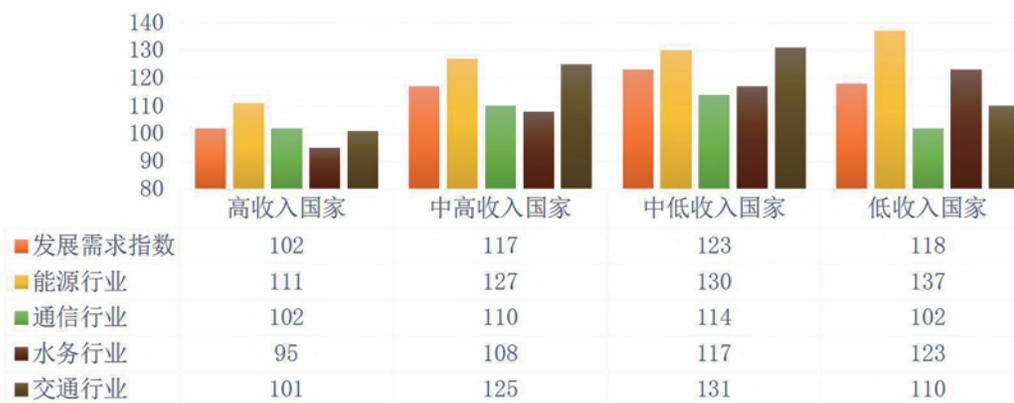


图 17 各收入水平国家发展需求指数

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。

（二）交通行业和能源行业基础设施发展需求仍占主导

从指数测算结果来看，不同收入国家均对交通和能源行业基础设施建设需求强烈。根据世界经济论坛公布的全球竞争力数据⁵，2018年，“一带一路”国家交通行业基础设施得分仅为50.8，离满分100存在较大差距，交通基础设施仍有较大改善需求。长期来看，能源行业作为国际基础设施建设合作的重点领域同样拥有广阔的发展空间，传统电力能源基础设施发展模式的升级调整，以及清洁能源等新兴能源建设需求的不断释放，将为各国能源行业基础设施发展提供新的机会。

（三）水务行业发展潜力被低估

能源行业、交通行业一直是各区域传统的热点投资行业，各国也颁布了较详细的发展规划，但水务行业的投资潜力存在一定程度的低估。以南亚地区为例，根据世界经济论坛公布的全球竞争力数据显示，2018年，南亚水务行业基础设施得分仅为58.9，是七大区域中得分最低的地区，离满分100存在较大差距，区域大国巴基斯坦这一得分仅为54.2。随着南亚地区基础设施建设发展水平的不断提升，水务行业或将成为今后一个时期各国着力推动的重点领域。各国基建参与者一方面应当把握这一市场契机，有效对接相关国家水务领域开发建设需求，同时也应加强对相关技术、规则及准入制度的研究，为相关业务发展奠定基础。

⁵ 全球竞争力指数由世界经济论坛基于调查问卷和外部数据计算得出。该指数取值范围在0到100之间，数值越大，代表竞争力水平越高。

第三节 “一带一路”国家基础设施发展成本指数

发展成本指数⁶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 18 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 “一带一路”国家基础设施发展成本指数变化情况

（一）2019年“一带一路”基础设施发展成本压力上升

2019年，“一带一路”国家基础设施发展成本指数为107，成本压力较上年有所上升。其中，卡塔尔、泰国、菲律宾、北马其顿共和国和克罗地亚排名靠前，是“一带一路”基础设施发展成本较低的国家。2019年，全球经营成本普遍上涨及低息借款的减少是导致发展成本增加的主要因素。

6 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。

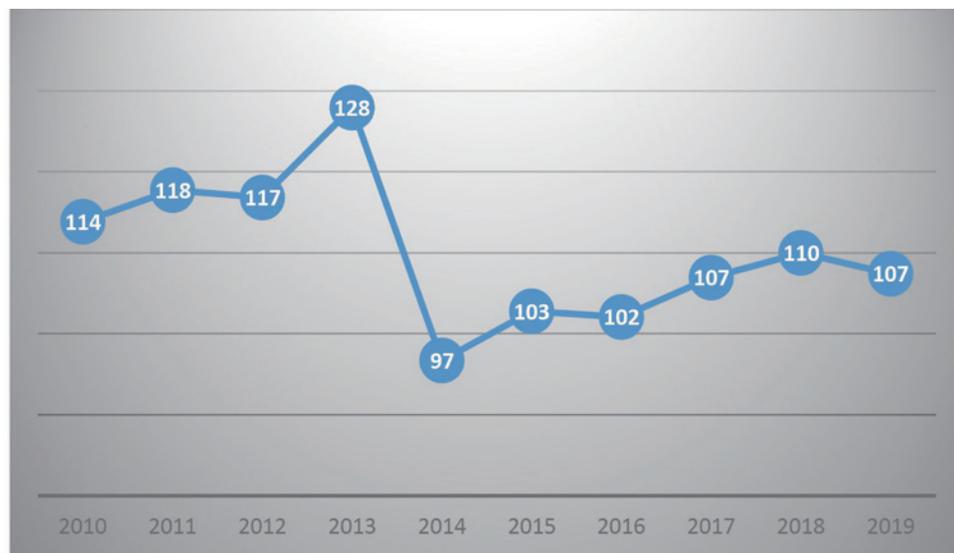


图 19 2010–2019 年“一带一路”国家基础设施发展成本指数

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。

（二）区域发展成本普遍上升，但排名基本保持稳定

2019 年，各区域发展成本指数均出现不同程度的下降，代表各区域发展成本均有所增加。但区域发展成本指数排名基本保持稳定，除南亚、中亚地区指数排名较上年出现变动外，其他地区排名均与上年持平。2019 年，发展成本较低的前三个地区分别是：东南亚、中东欧、南亚。

表 13 各区域发展成本指数变化情况

区域	2019 年 发展成本指数	2019 年排名	2018 年 发展成本指数	2018 年排名
东南亚	122	1	125	1
中东欧	113	2	118	2
南亚	109	3	111	4
中亚	109	4	114	3
西亚北非	104	5	107	5
独联体七国和蒙古	99	6	103	6
葡语国家	95	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。

从具体区域来看，东南亚持续保持基础设施发展成本优势。2019 年，东南亚发展成本在七个区域中保持最低水平，发展成本指数得分为 122，低廉的劳动力及原材料成本是其基础设施建设的优势竞争因素。其中，泰国的基础设施发展成本在本区域内

最低，泰铢持续升值是带动发展成本指数位于高位的主要因素；缅甸是本区域中发展成本最高的国家，受缅币贬值影响，基础设施建设原材料成本出现上浮，与此同时，2018年缅甸再次遭遇欧盟制裁影响国内的经济也进一步影响了指数表现。

独联体七国和蒙古的发展成本较高。受基础设施经营成本上涨影响，本年度独联体七国和蒙古发展成本指数得分较低，仅为99分。其中乌克兰为本年度该地区发展成本最高的国家，外汇贬值趋势加剧对经营成本造成的影响成为拉低指数表现的主要原因。

中亚地区成本压力进一步增大。受俄罗斯卢布贬值、全球石油价格持续波动等外部因素影响，2019年中亚地区发展成本较上年大幅提高，部分中亚国家原材料价格也因汇率波动有所上涨，区域发展成本有进一步上涨趋势。其中，吉尔吉斯斯坦是本地区基础设施发展成本最低的国家，其次为土库曼斯坦。

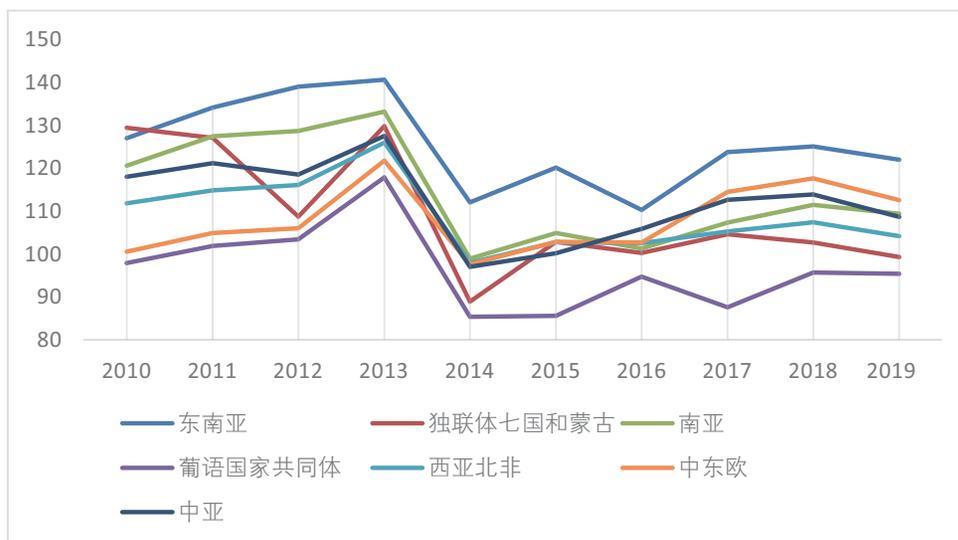


图 20 2010-2019 年各区域发展成本指数变动趋势

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）各国发展成本普遍提高，国别排名表现存在差异

2019年，仅有7个国家的发展成本较上年有所降低，分别是卡塔尔、伊朗、以色列、几内亚比绍、乌兹别克斯坦、巴西、莫桑比克；1个国家（乌克兰）发展成本指数得分与上年持平；共有63个国家发展成本较上年提高。从排名角度来看，所有国家的发展成本指数排名变动均保持在15名以内，其中排名位次不变的国家共10个，占比14.1%，排名位次变动在10名以内（含10名）的国家共64个，占比90.1%。

表 14 发展成本指数排名 (TOP15)

国家	2019 年 发展成本指数	2019 年排名	2018 年 发展成本指数	2018 年排名
卡塔尔	150	1	127	12
泰国	143	2	148	2
菲律宾	141	3	148	3
北马其顿共和国	137	4	150	1
克罗地亚	133	5	139	6
格鲁吉亚	132	6	142	4
约旦	131	7	141	5
马来西亚	131	8	133	9
立陶宛	128	9	133	8
亚美尼亚	126	10	130	10
阿尔巴尼亚	123	11	129	11
保加利亚	122	12	136	7
波斯尼亚和黑塞哥维那	122	13	126	13
越南	118	14	121	17
吉尔吉斯斯坦	117	15	117	24

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。

从具体国家来看，卡塔尔的基础设施发展成本降幅最大，2019 年发展成本指数由 127 上升为 150，跃居发展成本指数榜单第一名，不断改善基础设施建设经营环境、积极引入周边国家低廉劳动力以控制经营成本是带动卡塔尔发展成本降低的主因。保加利亚的基础设施发展成本增幅最大，2019 年发展成本指数由 136 降为 122，借款利率提高导致融资成本上升是主要原因，另外原材料及劳动力成本上涨也进一步恶化了指数表现。

二 “一带一路” 国家基础设施发展成本指数影响因素

(一) 经营成本因素

2019 年全球经营成本普遍上升，熟练劳动力短缺及进口成本增加是主因。根据指数测算结果，2019 年，各区域经营成本较上年均出现不同程度的上升。Turner&Townsend⁷ 针对劳动力市场开展的市场调研结果显示，近年存在熟练劳动力短缺的国别数量在逐年递增，预计未来熟练劳动力短缺将成为全球各国普遍面临的问题。基础设施行业属于劳动密集型产业，受劳动力成本影响较大，熟练劳动力短缺造成的劳动力成本上涨将直接影响指数结果表现。此外，通胀因素导致原材料、工厂设备等

7 世界领先的国际化建筑管理咨询公司，总部设在英国利兹，至今已有 70 多年的历史。

设备物资进口成本的增加，也对拉高经营成本造成了一定影响，国际贸易环境的变化值得关注。

（二）融资成本因素

“一带一路”基础设施廉价融资局面终结，融资成本上升成为必然。为应对全球金融危机的负面影响并刺激经济增长，各国央行多采取了宽松的货币政策，因此近年全球利率一直处于较低水平，“一带一路”国家尤其是新兴市场和发展中经济体基础设施投资建设发展因此受益。但自美联储退出量化宽松、重启加息缩表以来，全球货币政策走向出现了大幅转变，各国央行货币政策正在趋向正常化，以往宽松的货币政策及其政策红利快速消失。总体而言，基准利率的增加宣布了低息贷款时代的终结，依赖美元融资结算的大型跨国基础设施建设项目融资成本将进一步增加。

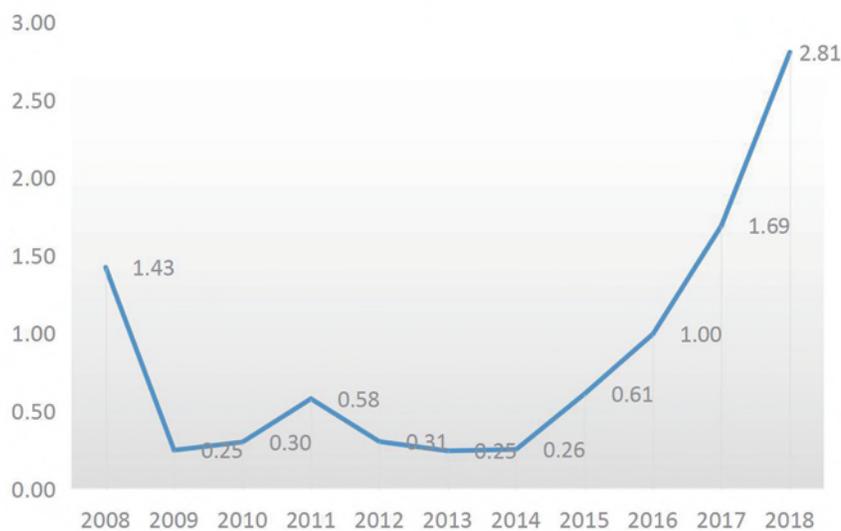


图 21 三个月 Libor 利率 (%) (美元计价) 变化情况

数据来源：中国信保国家风险数据库。

监管变化增加基础设施项目融资难度，进一步增大融资成本压力。“一带一路”基础设施的发展离不开金融机构的支持和参与，金融监管政策变化会对基础设施项目融资带来直接影响。随着 2019 年巴塞尔协议 III (Basel III) 及国际财务报告准则 (IFRS) 的全面实施，银行对基础设施建设项目放贷额度受到了限制，基础设施项目资金来源将从银行贷款转向更加复杂的资本市场，基础设施的融资难度和复杂度也将随之增加。此外，地缘政治环境变化及全球贸易紧张局势也增加了基础设施投资来源和连续性的不确定性，进一步推高融资成本。

第四节 “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、中国对外承包工程新签合同额⁸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。

