



Eurasian  
Development Bank

# 交通走廊基础设施:

项目观察站及《2026年欧亚交通框架》项目交互式地图

工作文件 26/9

阿拉木图 2026

维诺库罗夫, E., 扎博耶夫, A., 库兹涅佐夫, A., 奥马罗夫, A. (2026) 《交通走廊基础设施: 欧亚交通框架项目观察站与交互式地图——2026》。工作文件26/9。阿拉木图: 欧亚开发银行。

欧亚交通框架是由相互衔接的纬向和经向国际交通走廊及路线组成的网络, 旨在保障欧亚各国与国际市场的经贸联系。欧亚交通框架项目观察站有助于评估正在实施的项目规模以及各走廊发展所需的投资额。截至2026年6月1日, 欧亚地区正在实施或计划实施的项目共有402个, 总投资额超过3450亿美元; 中亚地区共有114个项目, 总投资额超过717.5亿美元。所有项目中, 超过84%涉及公路和铁路的建设、改建或现代化改造。其中, 超过60%的项目正在积极实施中。欧亚地区共有7个跨境项目, 其中2个是按照跨境PPP (公私合作) 原则实施的。通过欧亚交通框架的交互式地图, 可以对每个项目进行地理定位, 并将其与欧亚地区的具体走廊关联起来。

**关键词:** 欧亚交通框架、欧亚、交通、投资、交通走廊、基础设施、交通互联互通、中亚。

**JEL:** F15, F17, L92, O19, R11, R41.

致谢。欧亚开发银行 (EDB) 作者团队谨向国际道路运输联盟 (IRU) 驻欧亚常驻代表团领导瓦迪姆·扎哈连科, 以及俄罗斯科学院地理研究所制图与地球遥感部主任安德烈·梅德韦杰夫, 对报告及交互式地图的编制所作的贡献表示感谢。

使用条款。允许转载或以其他方式复制本文的全部或部分内容 (包括大段摘录), 以及将其发布在外部电子资源上, 但必须注明原文出处。

报告的电子版可在欧亚开发银行网站上查阅: <https://eabr.org/analytics/special-reports/>

© 欧亚开发银行, 2026

# 摘要

欧亚开发银行（EDB）设立了“**欧亚交通框架观察站**”——是一个用于**监测**和系统化整理属于**欧亚交通框架的交通走廊及路线**基础设施发展项目的**分析工具**。该观察站包含欧亚交通框架内国际交通走廊和路线基础设施发展项目的数据库，以及用于定位这些项目的地理信息系统（图1）。该观察站覆盖欧亚地区的13个国家<sup>1</sup>，以及**中国在中亚各国境内资助的项目**。该观察站的数据来源于公开信息来源，包括国家和国际交通发展计划、新闻稿、专家评估及其他可获取的信息，并据此进行构建和更新。

**2026年**，对交通项目的实施情况**进行了监测**。具体而言，删除了已完成项目的信息，并新增了新启动项目的信息。**项目数量的增加**，得益于将机场及航空基础设施、跨北极运输走廊的海港基础设施，以及该地区各国日益关注的高速铁路干线纳入分析范围。