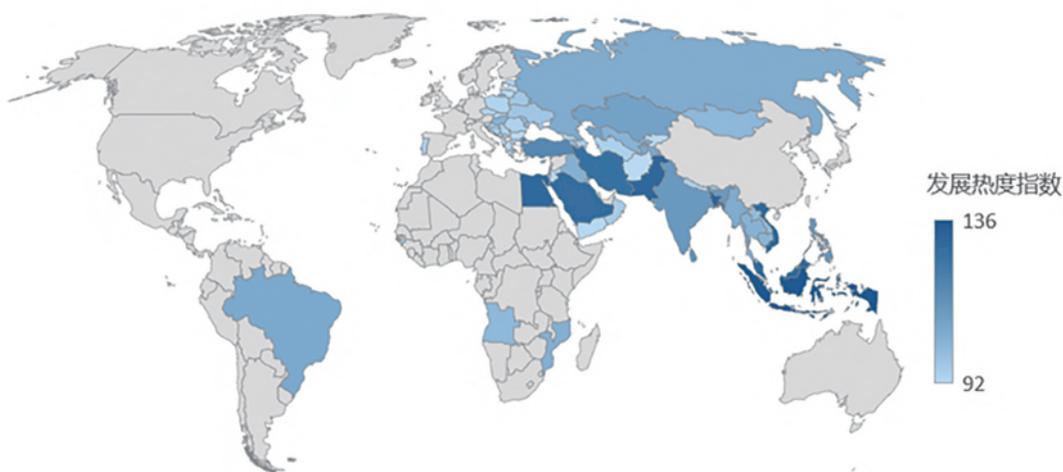


图 22 发展热度指数热力地图

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 “一带一路”国家基础设施发展热度指数变化情况

（一）2019年“一带一路”基础设施发展热度指数略有下降

2019年“一带一路”国家基础设施发展热度指数为119，较上一年度略有下降。根据指数测算结果，2019年共有23个国家的发展热度指数下降，位次下降最大的国家是约旦，由2018年的第22位下降至第59位，指数得分从102下降至93；塔吉克斯坦、匈牙利、乌兹别克斯坦、莫桑比克和克罗地亚等5个国家的发展热度指数有显著的提高；另有7个国家的位次同上一年度持平。

⁸ 数据来源：全球基建项目合同额数据来自BMI，基建项目的私人投资额来自世界银行的PPI数据库，中国对外工程承包额来自商务部。



图 23 2010–2019 年“一带一路”国家基础设施发展热度指数

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。

（二）区域发展热度差异较大，独联体七国和蒙古降幅显著

从区域方面来看，东南亚、独联体七国和蒙古地区的发展热度指数降幅较大，其他地区的发展热度均有不同程度的上升。其中，尽管东南亚地区的发展热度从 135 降至 122，但依然稳居区域排行榜榜首；西亚北非地区发展热度显著上升，从上一年的第 4 位跃升至第 2 位；葡语国家则同去年持平，仍位列第 3 名。

表 15 各区域发展热度指数变化情况

区域	2019 年 发展热度指数	2019 年 排名	2018 年 发展热度指数	2018 年 排名
东南亚	122	1	135	1
西亚北非	117	2	104	4
葡语国家	114	3	108	3
南亚	106	5	98	5
中亚	108	4	97	6
独联体七国和蒙古	104	6	124	2
中东欧	93	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。

西亚北非地区发展热度显著上升。西亚北非 2019 年的发展热度指数为 117，较上一年度显著上升。该地区经济体量排名前 3 的国家——埃及、阿联酋、沙特的基建市场表现强劲，拉动了该地区发展热度指数的上升。如阿联酋 2018 年仅在能源领域就有

Mohammed Bin Rashid Al Maktoum Solar Park – Phase IV (39 亿美元)、Warsan Waste-to-Energy Plant (6.8 亿美元) 等两个大型项目顺利实施。值得一提的是,土耳其的基础设施领域则在私人投资方面表现突出,2018 年私人投资金额达到 79 亿美元,较上一年度增加了近 3 倍。其中,交通项目占了绝大的比重,包括金额合计为 69.0 亿美元的 4 条公路项目和 1 个机场项目。另外,约旦在可再生能源领域也有所突破,2018 年有 3 个合计为 1.7 亿美元的可再生能源发电厂项目。

中亚地区发展热度明显上升。中亚 2019 年的发展热度指数为 108,较上一年度有显著提高,位次也由第 6 上升至第 4 位。哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦等国在港口、电力、公路和桥梁等领域的一大批项目的实施成为拉动该地区发展热度上升的主因。另外,土库曼斯坦的电力建设也有新的进展,在该国政府制定的《2013–2020 年土库曼斯坦电力领域发展方案》的支持下,2018 年 1 项输电线路项目(Turkmenistan – Afghanistan – Pakistan (TAP) Transmission Line Project) 顺利落地。

独联体七国和蒙古地区发展热度显著下降。独联体七国和蒙古 2019 年发展热度指数为 104,较上一年度大幅下降,成为“一带一路”发展热度总指数下行的主要压力。该地区同中国方面新签合同额的下降以及作为该地区主要经济体的俄罗斯发展热度的大幅下降成为导致该地区发展热度下行的两大因素。具体来看,该地区 2018 年同中国方面的新签合同额由上一年的 104.7 亿美元降至 99.6 亿美元;俄罗斯的发展热度指数则从 128 降至 106,电力、道路和桥梁领域的投资活跃热度均显著下降。俄罗斯在私人投资方面表现较为稳定,基本与上一年度持平,2018 年的私人总投资额为 23 亿美元,其中包括一个 14 亿美元的干散货码头项目。

(三) 印度尼西亚发展热度跃至首位,部分国家变化较大

从排名前五的国家来看,印度尼西亚的发展热度继续上升,从去年的第 2 位上升至首位。阿联酋 2019 年得分为 132,较上一年度上升了 9 位,位列第 2。孟加拉的发展热度保持稳定,排在第 3 名。其中,印度尼西亚 2018 年有两个大型交通项目落地,分别为 54.81 亿美元的公路项目(Padang–Pekanbaru Toll Road) 和 30 亿美元的隧道项目(Jakarta Integrated Dual Purpose Tunnel Project, Jakarta)。近年来,阿联酋政府一直致力于改善该国高度依赖天然气的单一能源供应结构,2018 年,价值 39 亿美元的太阳能项目(Mohammed Bin Rashid Al Maktoum Solar Park – Phase IV, Dubai) 的落地标志着该国在新能源领域有了新的突破。

表 16 发展热度指数排名 (TOP15)

国家	2019 年指数得分	2019 排名	2018 年指数得分	2018 排名
印度尼西亚	136	1	152	2
阿拉伯联合酋长国	132	2	116	11
孟加拉	131	3	134	3
巴基斯坦	131	4	133	4
埃及	130	5	100	24
马来西亚	130	6	159	1
越南	129	7	127	8
沙特阿拉伯	128	8	104	19
伊朗	127	9	128	7
土耳其	118	10	102	21
斯里兰卡	113	11	99	25
菲律宾	112	12	111	13
印度	112	13	104	18
哈萨克斯坦	109	14	100	23
塔吉克斯坦	107	15	93	55

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。

发展热度变化最大的国家为塔吉克斯坦、约旦、匈牙利、乌兹别克斯坦和阿尔巴尼亚。塔吉克斯坦 2019 年的发展热度指数为 107，排名为 15，较上一年度上升了 40 个位次。匈牙利 2019 年的发展热度指数为 103，排在第 23 名，较上一年度上升了 37 个位次。这主要得益于能源和交通领域大型项目的拉动作用，如能源领域的 Paks Expansion Project, zekszard, outhern Transdanubia 项目（132 亿美元），以及交通领域的 Budapest–Belgrade–Skopje–Athens Rail Line 项目（19.5 亿美元）。在约旦政府对交通运输建设的政策支持下，该国近年来在铁路、公路和桥梁方面的项目建设较多，仅 2018 年就有 Amman–Aqaba Desert Highway Upgrade 和 Aqaba Railway Project 等两项得以顺利实施。但由于该国 2018 年在电力和港口方面的项目表现不佳，最终致使其发展热度指数下行。

表 17 发展热度指数变化最大的 5 个国家

国家	2019 指数得分	2019 排名	2018 指数得分	2018 排名
塔吉克斯坦	107	15	93	55
约旦	93	59	102	22
匈牙利	103	23	93	60
乌兹别克斯坦	103	24	93	49
阿尔巴尼亚	92	65	94	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。

二 “一带一路” 国家基础设施发展热度指数影响因素

（一）交通行业投资热度上升，铁路、道路和桥梁建设表现突出

2018 年交通行业的私人投资于近 10 年来首次超过能源行业，仅 2018 年上半年投资金额就达到 125.1 亿美元，共计 27 个项目，占私人投资总额的 51.1%。相比之下，尽管私人投资在能源部门的项目为数较多（2018 年上半年为 54 个），但项目规模相对较小，2018 年上半年总金额仅为 107.4 亿美元。另外，截至 2018 年上半年，供水和污水处理部门的私人投资共计 5 个项目，金额达 11.5 亿美元；通信部门有 1 个项目，共计 0.68 亿美元。

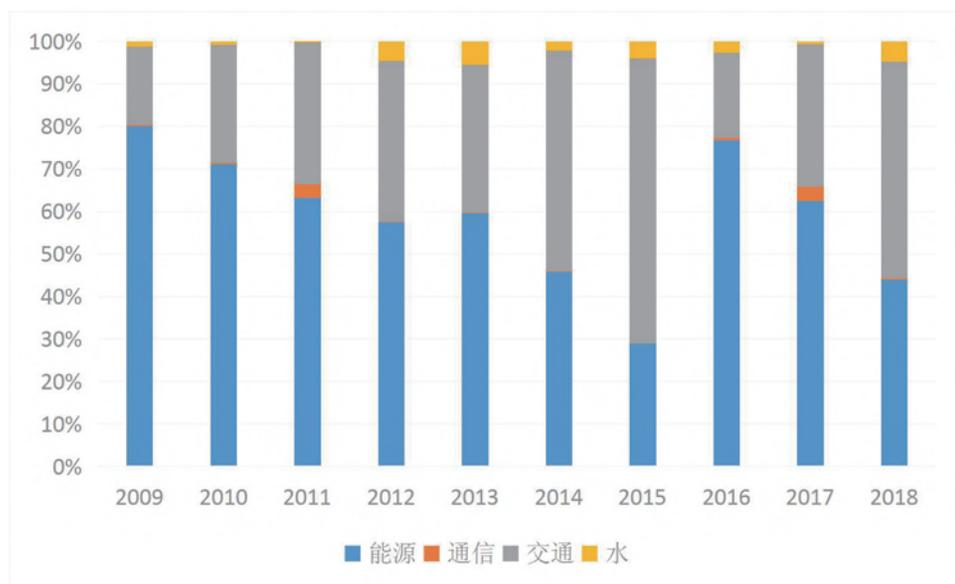


图 24 2009-2018 年基础设施各细分行业的私人投资情况

数据来源：世界银行 PPI 数据库。

（二）可再生能源领域得到私人投资的青睐

2018 年可再生能源投资取得了重大进展，除巴基斯坦、孟加拉、泰国、印度尼西亚等少数几个国家以外，绝大多数国家都在可再生能源领域有所作为。新电力项目中有 89% 的投资用于可再生能源发电。其中，最受欢迎的发电技术是太阳能。仅 2018 年全年，印度就有 10 个太阳能项目。另外，巴西 2018 年也有 21 个风电项目。

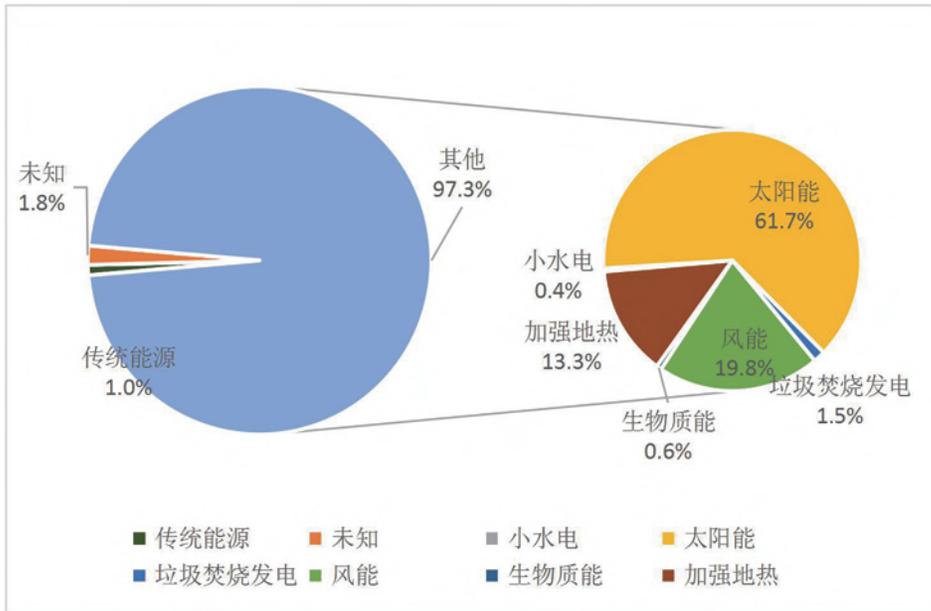


图 25 2018 年能源部门的私人投资情况

数据来源：世界银行 PPI 数据库。

第三章

葡语国家 基础设施发展情况分析

作为在澳门发布的重要研究成果，为突出澳门特色，本报告对安哥拉、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、东帝汶等 8 个葡语国家做了专项研究。通过对葡语国家基础设施发展环境、发展需求、发展热度、发展成本的测算分析其基础设施行业发展前景；通过研究中国企业参与葡语国家基础设施建设情况及澳门为推动“一带一路”建设所做工作，探索在下一步工作中更好地发挥澳门平台作用、促进葡语国家基础设施发展的工作思路。

第一节 葡语国家基础设施发展指数分析

葡语国家 2019 年发展指数得分略有下降。2019 年葡语国家发展指数得分为 119，在七大区域中排名第四。除葡萄牙、莫桑比克外，其他六国 2019 年发展指数得分均有下降。

葡语国家发展环境指数略有下降，部分国家发展环境亟待提高。2019 年度葡语国家发展环境指数得分 116，较 2018 年得分 117 略有下降，在“一带一路”七个区域中位列第三。2014 至 2016 年，受国际大宗商品价格下跌等不利因素的影响，巴西、安哥拉等重点葡语国家的经济遭受冲击，发展环境指数从 2013 年的 121 下降到 2017 年的 112。随着国际油价在 2017 年企稳回升，葡语国家发展环境指数在 2018 年回升至 117。同时，葡语国家内部发展环境指数得分两极分化现象较为严重，8 个葡语国家中有 5 个⁹得分低于 100，在“一带一路”71 个国家中位列 50 名之后。未来发展环境的提升将成为推动葡语国家基础设施发展的重要抓手。

基础设施互联互通需求助力葡语国家需求指数保持较高水平。葡语国家 2019 年发展需求指数为 149，较 2018 年的 151 有所下降。从具体行业来看，葡语国家交通行业需求最大，年度指数得分为 210，远高于其他行业指数得分；能源行业需求指数得分为 147，位列第二；通信行业、水务行业的发展需求指数得分分别为 124、114。根据世界经济论坛公布的全球竞争力指数数据，葡语国家基础设施发展基础较为薄弱，随着区域经济发展及“一带一路”倡议的实施，基础设施互联互通需求将为葡语国家基础设施行业发展增添新的活力。从具体国家来看，巴西（155）和安哥拉（135）是该地区发展需求指数排名前两名的国家，较大的人口基数和迫切的经济发展需求成为推动上述两国基础设施需求增长的关键因素。

葡语国家发展成本指数表现不佳，投资成本位于高位。葡语国家发展成本较其他区域偏高，2019 年发展成本指数得分为 95，落后于其他区域。具体来看，本年度葡萄牙基础设施发展成本虽较上年有所增加，但依然为区域内发展成本最低的国家，2019 年发展成本指数得分为 109；巴西本年度发展成本指数得分为 94，与上年持平。近年

9 这五个国家分别是：安哥拉（89）、东帝汶（85）、几内亚比绍（89）、莫桑比克（92）、圣多美和普林西比（93）

巴西货币持续贬值造成海外采购成本上升、通胀压力较大，拖累了指数的表现。

葡语国家的发展热度有所回升，但仍有改善空间。2019年葡语国家的发展热度为114，较2018年的98有所上升。东帝汶2019年的发展热度指数为100，位次由2018年的第46位上升至2019年的第31位；莫桑比克较2018年上升了24个位次至第19位，新签合同额大幅提升是指数上涨的主因；葡萄牙、圣多美和普林西比也分别上升了5位、7位。私人投资方面，巴西私人投资在该地区有主导性影响，但投资金额明显下降。2018年巴西私人投资金额为60亿美元，有42个投资项目，是近十年来的最低水平。而东帝汶在基建领域的私人投资有了突破性进展，在过去五年时间里有了第一个交通PPI项目—the Tibar Bay port project。

第二节 中国内地企业参与葡语国家基础设施建设情况

商会受中国澳门特别行政区政府的委托，编制了中国内地企业参与葡语国家基础设施建设指数（以下简称中企参与葡语国家基建指数）。中企参与葡语国家基建指数由总指数以及四个维度的分指数构成，分别是葡语国家基建指数、中葡关系热度指数、中企当地发展能力指数和中企当地影响力指数。其中，葡语国家基建指数说明葡语国家基础设施建设行业的客观情况，中葡关系热度指数是对中国 - 葡语国家关系的全面衡量；中企当地发展能力指数是对中企在当地的工程承包整体情况和行业发展情况的衡量；中企当地影响力指数则反映了中企在当地的贡献和舆论影响情况。

中国与葡语国家基建投资合作不断深化，三阶段性发展特征显著。从2008年至2018年的11年间，中企参与葡语国家基建指数基本都在58上方波动，处于相对高位。从这11年的趋势来看，总指数可分为三个阶段：一是从2008年至2010年的上升阶段，尽管存在全球金融危机的冲击，中国内地企业逆市加大了对葡语国家基建的支持与参与力度。二是从2010年至2016年的震荡阶段，受全球金融危机、欧洲债务危机及部分国家财政收支和债务压力的冲击，总指数在67上下窄幅波动。三是从2016年至2018年的波动上行阶段，尽管与2017年相比2018年基建指数小幅收窄，但整体保持较高水平。

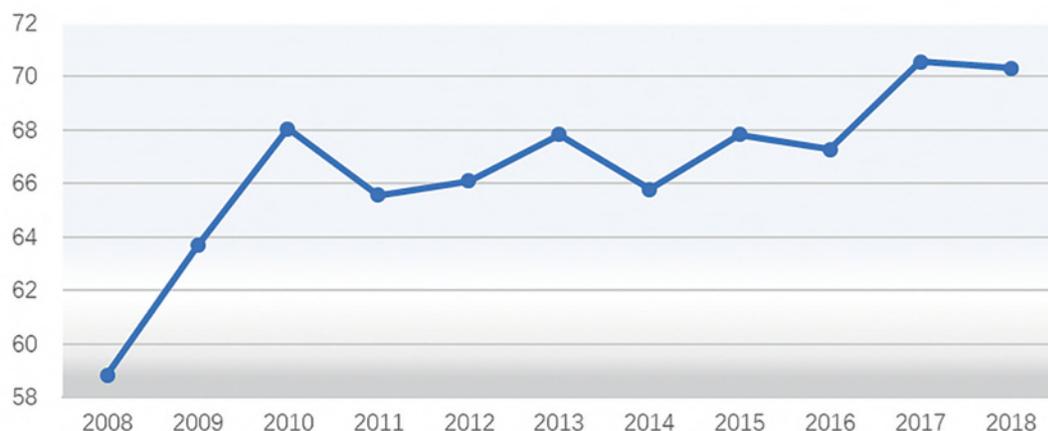


图 26 中企参与葡语国家基建指数趋势

数据来源：中国对外承包工程商会。

中企当地发展潜力较大，社会影响力稳步提升。从四个维度的指数趋势来看，从2008年至2018年，葡语国家基建指数、中葡关系热度指数和中企当地发展能力指数都处于较高水平。其中，从2008年至2018年，葡语国家基建指数从91小幅下行至90，葡语国家基建需求较进入危机前后的高位略有下降，基建环境也有相应变化；中葡关系热度从64上行至81，说明中国与各葡语国家的关系不断升温，为中企在葡语国家基建打下良好政治基础；中企当地发展能力指数从56上行至66，体现中企在葡语国家市场开拓方面取得了长足进步。尽管中企当地影响力指数显著低于其他三个指数，但该指数得分从2008年的42大幅上升至2018年的60，这一方面表明中国企业在处理当地关系方面更加成熟，另一方面也说明中企与当地社会的沟通交流等方面仍然存在不足，仍需进一步改进。

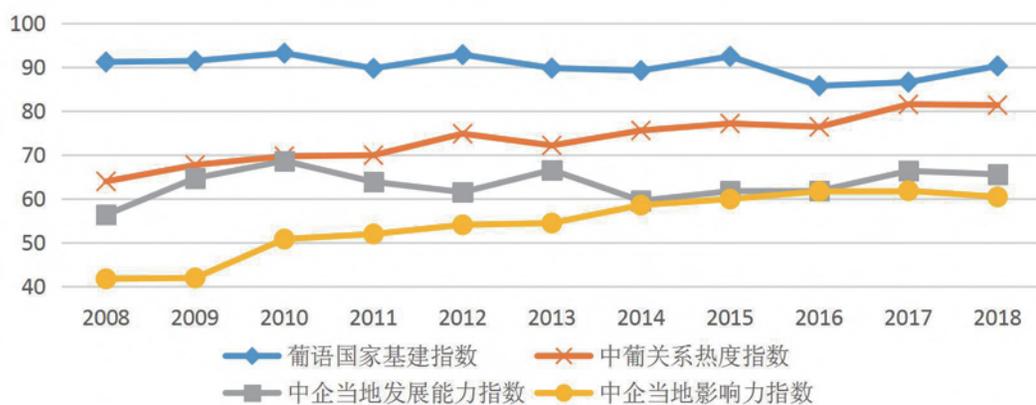


图 27 中企参与葡语国家基建指数的四个维度指数趋势

数据来源：中国对外承包工程商会。

从2018年与2008年的四维度分指数比较情况来看，葡语国家基建指数略有下降（得分下降1分），中葡关系热度指数和中企当地影响力指数显著改善（得分分别提升17分和18分），中企当地发展能力指数有较为明显的上升（增长10分）。

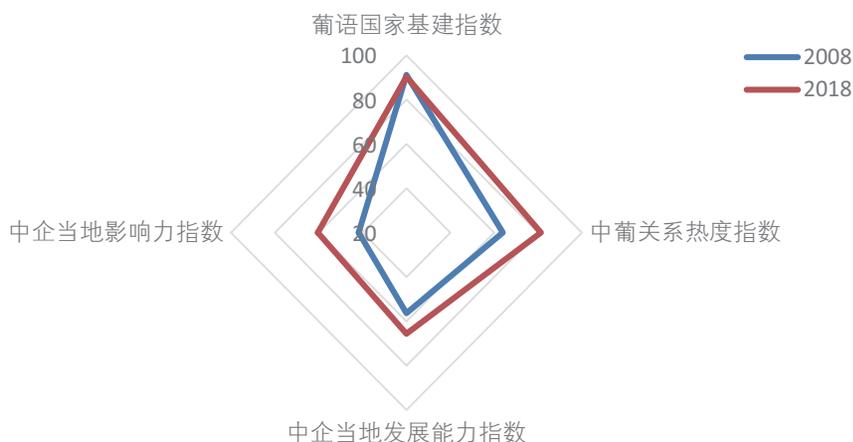


图 28 中企参与葡语国家基建总指数趋势

数据来源：中国对外承包工程商会。

葡语国家内部发展基础差异显著，基建投资合作领域各有侧重。分国家来看，从 2008 年至 2018 年，中企参与葡语国家的基建指数中，安哥拉始终处于最高水平，巴西位列第二，莫桑比克排名第三，东帝汶与葡萄牙逐渐靠拢，佛得角和圣多美和普林西比指数不高但处于上行趋势，几内亚比绍基本保持在 17-22 区间。

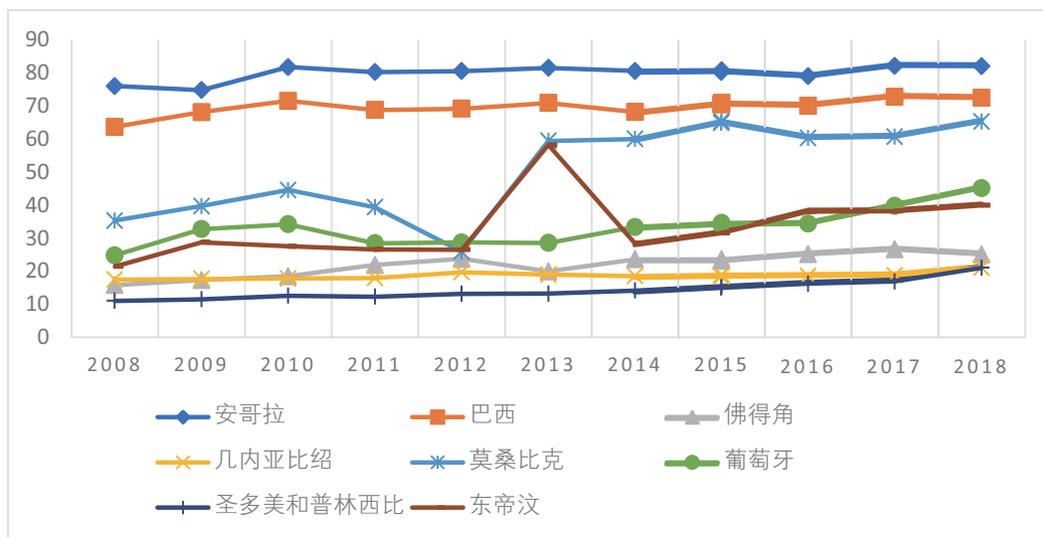


图 29 中企参与葡语国家基建指数

数据来源：中国对外承包工程商会。

表 18 中企参与葡语国家基建指数的国家指数排名情况

国家	2018 年指数	2018 年排名	较 2017 年排名变动
安哥拉	82	1	持平
巴西	73	2	持平
莫桑比克	66	3	持平
葡萄牙	46	4	持平
东帝汶	40	5	持平
佛得角	26	6	持平
几内亚比绍	22	7	持平
圣多美和普林西比	22	8	持平

数据来源：中国对外承包工程商会。

从行业来看，未来中国内地企业与葡语国家的基建合作将主要集中在交通和能源（电力）领域，但由于各国资源禀赋、地理位置、发展战略的差异，各国对不同类别基建项目的需求又各有侧重。

第三节 澳门篇章——澳门助力“一带一路”建设情况

一 澳门基础设施发展情况

澳门特区政府正进一步统筹推进大型的公共基础设施建设，以构建安全高效现代化基础设施网络，增强城市发展的支撑力，为澳门全面走向世界架设四通八达的桥梁。近两年主要的基础设施项目有：（1）港珠澳大桥于2018年正式开通，为当前世界最长的沉管隧道以及世界跨海距离最长的桥隧组合公路。（2）氹仔客运码头于2017年正式启用，面积达20万平方米，是澳门重要口岸之一。目前，氹仔客运码头正开展第3期工程。（3）扩建澳门国际机场。2018年8月，机场客运大楼北面扩建完成并投入服务。同时，机场客运大楼南面扩建设计及建造工程开展公开招标，工程落成后将扩展澳门国际机场整体客运大楼的接待容量至每年1000万旅客人次。（4）建设澳门首个轨道交通项目——澳门轻轨系统，2018年澳门轻轨系统第一期的氹仔线工程已基本完成。（5）推动粤澳新通道建设，当前粤澳新信道联检大楼基础工程正开展，相关的委托工作已于2018年起陆续进行。（6）连接澳门半岛和氹仔的第四条跨海大桥项目，大桥主线全长约3.1公里，于2018年完成了初步设计工作，并开展工程招标工作。

二 助力“一带一路”倡议推进，搭建中葡对接合作平台

自“一带一路”倡议提出以来，澳门特别行政区立足于自身特殊优势，积极参与推动“一带一路”建设。2017年3月，澳门设立了由行政长官亲自领导的“一带一路”建设工作委员会，负责统筹澳门特别行政区参与助力“一带一路”倡议的短、中、长期总体设计，并逐步明确了“以贸易畅通、资金融通、民心相通为发力重点，善用中国与葡语国家商贸合作服务平台和侨眷脉络的自身优势，以葡语国家、东南亚国家等作为优先市场”的推进思路¹⁰。2018年12月，国家发改委和澳门特别行政区政府签署了《国家发展和改革委员会与澳门特别行政区政府关于支持澳门全面参与和助力“一带一路”建设的安排》，确认了澳门在中葡商贸合作服务平台、会展、特色金融等方面所能发挥的作用。

10 资料来源：澳门特别行政区行政长官办公室。

在具体措施方面，2017年以来，澳门正通过多种措施持续参与推进“一带一路”倡议。一是加快建设中国与葡语国家商贸合作服务平台。《澳门特别行政区五年发展规划（2016-2020年）》提出把建设中葡平台提高到新的层次，并已成立由行政长官担任主席的“中国与葡语国家商贸合作服务平台发展委员会”。二是举办以“一带一路”建设为重点内容的会展活动。近年举行的国际基础设施投资与建设高峰论坛（IIICF）、澳门国际贸易投资展览会（MIF）等系列国际会展，是澳门积极参与“一带一路”倡议的生动体现。而作为双方官方交往的重要渠道，2003年在澳门创立的中国-葡语国家经贸合作论坛（简称中葡论坛），也在近两年的会议中更多地关注“一带一路”倡议及其为中葡双方带来的机遇。

三 发展特色金融服务，助力“一带一路”资金融通

澳门借助自身的特殊优势，通过发展特色金融，助力“一带一路”资金融通。“中葡合作发展基金”的成立成为助力中国内地与葡语国家企业开展产能、基建等方面的合作的重要举措。自2017年6月在澳门落地以来，中葡合作发展基金一期、二期共完成4个项目出资，分别为莫桑比克农业项目、安哥拉输配电及供水器材专案、巴西太阳能电站项目、巴西JSM水电站项目；储备项目20余个，主要涉及电力、公路、港口等基础设施领域，制造业、资源开发和农业等领域，基本涵盖了所有葡语国家。澳门特色金融业务内容涵盖了葡语国家人民币清算、融资租赁和财富管理等。目前，澳门特区政府正在研究引入信托法及强化金融基础设施等措施，推动澳门的金融机构开发及引进更多金融投资理财产品。在2019年3月，澳门立法会大会细则性通过《融资租赁公司法律制度》法案，以吸引更多融资租赁企业落户澳门。

第四章

几个重点国家 基础设施发展指数分析

阿拉伯埃及共和国

The Arab Republic of Egypt



第一节 阿拉伯埃及共和国

一 基础设施发展指数分析

阿拉伯埃及共和国（以下简称埃及）2019年基础设施发展指数为114，在“一带一路”国家中排名16，较上年上升22名。从一级指数排名来看，埃及发展环境指数、发展需求指数和发展成本指数排名均出现不同程度的下降，但发展热度指数大幅上升，带动发展指数大幅改善。

表 19 埃及基础设施发展指数及变化情况

埃及	2018年		2019年		排名变化
	指数	排名	指数	排名	
基础设施发展指数	111	38	114	16	↑ 22
发展环境指数	85	67	85	68	↓ 1
发展需求指数	149	5	140	6	↓ 1
发展成本指数	97	64	93	70	↓ 6
发展热度指数	100	24	130	5	↑ 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。