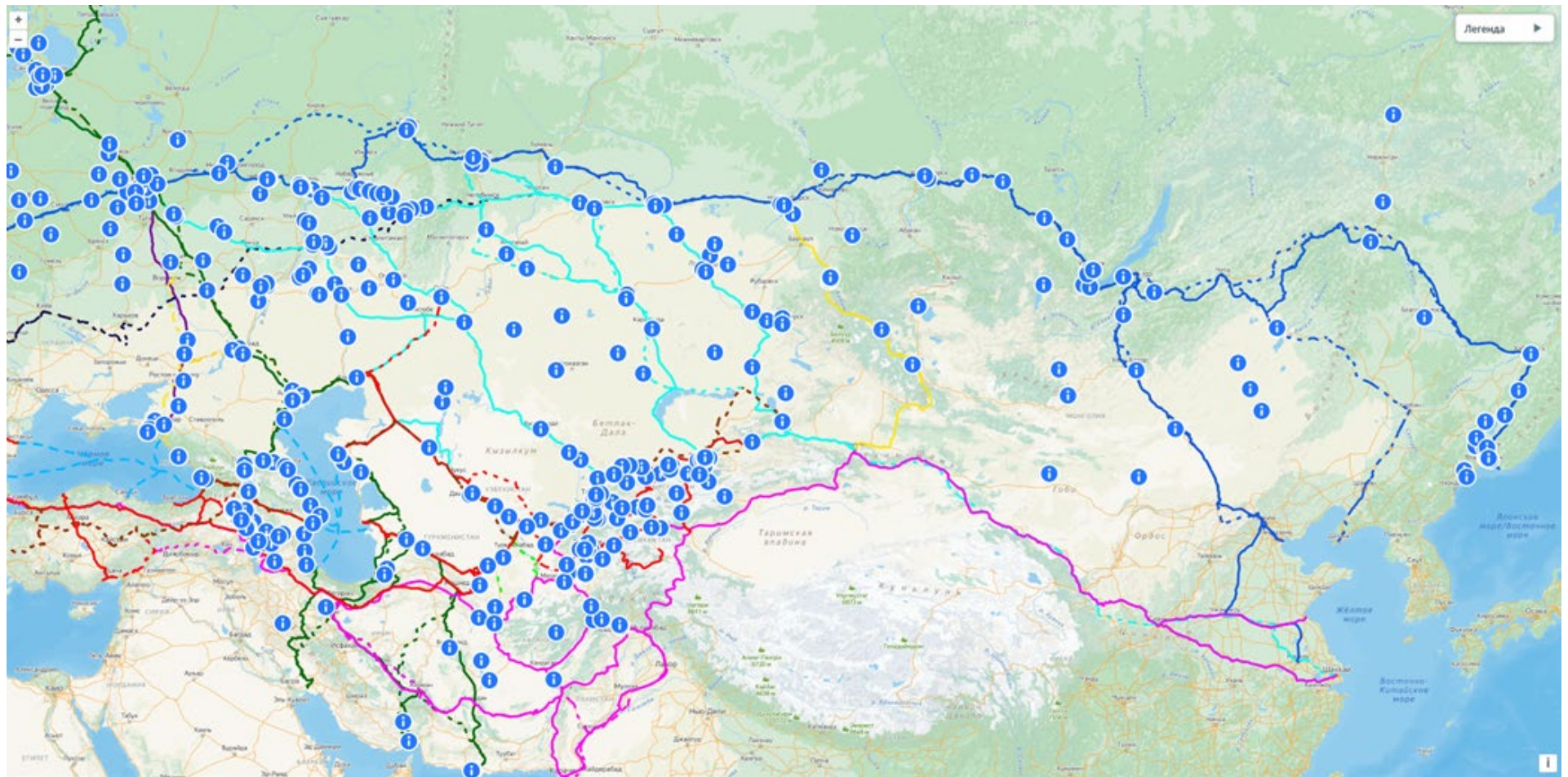
2025年，欧亚地区沿交通走廊**投入运营**的基础设施**项目总投资额超过100亿美元**。该投资额不包括俄罗斯铁路东部试验场的现代化改造费用，因为该超大型项目的施工仍在进行中。**其中约60%的资金**用于在中亚地区实施的项目。

在2025年竣工的最大型基础设施项目中，包括： - 哈萨克斯坦**多斯特克—莫伊恩蒂现代化铁路线**的投入运营（通过建设第二主线，其运力提高了五倍）、**阿什哈巴德—马里—土库曼纳巴特高速公路**，以及**土库曼斯坦境内“北—南”国际运输走廊**，在**土库曼巴希—加拉博加兹至哈萨克斯坦边境路段**、**吉尔吉斯斯坦“南北”替代公路科克—阿尔特山口隧道**，以及**塔吉克斯坦奥比加尔姆—努罗博德公路路段**均已投入运营。乌兹别克斯坦**布哈拉—乌尔根奇—希瓦铁路电气化工程**已竣工，并开通了高速客运服务。