二 基础设施发展指数影响因素分析

从发展环境指数变化情况来看，埃及整体发展环境较为落后，存在较大改善空间。长期存在的恐怖主义威胁、宗教族群矛盾等问题，对埃及的社会安全和政局稳定性影响较大。2018年4月埃及总统塞西执政后，致力于推动经济增长、缩减债务规模、吸引外资流入，其政治环境和经济环境都有所改善，但基础设施行业的发展仍面临政策透明度和有效性的有待提高以及恐怖主义威胁等问题。

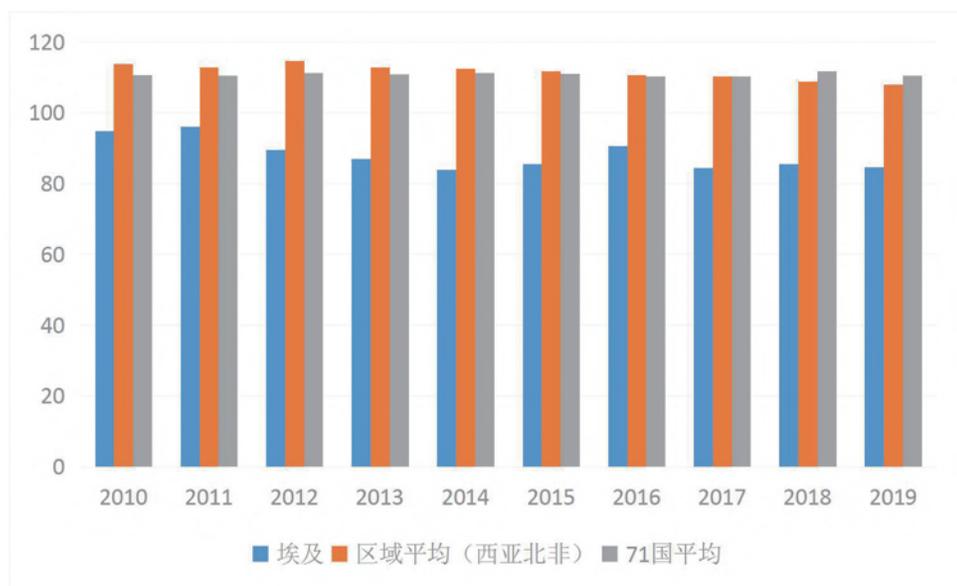


图 30 埃及基础设施发展环境指数变化情况

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。

从发展需求指数变化情况来看，能源行业需求下降是发展需求指数下降的主要原因。随着前期多个“一带一路”电力项目建成并投产，埃及电力短缺的现状正在逐步转变，但在交通行业领域，埃及仍存在较大建设缺口。根据世界经济论坛公布的全球竞争力数据，2018年，埃及交通基础设施得分仅为54，略高于“一带一路”71国的平均水平，离满分100仍存在较大距离。埃及总统塞西也尤其重视交通基础设施的改善，先后推动一系列交通项目的落实，预计未来交通行业仍将是埃及主要基建需求行业之一。



图 31 埃及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。

从发展成本指数变化情况来看，埃及国内原材料成本大幅上涨是造成其基础设施经营成本提高的主要原因。来自 IMF 的总额 12 亿美元的贷款使该国宏观经济政策、货币政策等受到一定约束，该国政府对电力、石油、天然气等能源类公共产品价格的补贴有所下降，造成能源类原材料的采购成本提高，从而推高了能源基础设施的投资、经营成本。此外，外借资金成本的上升也进一步拉低了发展成本指数得分，截至 2018 年底，埃及在 IMF 的非优惠贷款余额已超过其基金份额，需要通过 IMF 附条件¹¹的非优惠贷款进行融资，主权融资能力相对受限，因此企业在埃及开展基础设施投资、建设的融资渠道收窄，外借资金成本压力上升。

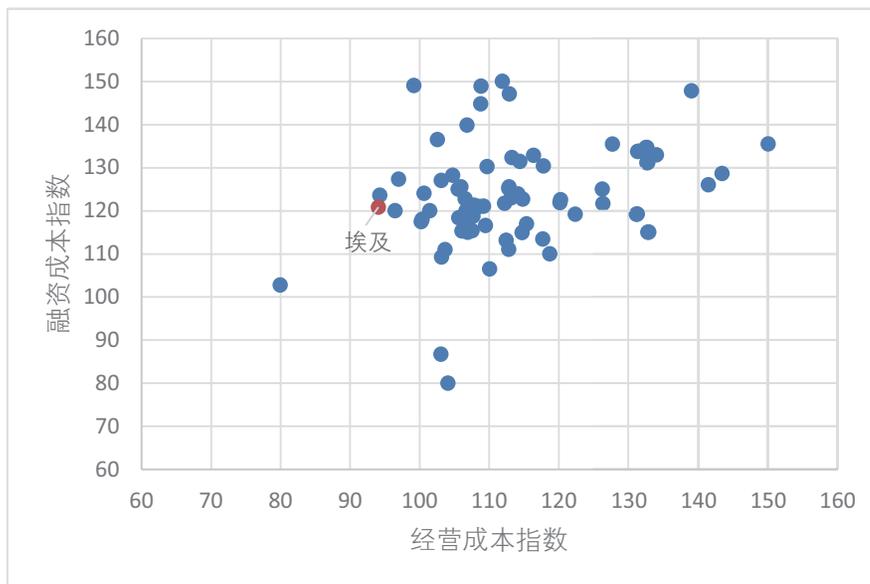


图 32 埃及基础设施发展成本指数情况

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。

从发展热度指数变化情况来看，埃及 2018 年在铁路、港口和电力等领域均有大型项目相继落地，投资表现尤其活跃。如金额合计为 100 亿美元的铁路项目（Alexandria-Cairo-Aswan High-Speed Rail Project），两个港口项目（Safaga Port Multi-purpose Terminal, 4.5 亿美元）和（Port Nuweiba Multi-purpose Terminal, 4 亿美元），以及一个金额为 1.8 亿美元的电力项目（TBEA Sunoasis Benban Solar Energy Park, Aswan）。这些大型项目的顺利开展强力拉动了该国发展热度指数的上升。

11 一般来讲，IMF 在提供超额非优惠贷款时附有一定政治经济条件，如结构性改革、紧缩财政等，并对贷款的使用效果进行监管。

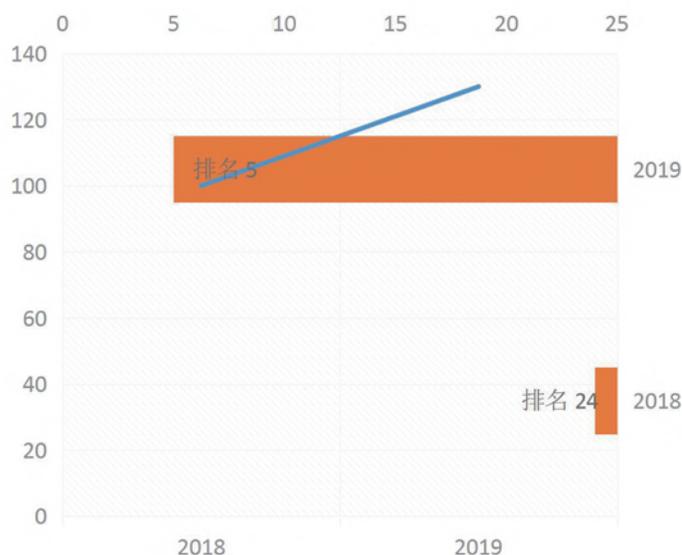


图 33 埃及基础设施发展热度指数变化情况

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。

三 基础设施发展前景展望

埃及基础设施建设需求将进一步释放。埃及是世界上最重要的文明古国之一，地处亚欧非三大洲交界处，扼苏伊士运河之咽喉，同时埃及经济不断向好，发展潜力巨大。根据 IMF 发布的最新预测数据，2018 至 2019 财年，埃及实际 GDP 增速将达到 5.5%。总体来看，埃及在世界政治经济格局中拥有重要的特殊地位。同时，埃及是最早支持“一带一路”倡议的国家之一，随着相关项目的顺利实施，埃及本国及周边区域基础设施条件得到了进一步改善，有利于未来基础设施项目的开展。随着“一带一路”倡议及“2030 愿景”的推进，预计埃及将进一步释放基础设施投资需求。但通货膨胀压力、劳动力不足、资金融资渠道单一等问题或将对相关项目建设造成不利影响，各国基础设施建设参与者在埃及开展基础设施项目应注意规避上述风险。

印度尼西亚共和国

Republic of Indonesia



第二节 印度尼西亚共和国

一 基础设施发展指数分析

印度尼西亚共和国(以下简称印度尼西亚)2019年基础设施发展指数为138,在“一带一路”国家中排名首位。从一级指数排名来看,印度尼西亚发展环境指数及发展需求指数均较上年排名无变化,而发展成本指数较上年上升8位,发展热度指数较上年上升1位,带动发展指数上升。

表 20 印度尼西亚基础设施发展指数及变化情况

印度尼西亚	2018年		2019年		排名变化
	指数	排名	指数	排名	
基础设施发展指数	146	1	138	1	不变
发展环境指数	136	8	133	8	不变
发展需求指数	170	2	161	2	不变
发展成本指数	113	35	112	27	↑ 8
发展热度指数	152	2	136	1	↑ 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。

二 基础设施发展指数影响因素分析

从发展环境指数变化情况来看,印度尼西亚发展环境有利于开展基础设施建设。2019年印度尼西亚举行总统大选,佐科总统有望成功连任,政治环境保持稳定。虽受国际市场原油价格持续上涨及进口需求增加影响,经常账户赤字规模有所增加,一定程度上影响了印度尼西亚的经济环境表现,但总体来看,印度尼西亚经济持续增长,通货膨胀压力不大,营商环境也在进一步改善,有利于企业开展基础设施建设。

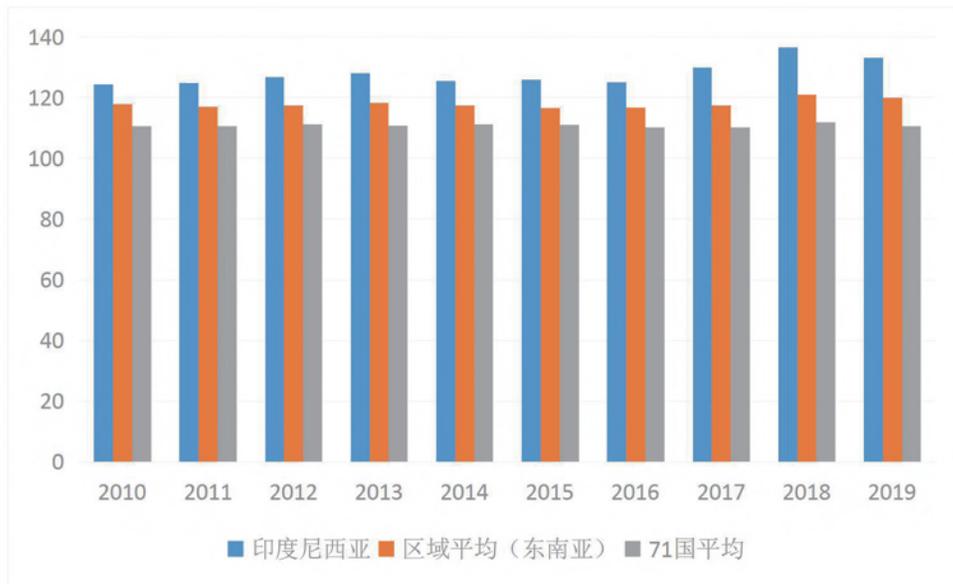


图 34 印度尼西亚基础设施发展环境指数变化情况

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。

从发展需求指数变化情况来看，印度尼西亚基础设施行业仍有较大发展空间。印度尼西亚一直都是“一带一路”建设的热点国家。随着前期项目不断释放经济效应，印度尼西亚已开始共享“一带一路”合作成果。根据世界经济论坛公布的全球竞争力数据，2018年，印度尼西亚电力基础设施得分为93，同比增长4%，通信行业得分为61，同比增长19%。虽然各行业发展需求指数都略有下降，但印度尼西亚目前基础设施发展水平仍有待提升，不足以为经济可持续发展提供持续动能，短期来看市场仍有一定投资需求。

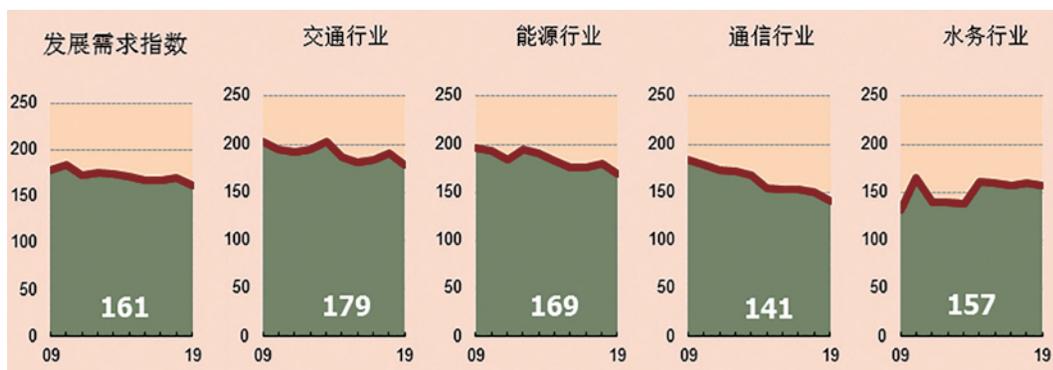


图 35 印度尼西亚基础设施发展需求指数变化情况

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。

从发展成本指数变化情况来看，印度尼西亚发展成本指数排名显著提高。印度尼西亚基础设施建设经营环境、金融市场环境均较上年有所改善，由此带来经营成本及融资成本的降低是该国发展成本指数排名大幅上升的主因。近年印度尼西亚政府松绑投资限制，大力发展基础设施建设，并不断改善自身的投资环境。根据世界银行 2019 年营商环境指数，印度尼西亚开办企业、办理施工许可证、公司透明度指标、获得信贷便利度及金融市场稳定性得分均较上年有所提高，降低了投资经营隐性成本。经营成本和融资成本降低推动其发展成本指数大幅上升。

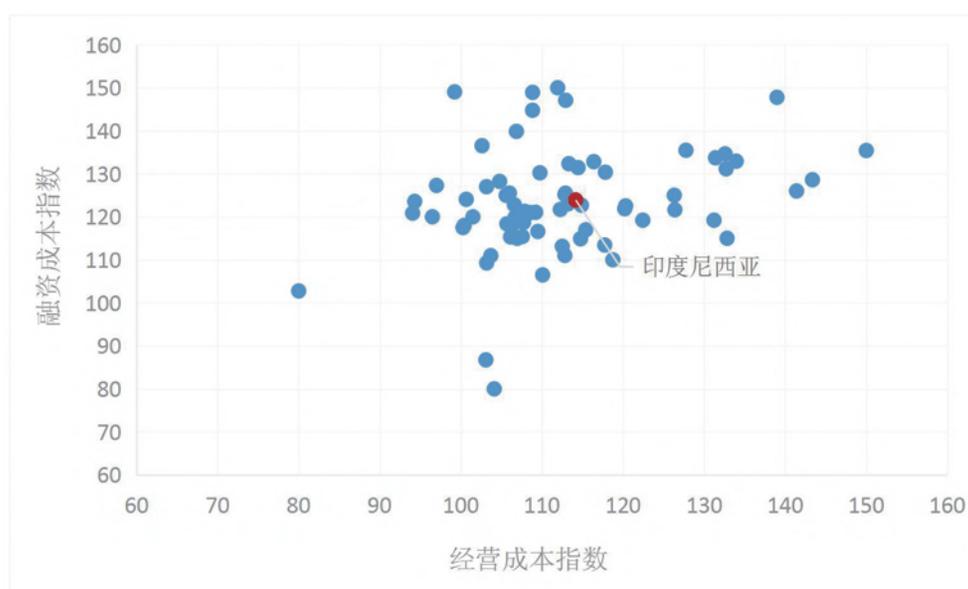


图 36 印度尼西亚基础设施发展成本指数情况

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。

从发展热度指数变化情况来看，印度尼西亚依然是“一带一路”基础设施投资热点国家。印度尼西亚 2018 年保持了在能源、机场等领域的投资热度，同时在道路和桥梁方面的投资活跃度显著提高，Padang –Pekanbaru Toll Road 和 Jakarta Integrated Dual Purpose Tunnel Project 等大型项目顺利开展。

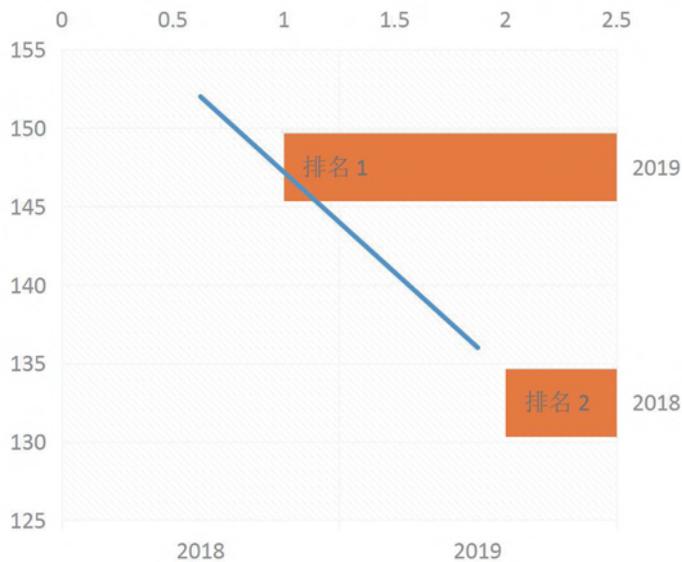


图 37 印度尼西亚基础设施发展热度指数变化情况

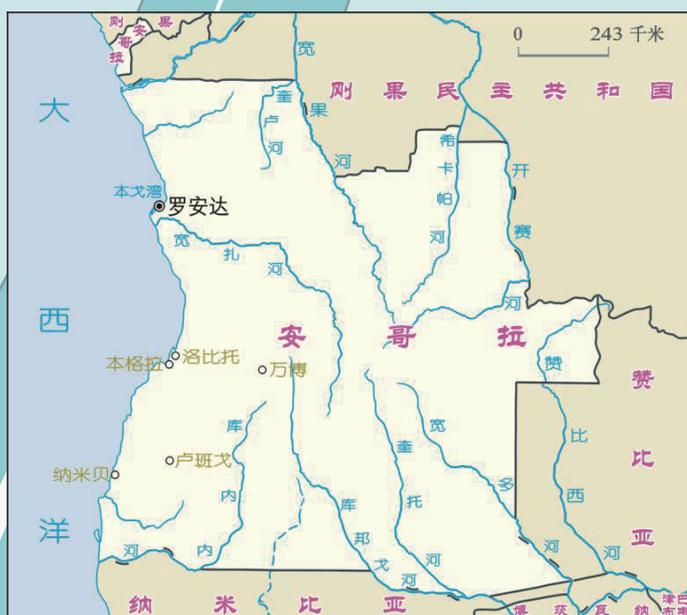
数据来源：中国对外承包工程商会，中国信保国家风险数据库。

三 基础设施发展前景展望

印度尼西亚基础设施建设需求持续旺盛。IMF 发布的最新预测数据显示，2019 年印度尼西亚实际 GDP 增速为 5.2%，延续 2018 年的快速增长趋势，但基础设施不足且发展不平衡，成为当前制约经济发展的重要因素。近年来，印度尼西亚政府不断优化投资经营政策、改善经营环境以大力推进国内基础设施建设，并不断与外国签署基建项目备忘录以推动本国基建领域发展，如印度尼西亚交通部与印度铁道部签署关于铁路基础设施技术合作的谅解备忘录，印度尼西亚海洋统筹部与中国在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛期间签署关于区域经济走廊建设的合作规划。随着印度尼西亚政府相关政策的推进实施，预计基础设施投资需求将出现进一步的增长。但在印度尼西亚开展基础设施投资建设也需注意规避一系列风险，主要包括中央与地方政策不统一的风险、土地征收风险、外籍劳务工作签证风险以及卢比汇率稳定性风险等。

安哥拉共和国

The Republic of Angola



第三节 安哥拉共和国

一 基础设施发展指数分析

安哥拉共和国（以下简称安哥拉）2019年基础设施发展指数为107，在“一带一路”国家中排名46，较上年下降30位。从一级指数得分来看，安哥拉发展环境指数、发展需求指数和发展成本指数基本保持稳定，但发展热度指数大幅下降22位，拖累发展指数得分及排名下降。

表 21 安哥拉基础设施发展指数及变化情况

安哥拉	2018年		2019年		排名变化
	指数	排名	指数	排名	
基础设施发展指数	115	16	107	46	↓ 30
发展环境指数	89	65	89	63	↑ 2
发展需求指数	138	7	135	9	↓ 2
发展成本指数	95	66	93	69	↓ 3
发展热度指数	130	5	102	27	↓ 22

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 基础设施发展指数影响因素分析

从发展环境指数变化情况来看，安哥拉的基础设施发展环境仍有较大改善空间。受2014年国际油价暴跌影响，安哥拉经济陷入困顿，连续多年增长疲软，宽扎贬值，通胀高企。2018年国际油价回升在一定程度上缓解了该国的经济困难，但仍面临着20%以上的通货膨胀和较大的偿债压力。同时经济发展困境拖累了安哥拉政府在改善商业环境方面的动力。根据世界银行2019年度营商环境指数，安哥拉在190个国家中排名173，营商环境改进空间较大。腐败、低效率和不健全的法制是阻碍商业发展的主要原因。

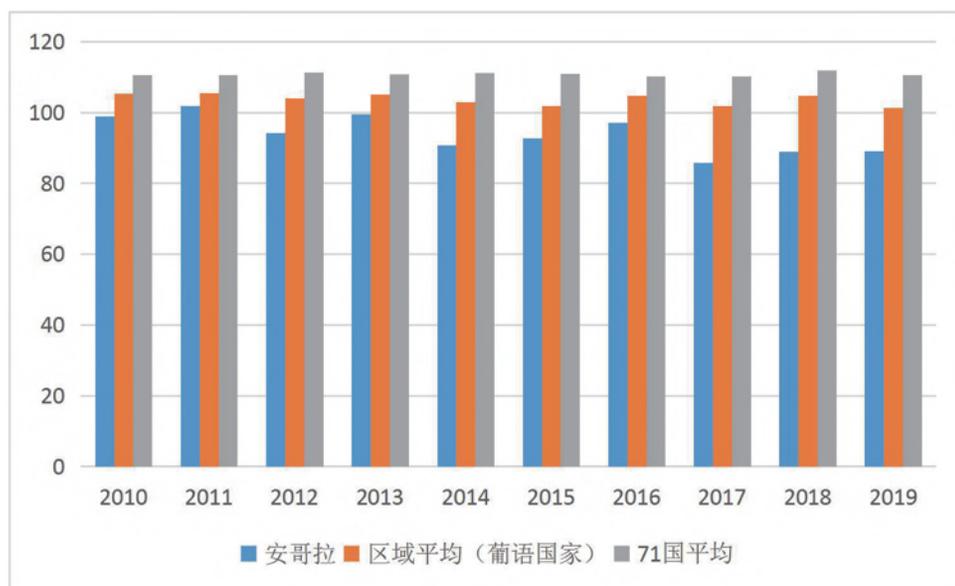


图 38 安哥拉基础设施发展环境指数变化情况

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。

从发展需求指数变化情况来看，交通行业发展需求指数有所提高，其他行业都有所减少。安哥拉交通基础设施发展水平较低，根据世界经济论坛公布的全球竞争力数据，2018年安哥拉交通基础设施得分仅为31，离满分100存在较大差距，改善需求较迫切。另一方面，2019年，安哥拉水务行业发展需求指数为172，在四个行业中得分最高，目前安哥拉水务基础设施发展水平较低，未来存在较大发展潜力。



图 39 安哥拉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。

从发展成本指数变化情况来看，融资成本上升是安哥拉发展成本指数下滑的主要原因。安哥拉外债贷款利率的上升增加了融资成本，同时因本币贬值严重、内部通货

通胀高企造成原材料成本上升，导致安哥拉发展成本指数处于低位且在 2019 年出现进一步下滑。2018 年，为满足债务偿付需求，安哥拉政府通过向德国商业银行、瑞士信贷、英国出口融资公司、世界银行、国际货币基金组织借款以及发行欧洲债券等渠道获得了相对足够的资金量，但鉴于其经济风险和主权偿付压力仍保持较高水平，融资渠道不断收窄，而安哥拉基础设施建设依赖外部融资，较高的偿债压力将进一步推高融资成本。

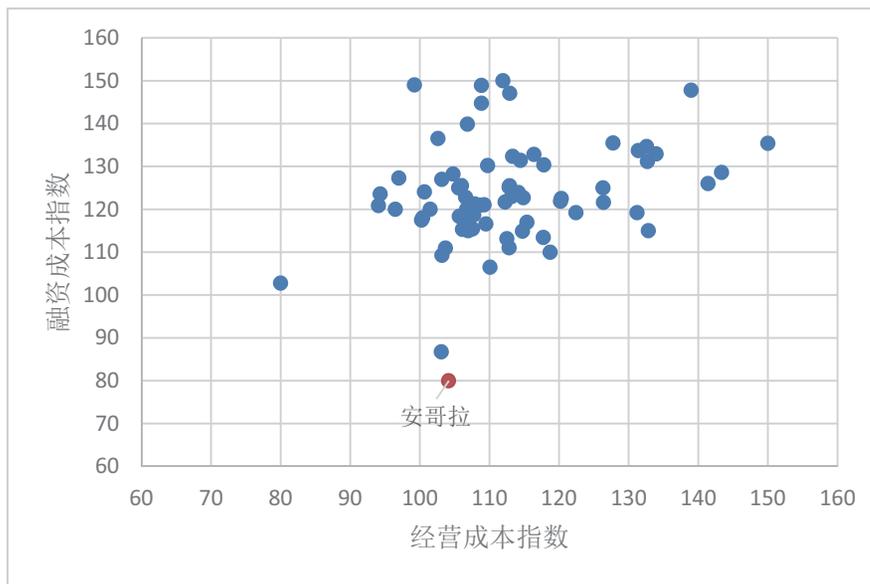


图 40 安哥拉基础设施发展成本指数情况

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。

从发展热度指数变化情况来看，港口基础设施投资热度下降。尽管在安哥拉政府的政策支持下，该国 2018 年在电力领域保持了一定的投资热度，水利发电项目 Chicapa II Hydropower Plant, Lunda Sul 进展顺利，但在港口方面投资热度的显著下降对该国发展热度指数造成了极大的下行压力。

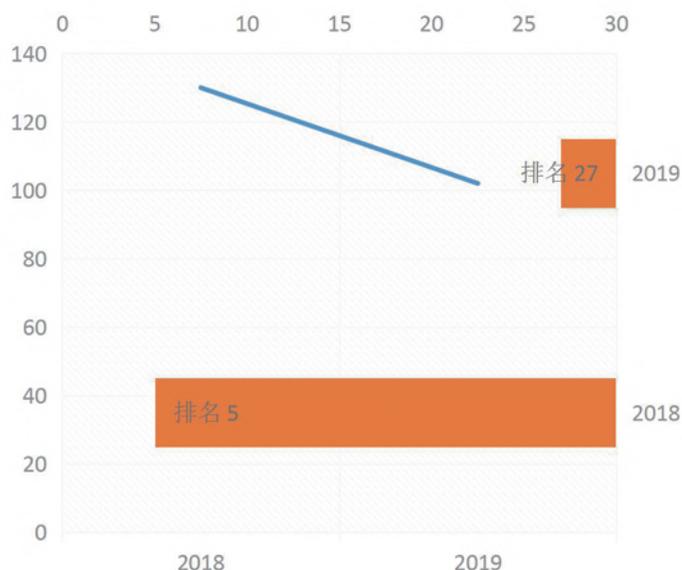


图 41 安哥拉基础设施发展热度指数变化情况

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。

三 基础设施发展前景展望

安哥拉基础设施融资难度加大。安哥拉是撒哈拉以南非洲的重要经济体和最大吸收外资国家之一，除涉及国家安全的领域外，所有基础设施领域都对外国承包商开放，包括铁路、公路、港口、机场、水利等。目前安哥拉在宏观经济、国际储备、外债偿付方面都面临相当程度的压力，未来基建项目融资难度也会随之增加。虽然安哥拉的交通行业和水务行业发展潜力较大，给基础设施行业带来发展机遇，但在安哥拉开展基础设施建设也需注意规避一系列风险，尤其要关注通货膨胀压力、汇率、原材料成本上升和融资渠道收窄等风险。

沙特阿拉伯王国

Kingdom of Saudi Arabia



第四节 沙特阿拉伯王国

一 基础设施发展指数分析

沙特阿拉伯王国（以下简称沙特）2019年度基础设施发展指数为120，在“一带一路”国家中排名7，较上年上升12位。从一级指数得分来看，排名上升主要源于本年度发展热度指数的大幅上升，从去年的104上升到128，排名上升了11位。

表 22 沙特基础设施发展指数及变化情况

沙特	2018年		2019年		排名变化
	指数	排名	指数	排名	
基础设施发展指数	115	19	120	7	↑ 12
发展环境指数	133	9	133	9	不变
发展需求指数	112	41	111	38	↑ 3
发展成本指数	110	44	105	47	↓ 3
发展热度指数	104	19	128	8	↑ 11

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 基础设施发展指数影响因素分析

从发展环境指数变化情况来看，沙特的的发展环境指数与上年度基本持平，整体发展环境较好。沙特发展环境较好有两方面的原因：一是沙特丰富的油气资源带来了丰厚的国家财富，有效保证了沙特经济的稳定发展；二是沙特的营商环境在区域内排名靠前，为了推行经济多元化，沙特对除油气相关领域之外的行业投资都较为开放，融资便利度也比较高。