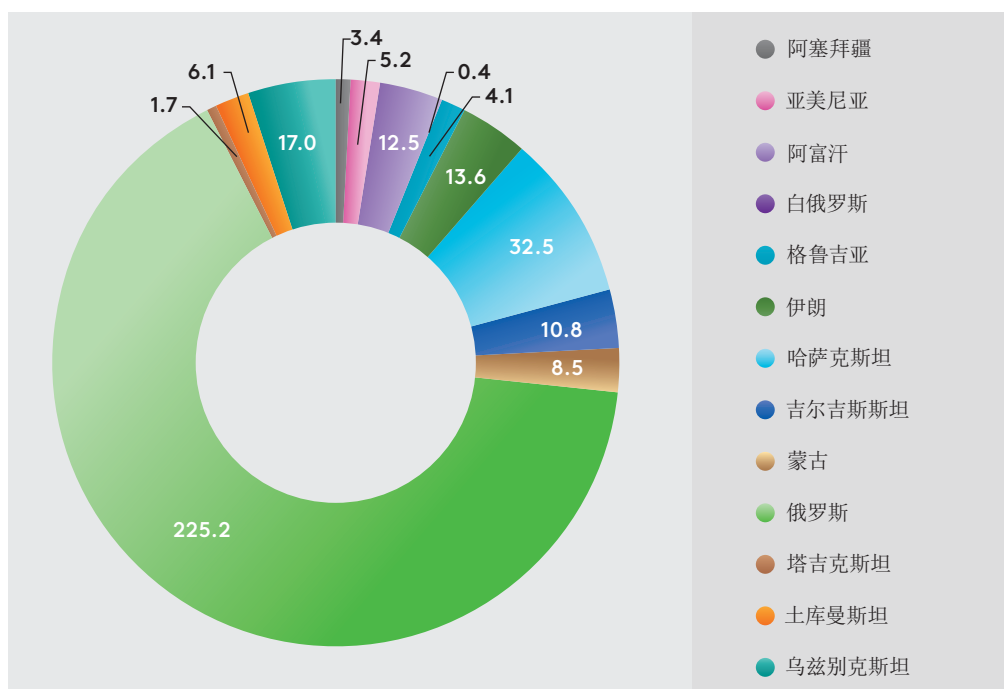
2026年版项目观察站收录了正在实施的项目信息，以及处于项目文件编制阶段或前瞻性规划阶段的项目信息。关键参数包括：项目名称、简要描述、实施国家、运输走廊、运输方式、投资总额（按资金来源分类）、实施时间表及状态、是否具有PPP特征，以及国际开发银行和其他国内外发展机构是否参与项目实施。截至2026年7月1日，**该观察站共收录了402个欧亚交通框架发展项目**，包括已实施和规划中的项目，**总投资额达3450亿美元**（图2）。

<sup>1</sup> 阿塞拜疆、亚美尼亚、阿富汗、白俄罗斯、格鲁吉亚、伊朗、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、俄罗斯、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦

↓ 图1. 欧亚交通框架交互式地图



来源：EDB。



← 图2. 欧亚地区各国对欧亚交通框架发展的投资分布，单位：十亿美元

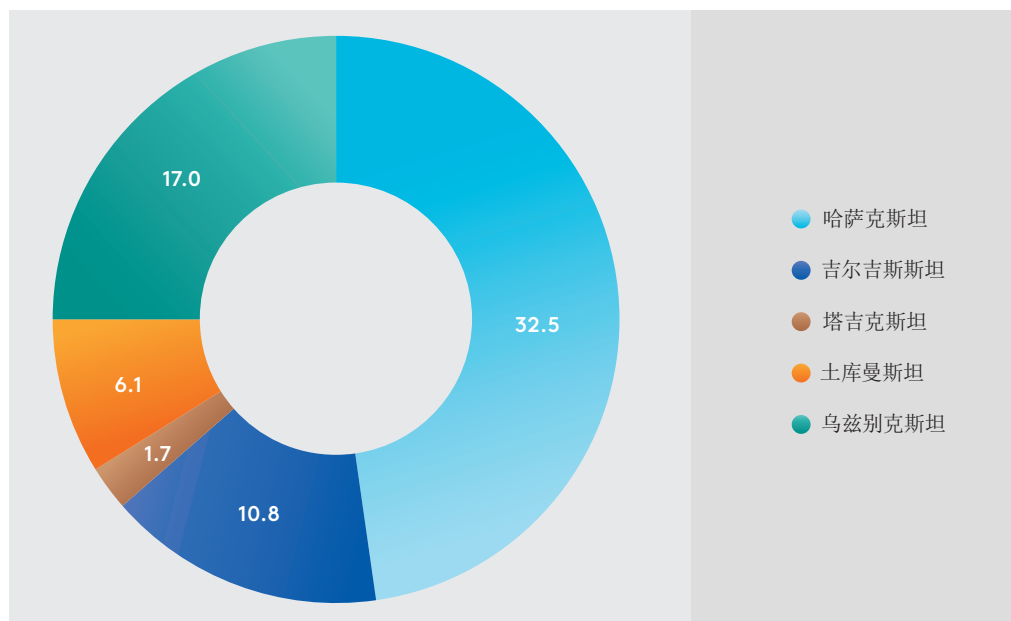
来源：EDB分析师计算。

就投资规模而言，欧亚交通框架发展项目中，公路领域占比最高（51.7%），按国家划分则以俄罗斯居首（49.3%）。就正在实施项目的总价值而言，俄罗斯所占份额显著更高，达65.4%，即2252亿美元。**值得注意的是，欧亚交通框架十大最大基础设施项目中有8个正在俄罗斯实施。**

**北欧亚走廊的建设是资本密集度最高的。**投资总额估计为848亿美元，占整个欧亚交通框架总资本支出的四分之一以上。2025年“北—南”国际运输走廊的总建设成本预计为503亿美元（不包括莫斯科—圣彼得堡高速铁路）。

**按投资规模计算，欧亚交通框架开发项目总数中，超过62%的项目处于实施阶段。**另有8.8%的项目处于项目文件编制阶段，29%处于规划阶段。

**中亚各国占欧亚交通框架发展投资总额的21%以上。**目前正在实施或计划实施的项目共有**114个，总投资额超过717.5亿美元（图3）**。其中，**哈萨克斯坦实施的项目占该总额的45%以上**。中亚各国近56%的投资用于公路网络建设，这表明公路运输在该地区国际运输和贸易发展中发挥着重要作用。另有29.8%的投资用于建设穿越中亚的运输走廊铁路段。



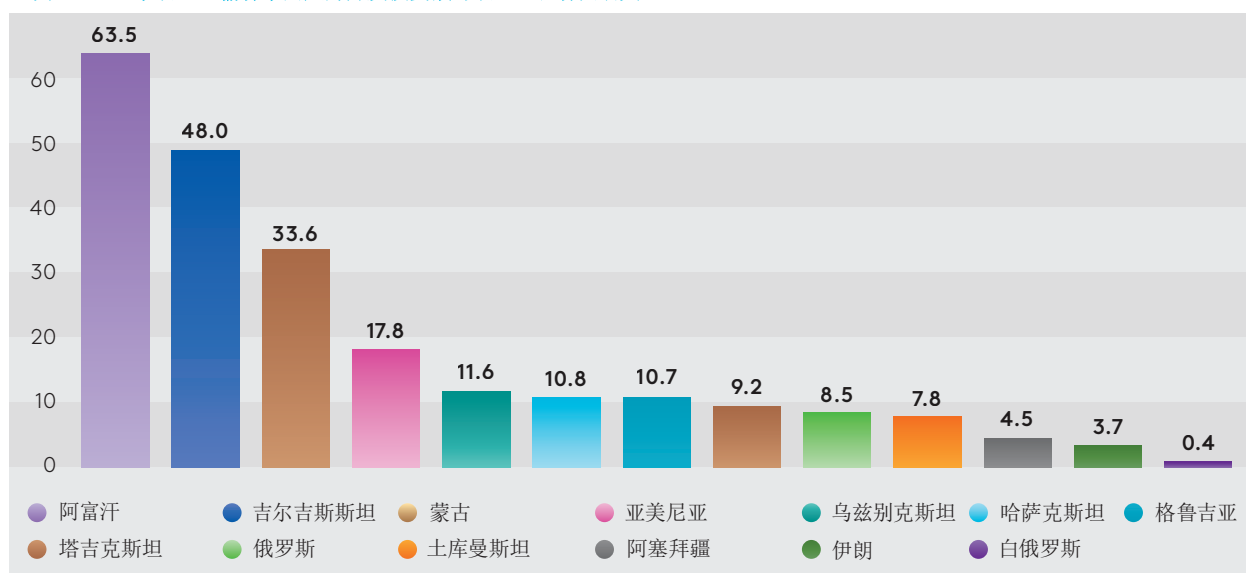
← 图3. 中亚各国对欧亚交通框架发展项目的投资额（单位：十亿美元）。

来源：EDB分析师计算。

中亚地区用于发展欧亚交通框架的大部分投资——428亿美元——用于开发TRASECA走廊的各路段，包括跨里海国际运输路线。前10大交通走廊发展项目占中亚各国欧亚交通框架发展总投资额的42%。