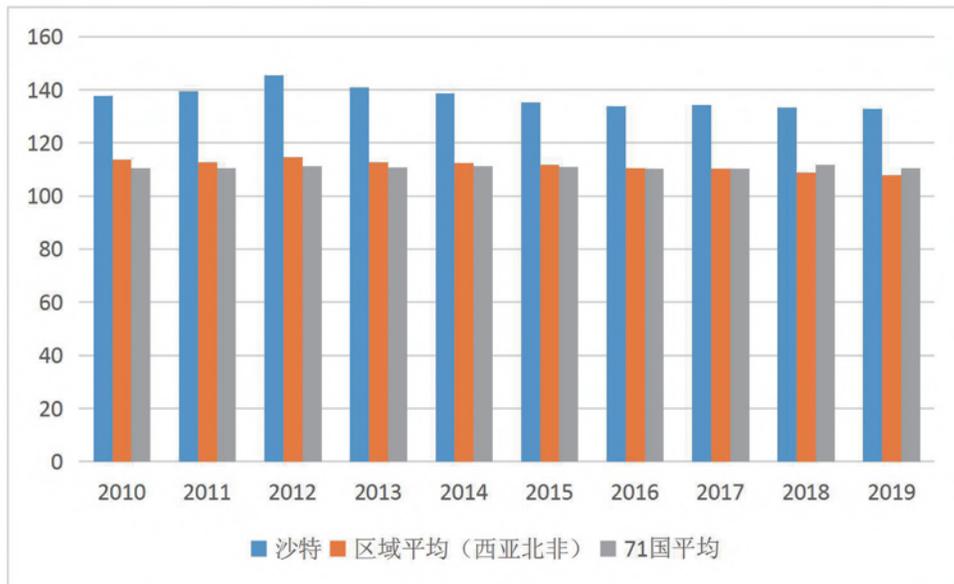


图 42 沙特基础设施发展环境指数变化情况

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。

从发展需求指数变化情况来看，沙特发展需求指数虽略有下降，但相较其他国家降幅较小，因此指数排名有所上升。从细分行业来看，沙特能源行业发展需求指数最高，丰富的石油储备为能源行业基础设施项目的推进提供了资源保障。同时，根据世界经济论坛公布的全球竞争力数据，沙特 2018 年交通行业基础设施得分和通信行业基础设施得分分别为 60.9 和 59.9，是得分最低的两大行业，随着未来发展需求不断释放，或将成为新形势下沙特基础设施投资的重点领域。



图 43 沙特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。

从发展成本指数变化情况来看，沙特原材料成本大幅上调是发展成本指数出现下

滑的主要因素。近年,由于国际原油价格持续低位徘徊,经济发展承压,为增加非油收入,沙特政府推出包括提高非油消费产品价格、增加消费税等在内的一系列价格调整政策,造成原材料价格上涨。

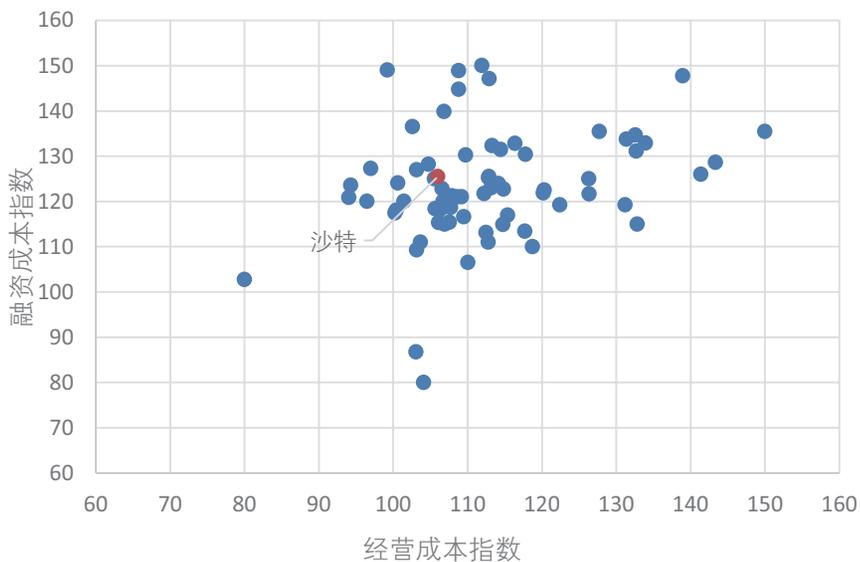


图 44 沙特基础设施发展成本指数情况

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。

从发展热度指数变化情况来看,沙特 2018 年在能源、港口等方面的投资表现尤其活跃。Ras Al Khair Shipyard Complex、Jubail Phase 3 Complex、Souq Okaz City International Airport 等一批大型项目纷纷落地,强力拉动了该国发展热度指数的上升。

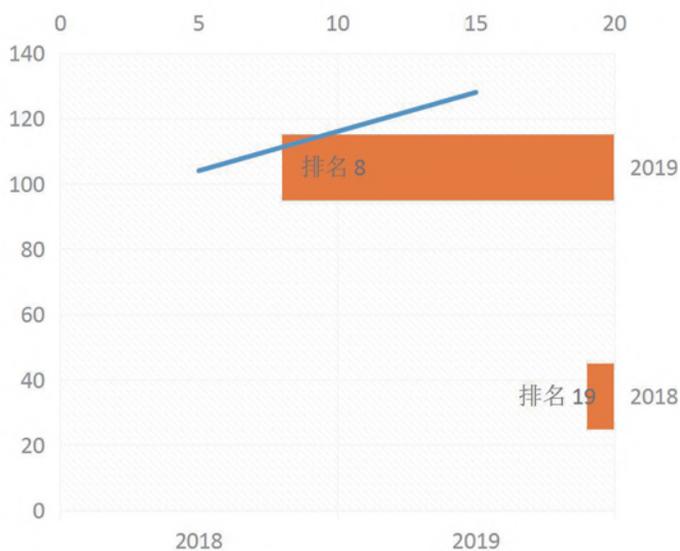


图 45 沙特基础设施发展热度指数变化情况

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。

三 基础设施发展前景展望

沙特基础设施行业竞争激烈。沙特是海合会和 OPEC 的核心国家，全球最重要的原油生产国之一，也是西亚北非区域基础设施领域的传统重点市场。作为高收入国家，沙特的基础设施相对完备，对新建设施的工程质量要求较高。整体上看，沙特基础设施市场属于环境良好、竞争激烈的中高端市场。在沙特开展基础设施建设尤其要关注政府监管、原材料成本上升等风险。

哈萨克斯坦共和国

Kazakhstan



第五节 哈萨克斯坦共和国

一 基础设施发展指数分析

哈萨克斯坦共和国(以下简称哈萨克斯坦)2019年基础设施发展指数为119,在“一带一路”国家中排名第9,与上一年度持平。从一级指数排名来看,哈萨克斯坦发展环境指数和发展需求指数变动不大,发展成本指数下降明显,但发展热度指数的大幅提高抵消了发展成本指数的下降压力,从而使得总指数的排名保持稳定。

表 23 哈萨克斯坦基础设施发展指数及变化情况

哈萨克斯坦	2018年		2019年		排名变化
	指数	排名	指数	排名	
基础设施发展指数	119	9	119	9	不变
发展环境指数	120	21	120	23	↓ 2
发展需求指数	136	9	136	8	↑ 1
发展成本指数	115	29	108	37	↓ 8
发展热度指数	100	23	109	14	↑ 9

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 基础设施发展指数影响因素分析

从发展环境指数变化情况来看,2019年哈萨克斯坦的发展环境指数与上一年持平,排名较上一年下降2位,发展环境总体较为平稳。2019年3月原哈萨克斯坦总统纳扎尔巴耶夫宣布辞职,由参议院(议会上院)议长哈斯穆卓玛尔特·科梅尔吾勒·托卡耶夫接任总统一职,阿斯哈尔·马明出任新一届总理,并重组内阁,哈萨克斯坦政局出现变动。但是,纳扎尔巴耶夫作为国家安全会议主席,对国家安全的内政外交仍拥有决策权,其影响力依旧。因此,哈萨克斯坦出现颠覆性冲击的可能较小,政治稳定性和政策连续性有所保障。

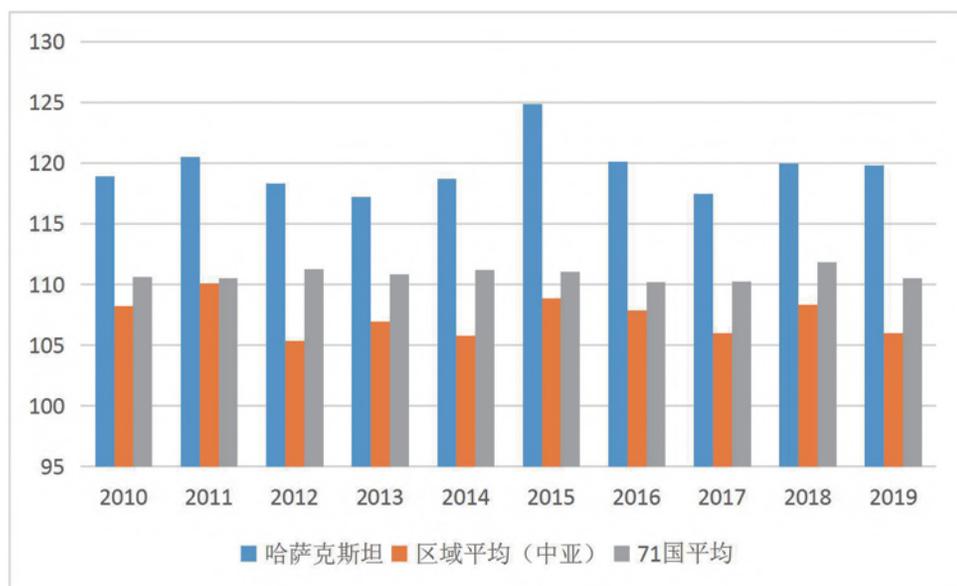


图 46 哈萨克斯坦基础设施发展环境指数变化情况

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。

从发展需求指数变化情况来看，哈萨克斯坦发展需求基本保持稳定。其中交通行业发展需求指数为 158，在四个行业中得分最高。根据世界经济论坛公布的全球竞争力数据，哈萨克斯坦 2018 年交通基础设施得分仅为 46，低于“一带一路”71 国平均水平，未来交通行业仍有较大发展空间。



图 47 哈萨克斯坦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。

从发展成本指数变化情况来看，2019 年哈萨克斯坦发展成本指数排名较上年下降 8 位，货币贬值造成的经营成本上升是成本指数下滑的主因。2018 年，受国际油价不稳定、俄罗斯货币贬值等因素影响，哈萨克斯坦本币坚戈兑美元汇率持续走低，进口

商品成本上涨推高基础设施建设经营成本。根据哈萨克斯坦统计委员会发布的数据，2018年哈萨克斯坦进口商品价格同比上涨7.2%，其中原材料进口价格上涨幅度高达17.2%。

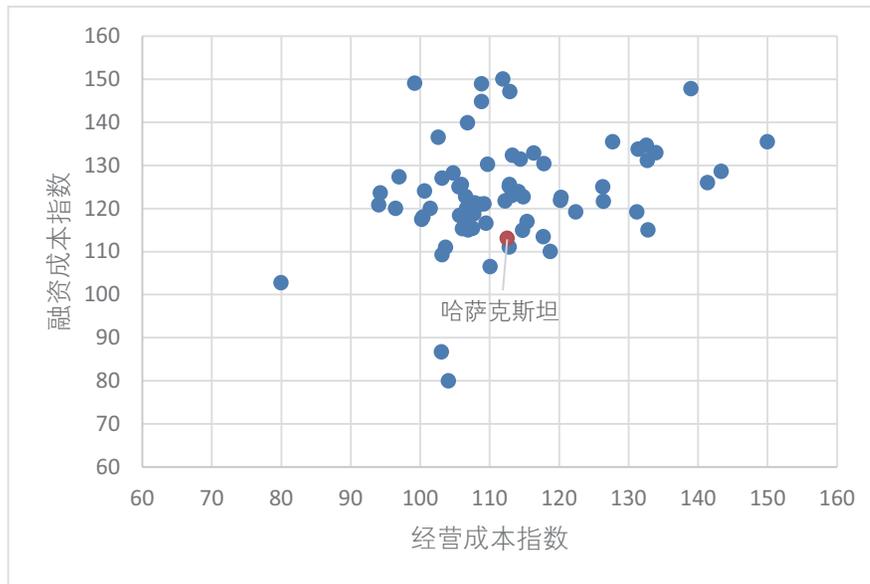


图 48 哈萨克斯坦基础设施发展成本指数情况

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。

从发展热度指数变化情况来看，哈萨克斯坦2019年的发展热度指数为109，较上一年度有所上升，排名提高了9个位次。其中，该国在港口、电力、公路和桥梁等领域的投资表现尤其活跃，如Kuryk Shipyard Project、ENI Badamsha Wind Power Plant以及大型项目Almaty Ring Road Project等均得以顺利开展，从而强力拉动了该国发展热度指数的上升。

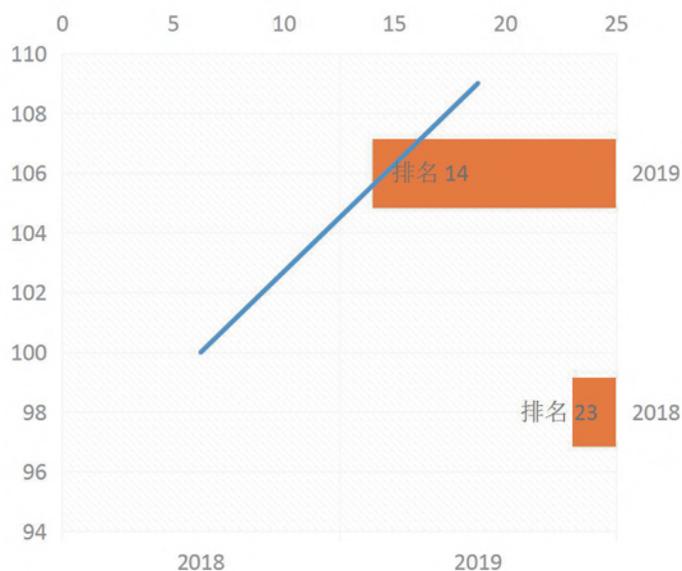


图 49 哈萨克斯坦基础设施发展热度指数变化情况

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。

三 基础设施发展前景展望

哈萨克斯坦基础设施行业发展空间较大。哈萨克斯坦是中亚地区经济发展最快、政治局势比较稳定、社会秩序相对良好的国家，自然资源丰富，有着“能源和原材料基地”之称，地理位置优越，人文环境较好。哈萨克斯坦推出了一系列旨在振兴本国经济的政策措施，积极吸引外资，努力扩大出口，推动产业结构调整 and 多元化发展，经济形势出现明显企稳回升势头。哈萨克斯坦还对公路、铁路、水运、电信、电力等基础设施改造和建设等提出了详细的发展目标，预计未来该国将在相关领域实现较大的发展。在哈萨克斯坦开展基础设施建设尤其要关注汇率波动等风险。

第五章

“一带一路”国家 基础设施前景展望和建议

“一带一路”国家基础设施发展处于黄金机遇期，需求方面，2019年，尽管全球经济增速放缓，贸易形势不容乐观，但“一带一路”国家经济增长和贸易投资均实现快速增长，整体表现好于全球平均水平，这将进一步拉动基础设施建设需求；供给方面，各国营商环境的改善以及多维度政策支持为基础设施行业投资提供了保障。此外，“一带一路”倡议与联合国2030年可持续发展议程实现了有效对接，提出要建立更加平等均衡的全球发展伙伴关系，为沿线国家带来了经济发展和环境改善的双重效益，也为基础设施行业的可持续发展注入了新动力。

第一节 “一带一路”国家基础设施发展机遇

一 政策支持为基础设施建设提供重要保障

自“一带一路”倡议提出以来，得到越来越多国家和国际组织的积极响应，基础设施建设政策环境不断改善。比如，沙特阿拉伯将“2030愿景”和“一带一路”倡议进行了有效战略对接，不仅为基础设施建设注入了新的动力，更有效促进了该国的经济转型。瑞士宣布积极支持“一带一路”倡议，在欧洲国家中率先加入了亚洲基础设施投资银行。哈萨克斯坦财政部与“一带一路”有关国家和地区共同起草完善了《“一带一路”税收征管合作机制谅解备忘录》，共同构建“一带一路”税收合作长效机制。菲律宾2017年推出的“大建特建”计划与“一带一路”倡议相互契合，并于2018年11月同中国达成了近30项合作协议，涵盖基础设施建设、能源、农业、金融、海关等领域。相关战略措施的出台不仅为国际基础设施行业发展营造了良好的政策环境，也对促进国际基建投资行业可持续发展，吸引各方共建“一带一路”发挥了重要作用。