该观察站的数据表明，在中亚、南高加索、蒙古和阿富汗等无海路出海口和/或地势多山的国家，在建设新交通基础设施或现代化改造现有交通走廊路段方面，所需投资规模不仅在名义值上相当可观，而且相对于其国内生产总值（GDP）的比重也相当高（图4）。

↓ 图4. 2025年欧亚运输骨干网走廊开发投资额与欧亚地区各国名义GDP之比，%



来源：世界银行（GDP数据），EDB分析师计算（交通走廊基础设施建设投资额）。

实施大型交通项目需要大量资金，这些资金可来自政府（国家预算）或通过融资筹集。资金短缺，尤其是国家预算资金的短缺，意味着许多大型国家及区域项目无法同时实施。正因如此，许多大型项目长期处于规划阶段，这一点在“观察站”中有所体现。外部融资的三大主要来源包括主权贷款、非主权贷款以及PPP模式，其中包括跨境PPP项目。对于小国而言，那些在结构设计上

不会显著增加国家预算负担的PPP项目极具吸引力。与此同时，为实施具有重要社会经济意义的公路和铁路建设及现代化改造项目，各国仍亟需从国际发展机构吸引主权融资。就此而言，**该“观察站”可协助确定项目优先级，以符合欧亚地区所有国家的共同利益。**

在欧亚地区的402个项目中，共有123个项目计划引入私营企业参与实施（其中近一半属于物流和仓储领域）。**有27个项目正在或可能按照PPP原则实施。其中8个项目属于跨境项目**，即可以依据跨境PPP原则实施（如中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦铁路走廊、跨阿富汗铁路走廊、贾林达—莫赫边境口岸地区横跨阿穆尔河的组合式桥梁等）。按项目总成本计算，欧亚交通框架发展项目中超过62%由国家预算资金资助。国际开发银行（MDBs）参与了48个项目的实施（占处于实施阶段或项目文件编制阶段的总项目数的15.3%）。另有29个规划中的项目计划吸引国际开发银行提供的主权或非主权融资。在中亚地区，114个项目中有43个（占37.7%）通过吸引国际开发银行资金获得融资。

**中国积极参与中亚交通基础设施建设。**在中国的参与下，总投资额超过120亿美元的项目正在实施，**其中来自中国资金的投入超过70亿美元**。这些项目中的大部分都纳入了“一带一路”（BRI）倡议。该观察站指出了中国参与的多种形式——从提供贷款和赠款、中国企业参与设计和施工，到外国直接投资（FDI）以及与中国企业合作开展公私合作伙伴关系。该地区由中国参与实施的最大项目是建设中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦（CKU）铁路走廊。关于中国参与中亚交通基础设施建设的详细信息，见第1节。

**该观察站可作为协调发展欧亚交通框架的工具**，防止位于不同国家、属于同一走廊的各路段出现新的瓶颈。这种协调有助于提高投资效率，特别是对于共同交通走廊参与国之间的跨境项目而言。该观察站可作为监测欧亚地区内陆发展中国家交通基础设施发展的工具，以落实《2024至2034年阿瓦津行动计划》，以及将于2026年秋季正式启动的2026-2035年联合国可持续交通十年计划。

# 1. 中国在中亚交通基础设施发展中的作用

中国积极参与中亚地区交通基础设施现代化建设及国际运输走廊的发展，既作为投资者，也作为一系列投资项目的总承包商。其努力旨在加强该地区各国与中国市场的贸易和物流互联互通，推动中亚融入全球经济，并为将中国商品运往欧洲、俄罗斯和中东地区开辟可靠的陆路运输通道。

当今，中国与中亚各国在交通基础设施领域的合作已超越了传统双边伙伴关系的范畴，成为该地区各国国家利益与2013年中国在哈萨克斯坦提出的“一带一路”（BRI）全球倡议实现协同效应的关键驱动力。