二 基础设施建设需求依然庞大

根据全球基础设施中心（Global Infrastructure hub，简称GIH）发布的数据显示，2019年，全球交通行业投资需求将达到1.6万亿美元，能源行业0.9万亿美元，通信行业0.3万亿美元，水务行业0.2万亿美元，而这其中投资需求主要集中在“一带一路”热点国家。另据亚洲开发银行（Asian Development Bank）发布的报告¹²的预测，作为“一带一路”重点地区的亚洲2019年基础设施投资需求约为4590亿美元，相当于亚洲GDP的2.4%，其中南亚、东南亚和中亚地区的投资需求将分别达到GDP的5.7%、4.1%和3.1%。考虑到各国经济、政治、法律环境的复杂性，以及许多国家存在的不可避免的项目拖期等因素，“一带一路”国家实际需求缺口可能较预测值更大。

12 Asian Development Bank: Meeting Asia's Infrastructure Needs, Asian Development Bank, www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf

三 投融资合作为“一带一路”基础设施建设提供资金支持

为支持基础设施投资建设行业发展，国际多边金融机构以及各类商业银行在积极探索投融资模式创新，各国主权基金和投资基金也加大了对基础设施项目建设的支持力度。截至2018年底，已有28个国家核准了《“一带一路”融资指导原则》，世界银行、亚洲基础设施投资银行、亚洲开发银行等多边开发银行参与了“一带一路”投融资合作，金融合作支撑作用逐渐显现。值得一提的是，在共建“一带一路”中，政策性出口信用保险覆盖面广，在支持基础设施上发挥了独特作用，截至2018年底，中国出口信用保险公司累计支持中国企业对沿线国家¹³的出口和投资超过6000亿美元，参与研究并起草的《“一带一路”债务可持续性分析框架》已在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛发布，为基础设施的可持续发展提供了重要的依据。未来，资金融通领域取得的丰硕进展将不断拓展“一带一路”基础设施项目的融资渠道，为“一带一路”基础设施发展提供重要的支撑。

四 基础设施示范效应改善市场投资环境

近年来，一大批惠及民生的基础设施项目示范效应不断释放。2018年1月，连通埃塞俄比亚和吉布提的亚吉铁路正式运营，两地行程由原来的7天缩短为10多个小时。根据巴基斯坦《民族报》报道，中巴经济走廊预计将为巴基斯坦带来超过200万个就业机会。中巴经济走廊的胡布电站项目建成后不仅可满足400万巴基斯坦家庭的用电需求，其相对低廉的发电成本可为用户每年节省数亿美元。中国援约旦供水网改造工程项目解决了近50万当地居民的用水问题，将用水时间从每周只有三四个小时提升到了全天，极大提升了民生生活水平。随着越来越多的项目建成并投入运营，民众口碑效应不断显现，社会舆论环境逐渐向好，基础设施项目的示范效应不断释放，将会带来更多的市场机会。

13 这里是更广范围的“一带一路”沿线国家，不仅限于本报告特指的71国。

第二节 “一带一路”国家基础设施面临的挑战

一 地缘政治环境复杂多变，基建项目极易受到冲击

基础设施项目由于投资规模较大，往往由政府部门推动或由国际社会援建，具有鲜明的政治色彩，一旦东道国发生社会动荡或出现政权更迭等风险事件，基础设施项目很容易受到影响。例如 2015 年斯里兰卡举行了总统大选，西里塞纳新政府上台后推动了外交政策的调整，对中国企业投资建设的多个重大工程项目进行了重新审查，中国与前政府合作的标志性工程科伦坡港口城项目因为环评手续等问题被迫停工。2019 年“一带一路”沿线多个国家将举行总统或议会选举，政府权力更迭将对行业政策连续性与政局稳定性造成扰动，导致政治风险有所上升，基础设施项目可能因此受到影响。

表 24 2019 年 5-12 月部分“一带一路”国家选举情况

国家	类型	日期	主要候选人 / 执政党	其他候选人 / 主要反对党
立陶宛	总统选举	5 月 12 日	达利娅·格里包斯凯特 (独立)	吉塔纳斯·纳尔希达 (独立)
菲律宾	议会选举	5 月 13 日	菲律宾民主党 - 人民 力量党联盟	自由党
拉脱维亚	总统选举	6 月 30 日 (预计)	莱蒙德斯·韦约尼斯 (拉脱维亚绿党)	-
阿富汗	总统选举	7 月 20 日 (预计)	穆罕默德·阿什拉 夫·加尼(独立)	阿卜杜拉·阿卜杜拉 (民族阵线)
葡萄牙	议会选举	10 月 6 日	社会民主党	社会党
莫桑比克	总统 / 议会选举	10 月 15 日	菲利佩·纽西 (莫桑比克解放阵线党)	阿方索·德拉卡马 (莫桑比克全国抵抗运动)
乌克兰	议会选举	10 月 27 日(预计)	波罗申科联盟	人民阵线
波兰	议会选举 (上院)	11 月 30 日(预计)	法律与公正党	公民论坛党
波兰	议会选举 (下院)	11 月 30 日(预计)	法律与公正党	公民论坛党
罗马尼亚	总统选举	12 月 31 日(预计)	克劳斯·约翰尼斯 (独立)	候选人待定(社会民主党)
克罗地亚	总统选举	12 月 31 日(预计)	科琳达·格拉巴尔 - 基塔罗维奇(独立)	佐兰·米拉诺维奇 (社会民主党)

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 经济环境变化加大了基础设施行业发展前景的不确定性

2018年以来，全球经济增长逐渐放缓，主要经济体增长乏力，外部宏观环境的变化为基础设施行业的发展带来了风险和挑 战。一方面，主要发达经济体货币政策转向，引发资本逐渐向发达国家回流，这在一定程度上增加了正在大力发展基础设施的新兴市场和 发展中国家的财政支付压力。另一方面，自 2017 年特朗普上台以来，美国在全球范围内挑 起贸易战，实施多项贸易保护政策，针对钢、铝等产品加征关税，不仅对全球经济发展造成 扰动，更导致全球大宗商品价格波动频繁，也进一步增大了基础设施行业原材料成本的不确 定性。

三 自然灾害会对基础设施项目造成较大负面影响

“一带一路”沿线部分国家自然环境恶劣，极端天气及自然灾害问题显著。根据 EM-DAT 自然灾害数据库¹⁴的统计，“一带一路”国家在 1980 至 2015 年间共发生自然 灾害 4581 次，其中，东南亚地区遭受自然灾害的影响最大，共发生 1348 次；其次是南 亚地区，共发生 1120 次；中东欧共发生自然灾害 583 次；中亚与西亚共发生自然灾 害 509 次；中东与非洲自然灾害较少，共发生 263 次。自然灾害不仅直接影响基 建项目安全形势，交通受阻、原材料短缺等问题也会拖延工程进度。

表 25 2018 年“一带一路”沿线部分国家自然灾害事件梳理

国家	自然灾害事件	月份	死亡人数
印度尼西亚	地震海啸	9 月	3400
印度尼西亚	地震	8 月	564
印度尼西亚	地震海啸	12 月	453
印度	洪水	8 月	504
巴基斯坦	热浪	5 月	180

数据来源：the International Disaster Database。

四 基础设施施工标准差异易导致项目进程受阻或工期延长

目前，国际上广泛使用的工程技术标准种类较多，主要包括美标、英标、欧标、 俄罗斯标准等，各个标准之间存在较大差异，“一带一路”国家使用的标准也各有不 同。因此，在开展国际工程项目时，会经常遇到技术标准不一致的情况，如不能快速 有效的协商解决，将会对整个项目进程包括基础资料收集、投标、设计、采购、施工、 劳务管理、计量与支付和竣工验收等各方面造成严重影响。

14 EM-DAT(the International Disaster Database)

五 企业拓展国际市场面临更加激烈的竞争压力

目前来看，欧美等发达经济体的工程承包企业在技术水平、资本规模、信息和装备等方面都具有较大优势，其中东、欧洲等地区均占据多数市场份额。发展中国家工程承包企业进入此类市场面临一定挑战。与此同时，欧美等发达国家也在积极推出相关政策支持本国企业进入新兴市场，例如美国推出“新非洲战略”、欧盟对非提出“四大关键行动方案”、日本提出“高质量基础设施伙伴关系”计划等。预计随着“一带一路”沿线国家基础设施建设需求不断释放，各国家的基建行业市场竞争将更加激烈。

第三节 “一带一路”国家基础设施发展对策建议

2019年4月，习近平主席在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛上指出：我们应构建全球互联互通伙伴关系，实现共同发展繁荣。加强全方位、多领域合作，继续推进陆上、海上、空中、网上互联互通，建设高质量、可持续、抗风险、价格合理、包容可及的基础设施。为支持企业把握市场机遇、规避风险，推动“一带一路”国家基础设施的可持续发展，本报告提出以下政策建议：

一 抓住“一带一路”倡议机遇，强化质量优势

自“一带一路”倡议提出以来，已有100多个国家和国际组织积极响应。工程承包企业要充分利用“一带一路”合作平台和机制，以基础设施互联互通建设为重点，针对不同国家和地区发展特点与资源禀赋，制定差异化的发展策略。同时要根据东道国发展需求及时调整企业自身角色定位，依托自身发展特点和东道国市场环境，着力推动产业链向前后两端延伸，提高基础设施投资建设对东道国产业链上下游企业的拉动作用，强化质量意识和管理意识，帮助东道国搭建科学、合理、可持续的全产业链发展格局，最终实现以工程项目带动贸易与投资发展，更好地促进双边和区域经济的交往互动。

二 坚持合作共赢原则，展示企业“软”实力

不同国家之间存在语言、风俗习惯、宗教信仰、商务惯例等较多文化差异，重大工程项目更容易因文化差异而受舆情所左右。各国基建参与者应当秉承共商、共建、共享的原则，坚持合作开发、互利共赢的原则，加强与东道国政府、企业的合作，实现本土化经营，重视当地公共关系的维护，提升企业公关能力，树立负责任、国际化的品牌形象。要尊重东道国文化习俗，积极履行企业社会责任，真正将企业自身发展与东道国经济社会建设需求结合起来，共同打造符合当今国际发展潮流的人类命运共同体。

三 提高风险防控意识，重视政策性及商业保险作用

当前全球工程承包市场面临较大不确定性，中东部分国家政府和政策稳定性较差，地缘政治风险加大；非洲、拉美国家进入债务偿还期，债务违约风险增加；欧美地区贸易保护主义抬头和“逆全球化思潮”兴起。多种风险因素叠加使得工程承包行业整体外部环境不容乐观，也对工程承包企业风险管控能力提出了更高的要求。有效应对外部环境变化首先要求各国基建参与者树立正确的风险观，平衡好市场效益与风险之间的关系，科学评估项目建设风险收益。其次企业要提高风险防控的意识，把风险思维贯穿到项目运营的全周期，建立起全流程的风险预警制度，针对不同金额、不同周期、不同风险的项目分别制定风险预案，做好项目前中后期风险评估与管理工作。最后，各国基建参与者还应当重视政策性保险与商业保险产品的积极作用，特别是依托政策性保险机构，转移分散企业海外投资经营所面临的相关风险，为参与“一带一路”建设提供更加坚实的保障。

参考文献

- [1] 安志达 . 巨大的亚洲基础设施市场与 BOT 投资方式 [J]. 世界经济 ,1995 (09):57-61.
- [2] 卞元超 , 吴利华 , 白俊红 . 高铁开通、要素流动与区域经济差距 [J]. 财贸经济 ,2018,39(06):147-161.
- [3] 白重恩 , 冀东星 . 交通基础设施与出口 : 来自中国国道主干线的证据 [J]. 世界经济 ,2018,41(01):101-122.
- [4] 程传超 , 冯其云 . 基础设施对国际贸易的影响研究——基于荟萃分析的检验 [J]. 中国流通经济 ,2019,33(03):71-81.
- [5] 崔国清 , 南云僧 . 关于公共物品性质城市基础设施融资模式创新的探讨 [J]. 经济学动态 ,2009(03):39-42.
- [6] 董有德 , 张露 . 中国 OFDI 推进相应国家基础设施建设——基于 2007-2016 年的 57 个 “一带一路” 国家的面板数据 [J]. 上海经济研究 ,2018(08):94-102.
- [7] 范前进 , 孙培源 , 唐元虎 . 公共基础设施投资对区域经济影响的一般均衡分析 [J]. 世界经济 ,2004(05):58-62.
- [8] 范文仲 . “一带一路” 成为新时代国际公共产品 [J]. 中国金融 ,2019(05):16-19.
- [9] 冯小兵 , 曾宇怀 . 政府公共品供给的公平性和效率增长分析——以中国高铁为例 [J]. 经济地理 ,2019,39(02):58-63.
- [10] 冯雷鸣 , 李丛珊 , 李青原 . 中国对外基础设施建设投资风险评价研究——以 “一带一路” 沿线 10 国为例 [J]. 国际经济合作 ,2018(03):56-59.
- [11] 高新雨 , 王叶军 . 财政性支出与城市制造业集聚——基于新经济地理学视角的解释与证据 [J]. 南开经济研究 ,2019(01):66-81.

- [12] 龚强,张一林,雷丽衡.政府与社会资本合作(PPP):不完全合约视角下的公共品负担理论[J].经济研究,2019(04):133-148.
- [13] 郭广珍,刘瑞国,黄宗晔.交通基础设施影响消费的经济增长模型[J].经济研究,2019,54(03):166-180.
- [14] 黄寿峰,王艺明.我国交通基础设施发展与经济增长的关系研究——基于非线性Granger因果检验[J].经济学家,2012(06):28-34.
- [15] 胡关子.“一带一路”软件基础设施联通研究——以中国—中南半岛经济走廊方向为例[J].中国流通经济,2018,32(04):102-109.
- [16] 胡再勇,付韶军,张璐超.“一带一路”沿线国家基础设施的国际贸易效应研究[J].数量经济技术经济研究,2019,36(02):24-44.
- [17] 侯志强.交通基础设施对区域旅游经济增长效应的实证分析——基于中国省域面板数据的空间计量模型[J].宏观经济研究,2018(06):118-132.
- [18] 何晓萍.基础设施的经济增长效应与能耗效应——以电网为例[J].经济学(季刊),2014,13(04):1513-1532.
- [19] 贾俊雪.公共基础设施投资与全要素生产率:基于异质企业家模型的理论分析[J].经济研究,2017,52(02):4-19.
- [20] 姜慧,孙玉琴.中国OFDI、东道国基础设施建设与双边经济增长——基于“一带一路”东道国制度的视角[J].经济理论与经济管理,2018(12):84-97.
- [21] 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.
- [22] 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.
- [23] 刘阳,秦凤鸣.基础设施规模与经济增长:基于需求角度的分析[J].世界经济,2009(05):18-26.
- [24] 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.
- [25] 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.
- [26] 李强.资产价格波动的政策涵义:经验检验与指数构建[J].世界经济,2009,32(10):25-33.