由此，中国直接参与了中亚的基础设施转型以及欧亚交通框架的构建。

欧亚交通框架观察站收录了二十余个有中国参与的交通基础设施发展项目信息。中国的参与主要通过以下几种形式实现，这些形式可以相互补充：

- 为交通项目实施提供信贷资源；
- 为项目实施、项目文件编制等提供赠款资金，包括技术援助形式；
- 中国企业参与交通基础设施项目的设计和建设（包括应用中国先进技术）；
- 与中国企业合作开展公私合作项目，包括跨境PPP项目；
- 外国直接投资（FDI），包括中国股东在建设并运营交通基础设施项目的公司中持股。

如表4所示，中国参与了各类交通基础设施项目的建设——包括公路和铁路、机场、海港码头、物流中心及仓储综合体。

↓ 表1. 纳入观察站并在中亚地区由中国企业参与实施的交通基础设施项目示例清单

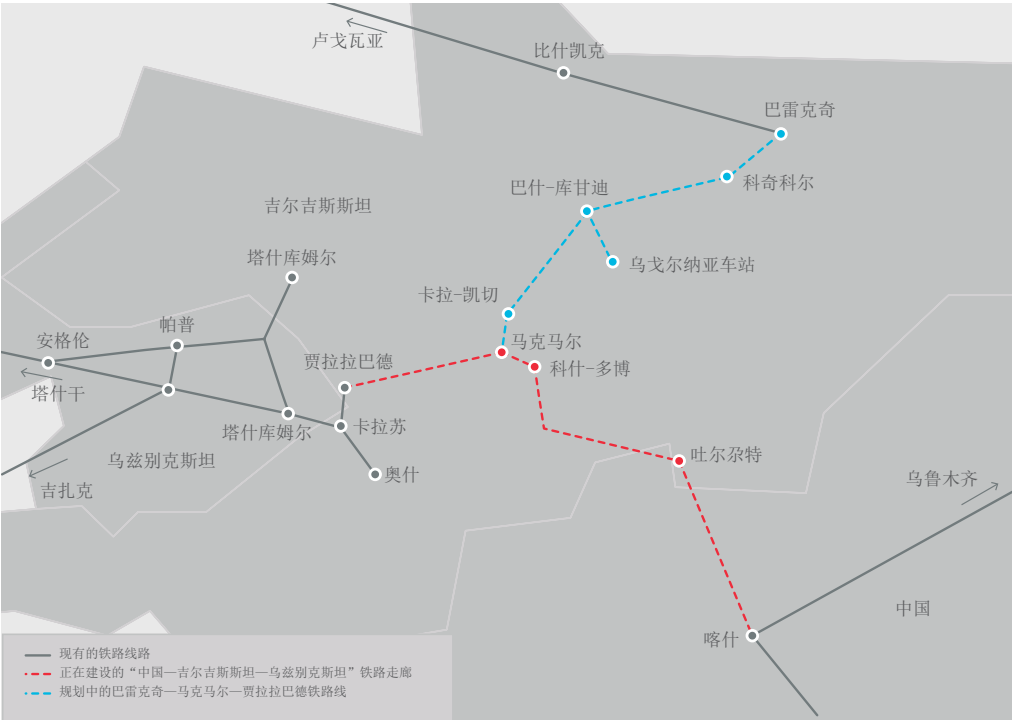
| 项目名称                          | 国家               | 领域   | 项目实施状态   | 中国的参与形式                                                                                      | 投资总额, 百万美元 | 其中中国参与部分, 百万美元                         |
|-------------------------------|------------------|------|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------|
| 中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦 (CKU) 铁路走廊建设 | 中国、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦 | 铁路   | 正在实施     | 由中方参与的铁路建设与运营 <b>合资企业</b> 。参与铁路 <b>设计与建设</b> (CRI, CRCC)。贷款。<br>中国银行提供了贷款 (中国进出口银行、中国国家开发银行) | 4700.0     | 2350 (贷款)<br>1,198.5 (中国在合资企业注册资本中的份额) |
| 库里克国际贸易港开发                    | 哈萨克斯坦            | 海港   | 正在实施     | <b>FDI</b> 。<br>中国国友材料集团将投资建设一个新的多功能港口综合体                                                    | 444.0      | 300.0 (未来将扩容至1100)                     |
| 别迭里公路边境口岸建设                   | 吉尔吉斯斯坦、中国        | 边境口岸 | 正在实施     | <b>提供赠款</b>                                                                                  | 41.4       | 41.4                                   |
| 巴尔克松—别迭里—乌奇图尔凡—阿克苏公路的建设与改建    | 吉尔吉斯斯坦           | 公路   | 正在实施     | <b>参与建设</b> 。<br>总承包商——CRBC                                                                  | 610.0      | -                                      |
| 塞拉赫斯—马里—塞尔赫塔巴特高速公路建设          | 土库曼斯坦            | 公路   | 正在实施     | <b>参与建设</b> 。<br>中国企业“中土文化中心”和 中国水电十二局                                                       | 2200.0     | -                                      |
| 位于“伊尔克什坦”边境口岸附近的煤炭物流中心        | 吉尔吉斯斯坦           | 物流中心 | 正在编制项目文件 | <b>FDI</b> 。<br>新疆大成源隆科技有限公司将投资建设物流中心、仓储场地、选矿厂及带式输送机                                         | 430.0      | 430.0                                  |
| 塔什干—撒马尔罕收费高速公路建设              | 乌兹别克斯坦           | 公路   | 正在编制项目文件 | <b>参与建设</b> 。<br>中国企业参与了将负责建设该高速公路的联合体。<br><b>贷款</b> 。<br>中国银行将提供贷款 (中国进出口银行、中国国家开发银行)       | 2185.0     | 1857.0                                 |
| 穆尔加布—库尔马公路翻新工程                | 塔吉克斯坦            | 公路   | 正在实施     | <b>参与建设</b> 。<br>CRBC——总承包商<br><b>贷款</b> 。<br>中国进出口银行提供贷款                                    | 75.6       | 50.5                                   |
| 贾拉拉巴德国际机场建设                   | 吉尔吉斯斯坦           | 机场   | 正在实施中    | <b>参与建设</b> 。<br>中国建筑第五工程局股份有限公司——总承包商                                                       | 362.0      | -                                      |