- [27] 陆军,梁静瑜.中国金融状况指数的构建[J].世界经济,2007(04):13-24.
- [28] 李平,王春晖,于国才.基础设施与经济文献综述[J].世界经济,2011,3(05):93-116.
- [29] 李原,汪红驹.“一带一路”基础设施投融资合作基础与机制构想[J].上海经济研究,2018(09):61-71.
- [30] 李坤望,邵文波,王永进.信息化密度、信息基础设施与企业出口绩效——基于企业异质性的理论与实证分析[J].管理世界,2015(04):52-65.
- [31] 李娟娟,樊丽明.国际公共品供给何以成为可能——基于亚洲基础设施投资银行的分析[J].经济学家,2015(03):5-14.
- [32] 廖茂林,许召元,胡翠,喻崇武.基础设施投资是否还能促进经济增长?——基于1994~2016年省际面板数据的实证检验[J].管理世界,2018,34(05):63-73.
- [33] 欧阳艳艳,张光南.基础设施供给与效率对“中国制造”的影响研究[J].管理世界,2016(08):97-109.
- [34] 施震凯,邵军,浦正宁.交通基础设施改善与生产率增长:来自铁路大提速的证据[J].世界经济,2018,41(06):127-151.
- [35] 盛丹,王永进.基础设施、融资依赖与地区出口比较优势[J].金融研究,2012(05):15-29.
- [36] 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.
- [37] 孙早,杨光,李康.基础设施投资促进了经济增长吗——来自东来自东、中、西部的经验证据[J].经济学家,2015(08):71-79.
- [38] 唐红祥.西部地区交通基础设施对制造业集聚影响的EG指数分析[J].管理世界,2018,34(08):178-179.
- [39] 唐东波.挤入还是挤出:中国基础设施投资对私人投资的影响研究[J].金融研究,2015(08):31-45.
- [40] 汪立鑫,左川,李苍祺.PPP项目是否提升了基础设施的产出效率?[J].财政研究,2019(01):90-102.
- [41] 王晓东,邓丹萱,赵忠秀.交通基础设施对经济增长的影响——基于省际面板数据与Feder模型的实证检验[J].管理世界,2014(04):173-174.
- [42] 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.

- [43] 王忠民. 基础设施的三个维度及其投资效应探析 [J]. 西北大学学报 (哲学社会科学版), 2019, 49(02): 5-9.
- [44] 王晓芳, 谢贤君, 赵秋运. “一带一路”倡议下基础设施建设推动国际产能合作的思考——基于新结构经济学视角 [J]. 国际贸易, 2018(08): 22-27.
- [45] 文雯, 黄雨婷, 宋建波. 交通基础设施建设改善了企业投资效率吗?——基于中国高铁开通的准自然实验 [J]. 中南财经政法大学学报, 2019(02): 42-52.
- [46] 吴江, 贾元华, 于帅, 郭月. 交通基础设施建设对产业集聚的影响分析——以旅游产业为例 [J]. 北京交通大学学报 (社会科学版), 2019, 18(02): 52-60.
- [47] 薛婧, 张梅青, 邢玉平. 财政压力与环境污染——交通基础设施区域非均衡视角 [J]. 软科学, 2019, 33(03): 9-12.
- [48] 徐国祥, 李文. 基于全球视角的中国商品期货价格指数编制及实证检验 [J]. 金融研究, 2014(04): 47-62.
- [49] 禹湘, 庄贵阳. 低碳城镇化与可持续基础设施建设国际研讨会综述 [J]. 经济学动态, 2014(02): 157-158.
- [50] 苑德宇, 李德刚, 杨志勇. 外商直接投资进入是否增进了中国城市基础设施绩效 [J]. 世界经济, 2017, 40(08): 143-166.
- [51] 余辉, 余剑. 我国金融状况指数构建及其对货币政策传导效应的启示——基于时变参数状态空间模型的研究 [J]. 金融研究, 2013(04): 85-98.
- [52] 杨永恒, 胡鞍钢, 张宁. 基于主成分分析法的人类发展指数替代技术 [J]. 经济研究, 2005(07): 4-17.
- [53] 闫先东, 廖为鼎. 基础设施投资、财政支出分权与最优地方政府债务规模 [J]. 财政研究, 2019(02): 44-58.
- [54] 尹响, 易鑫. 孟中印缅经济走廊陆海交通基础设施联通研究 [J]. 南亚研究季刊, 2018(04): 38-46+5.
- [55] 尹向来, 黄彩虹. 基础设施与城市化水平耦合协调关系演变——基于 285 个地级市的实证研究 [J]. 世界地理研究, 2018, 27(06): 77-87+97.
- [56] 张勋, 王旭, 万广华, 孙芳城. 交通基础设施促进经济增长的一个综合框架 [J]. 经济研究, 2018, 53(01): 50-64.
- [57] 张睿, 张勋, 戴若尘. 基础设施与企业生产率: 市场扩张与外资竞争的视角 [J]. 管理世界, 2018, 34(01): 88-102.

- [58] 张光南,洪国志,陈广汉.基础设施、空间溢出与制造业成本效应[J].经济学(季刊),2014,13(01):285-304.
- [59] 张成思,李雪君.基于全球视角的中国金融发展指数研究[J].金融研究,2012(06):54-67.
- [60] 张浩然,衣保中.基础设施、空间溢出与区域全要素生产率——基于中国266个城市空间面板杜宾模型的经验研究[J].经济学家,2012(02):61-67.
- [61] 张培丽,陈畅.经济增长框架下的基础设施投资研究——一个国外的文献综述[J].经济学家,2015(03):93-104.
- [62] 张光南,陈广汉.基础设施投入的决定因素研究:基于多国面板数据的分析[J].世界经济,2009(03):34-44.
- [63] 张克中,陶东杰.交通基础设施的经济分布效应——来自高铁开通的证据[J].经济学动态,2016(06):62-73.
- [64] 张艳艳,于津平,李德兴.交通基础设施与经济增长:基于“一带一路”沿线国家铁路交通基础设施的研究[J].世界经济研究,2018(03):56-68+135.
- [65] 张鹏飞.基础设施建设对“一带一路”亚洲国家双边贸易影响研究:基于引力模型扩展的分析[J].世界经济研究,2018(06):70-82+136.
- [66] 章秀琴,余长婧.“一带一路”基础设施建设的贸易效应研究[J].国际商务(对外经济贸易大学学报),2019(01):72-83.
- [67] 郑世林,周黎安,何维达.电信基础设施与中国经济增长[J].经济研究,2014,49(05):77-90.
- [68] 周浩,郑筱婷.交通基础设施质量与经济增长:来自中国铁路提速的证据[J].世界经济,2012,35(01):78-97.
- [69] Aschauer, D. A., 1989, “Is Public Expenditure Productive?”, *Journal of Monetary Economics*, 23(2), 177—200.
- [70] Atack, J., F. Bateman, M. Haines, and R. A. Margo, 2010, “Did Railroads Induce or Follow Economic Growth”, *Social Science History*, 34(2), 171—197.
- [71] Barro R. J., 1981, “Output Effects of Government Purchase”, *Journal of Political Economy*, 89(6), 1086—1121.
- [72] Barro, R. J., 1990, “Government Spending in a Simple Model of Endogeneous Growth”, *Journal of Political Economy*, 98(5), S103—S125.

- [73] Bilal, M. , and J. A. Kahn, 2000, “What Inventory Behavior Tells Us about Business Cycles” , *American Economic Review*, 90(3), 458—481.
- [74] Banerjee, A. V. , E. Duflo, and N. Qian, 2012, “On the Road: Access to Transportation Infrastructure and Economic Growth in China, ” *Social Science Electronic Publishing*, 11(1), 1—53.
- [75] Blanchard, O. , and R. Perotti, 2002, “An Empirical Characterization of the Dynamic Effects of Changes in Government Spending and Taxes on Output” , *Quarterly Journal of Economics*, 117(4), 1329—1368.
- [76] Calderon, Cesar A. , and Luis Servén, 2004, “The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution, ” *World Bank Policy Research Working Paper No. 3400*.
- [77] Demurger, S. , 2001, “Infrastructure Development and Economic Growth: An Explanation for Regional Disparities in China?” , *Journal of Comparative Economics*, 29(1) , 95—117.
- [78] Cosar, A. K. , and B. Demir, 2016, “Domestic Road Infrastructure and International Trade: Evidence from Turkey” , *Journal of Development Economics*, 118, 232—244.
- [79] Donaldson, D. , 2010, “Railroads of the Raj: Estimating the Impact of Transportation Infrastructure” , *NBER Working Paper*, No. 16487.
- [80] Duranton, G. , P. M. Morrow, and M. A. Turner, 2014, “Roads and Trade: Evidence from the US” , *Review of Economic Studies*, 81(2) , 681—724.
- [81] Duranton, G. , and M. A. Turner, 2011, “The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities” , *American Economic Review*, 101(6) , 2616—2652.
- [82] Duranton, G. , and M. A. Turner, 2012, “Urban Growth and Transportation” , *Review of Economic Studies*, 79(4) , 1407—1440.
- [83] Esfahani, H. S. , and M. T. Ramirez, 2003, “Institutions, Infrastructure and Economic Growth” , *Journal of Development Economics*, 70, 443—477.
- [84] Faber, B. , 2014, “Trade Integration, Market Size, and Industrialization:

- Evidence from China’ s National Trunk Highway System” , *Review of Economic Studies*, 81(3), 1046—1070.
- [85] Fernald, J. G. , 1999, “Roads to Prosperity? Assessing the Link between Public Capital and Productivity” , *American Economic Review*, 89(3), 619—638.
- [86] Ghali, K, H. , 1998, “Public Investment and Private Capital Formation in a Vector Error–Correction in State–Level Production Functions Reconsidered” , *Review of Economic and Statistics*, 30(6), 837—844.
- [87] Gonzalez–Navarro, M. , and C. Quintana–Domeque, 2016, “Paving Streets for the Poor: Experimental Analysis of Infrastructure Effects” , *Review of Economics and Statistics*, 98(2), 254—267.
- [88] Horvath, M. , 2009, “The Effects of Government Spending Shocks on Consumption under Optimal Stabilization” , *European Economic Review*, 53(7), 815—829.
- [89] Jacoby, H. G. , and B. Minten, 2009, “On Measuring the Benefits of Lower Transport Costs” , *Journal of Development Economics*, 89(1), 28—38.
- [90] Kugler, M. , and E. Verhoogen, 2012, “Prices, Plant Size, and Product Quality” , *Review of Economic Studies*, 79(1) , 307—339.
- [91] Lucas, R. , 1988, “On the Mechanics of Economic Development” , *Journal of Monetary Economics*, 22(1), 3—42.
- [92] Linnemann, L. , 2006, “The Effect of Government Spending on Private Consumption: A Puzzle?” , *Journal of Money, Credit and Banking*, 38, 1715—1736.
- [93] Li, H. , and Z. Li, 2013, “Road Investments and Inventory Reduction: Firm Level Evidence from China” , *Journal of Urban Economics*, 76, 43—52.
- [94] Presbitero, A. F. , 2016, “Too Much and Too Fast? Public Investment Scaling–up and Absorptive Capacity” , *Journal of Development Economics*, 120, 17—31.
- [95] Romp, W. E. , and J. De Haan, 2005, “Public Capital and Economic Growth: A Critical Survey” , *EIB papers*, 10(1) , 41—70.
- [96] Storeygard, A. , 2016, “Father on Down the Road: Transport Costs, Trade and Urban Growth in Sub–Saharan Africa” , *Review of Economics Studies*, 83, 1263—1295.

附录（图表目录）

图 1	2019 年“一带一路”国家基础设施发展总指数	02
图 2	“一带一路”国家基础设施发展总指数变化（2010-2019）	03
图 3	中东欧地区基础设施发展指数波动较大的国家情况	06
图 4	部分国家基础设施发展指数（2010-2019）	07
图 5	2018 年交通行业项目占比情况	08
图 6	多边金融机构对“一带一路”国家项目资金支持情况	09
图 7	“一带一路”国家基础设施私人投资额变化情况	10
图 8	发展环境指数热力地图	16
图 9	2010-2019 年“一带一路”国家基础设施发展环境指数	17
图 10	2010-2019 年各区域发展环境指数变化情况	18
图 11	“一带一路”国家主权信用风险评级分布特征	21
图 12	发展需求指数热力地图	24
图 13	2010-2019 年“一带一路”国家基础设施发展需求指数	25
图 14	独联体七国和蒙古发展需求指数变化情况	26
图 15	中东欧发展需求指数变化情况	26
图 16	东南亚发展需求指数变化情况	27
图 17	各收入水平国家发展需求指数	29
图 18	发展成本指数热力地图	30
图 19	2010-2019 年“一带一路”国家基础设施发展成本指数	31
图 20	2010-2019 年各区域发展成本指数变动趋势	32
图 21	三个月 Libor 利率（%）（美元计价）变化情况	34

图 22	发展热度指数热力地图	35
图 23	2010-2019 年“一带一路”国家基础设施发展热度指数	36
图 24	2009-2018 年基础设施各细分行业的私人投资情况	39
图 25	2018 年能源部门的私人投资情况	40
图 26	中企参与葡语国家基建指数趋势	44
图 27	中企参与葡语国家基建指数的四个维度指数趋势	45
图 28	中企参与葡语国家基建总指数趋势	46
图 29	中企参与葡语国家基建指数	46
图 30	埃及基础设施发展环境指数变化情况	53
图 31	埃及基础设施发展需求指数变化情况	53
图 32	埃及基础设施发展成本指数情况	54
图 33	埃及基础设施发展热度指数变化情况	55
图 34	印度尼西亚基础设施发展环境指数变化情况	58
图 35	印度尼西亚基础设施发展需求指数变化情况	58
图 36	印度尼西亚基础设施发展成本指数情况	59
图 37	印度尼西亚基础设施发展热度指数变化情况	60
图 38	安哥拉基础设施发展环境指数变化情况	63
图 39	安哥拉基础设施发展需求指数变化情况	63
图 40	安哥拉基础设施发展成本指数情况	64
图 41	安哥拉基础设施发展热度指数变化情况	65
图 42	沙特基础设施发展环境指数变化情况	68
图 43	沙特基础设施发展需求指数变化情况	68
图 44	沙特基础设施发展成本指数情况	69
图 45	沙特基础设施发展热度指数变化情况	69
图 46	哈萨克斯坦基础设施发展环境指数变化情况	73
图 47	哈萨克斯坦基础设施发展需求指数变化情况	73
图 48	哈萨克斯坦基础设施发展成本指数情况	74
图 49	哈萨克斯坦基础设施发展热度指数变化情况	75

表 1	“一带一路”国家基础设施发展指数得分	03
表 2	2019 年东南亚地区国家指数排名	05
表 3	2019 年国家指数排名及变动（TOP20）	07
表 4	美联储加息时间表（2015 年 - 至今）	13
表 5	IMF 主要预测数据（单位：%）	14
表 6	各区域发展环境指数变化情况	17
表 7	发展环境指数排名（TOP15）	19
表 8	2018 年主权信用风险评级结果	20
表 9	“一带一路”部分国家受制裁情况	22
表 10	部分“一带一路”国家基础设施相关制度	22
表 11	各区域发展需求指数变化情况	25
表 12	发展需求指数排名（TOP15）	27
表 13	各区域发展成本指数变化情况	31
表 14	发展成本指数排名（TOP15）	33
表 15	各区域发展热度指数变化情况	36
表 16	发展热度指数排名（TOP15）	38
表 17	发展热度指数变化最大的 5 个国家	38
表 18	中企参与葡语国家基建指数的国家指数排名情况	47
表 19	埃及基础设施发展指数及变化情况	52
表 20	印度尼西亚基础设施发展指数及变化情况	57
表 21	安哥拉基础设施发展指数及变化情况	62
表 22	沙特基础设施发展指数及变化情况	67
表 23	哈萨克斯坦基础设施发展指数及变化情况	72
表 24	2019 年 5-12 月部分“一带一路”国家选举情况	79
表 25	2018 年“一带一路”沿线部分国家自然灾害事件梳理	80



BRiDi

2019-REPORT



中国对外承包工程商会
China International Contractors Association
TEL: 010-81130091
E-mail: consulting@china.org