来源: EDB分析师计算。

在中亚地区，目前正在实施的投资总额超过120亿美元的项目中，中国企业均以各种形式参与其中。 中国银行或商业公司以贷款、赠款或吸引的FDI形式提供的资金总额超过70亿美元。中国在该地区实施和资助的大部分项目都属于“一带一路”倡议（BRI）的范畴。

该地区由中国参与实施的最大项目是建设中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦（CKU）铁路走廊。该跨境项目的目标是连接中国、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦的铁路系统，并在三国之间开通直达的客运和货运通道。首要任务是为日益增长的中国与乌兹别克斯坦之间的贸易流量开辟最短路线。更长期的目标是，通过土库曼斯坦及土库曼巴希—阿利亚特/巴库渡轮航线，开辟一条通往土耳其和欧盟国家的替代货运路线，并建设具有发展前景的中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦—阿富汗铁路线路。该项目是在“一带一路”倡议框架下实施的。

走廊路线（图5）：喀什（中国）—吐尔尕特—马克马尔—贾拉拉巴德—卡拉苏—安集延（乌兹别克斯坦）。 随后，该走廊将与乌兹别克斯坦的铁路网络接轨，从而可向阿富汗、哈萨克斯坦、塔吉克斯坦和土库曼斯坦方向运输货物。



← 图5. 中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦跨境铁路走廊建设项目

来源：EDB。

铁路线路总长度为523公里——其中213公里位于中国境内，260公里位于吉尔吉斯斯坦境内，50公里位于乌兹别克斯坦境内。计划建设27座隧道（103公里）、会车线、48座桥梁（16公里）、20个区段车站和会车线，其中包括2个边境站和转运站。根据可行性研究报告，初期将建设单线非电气化铁路，但桥梁和隧道将预留建设第二主线的空间。第二阶段，该线路将升级为双线并实现全面电气化。在中国西部和吉尔吉斯斯坦境内，部分铁路路段将位于高海拔地区。

货运潜力估计为每年700万（单线方案）至2000万吨（双线方案）。

该项目构想于1996年提出，但直至2023年，该地区各国才就其实施达成共识。该项目的预可行性研究和可行性研究均由中方出资，并由中国设计单位编制完成。

2024年6月6日，关于共同推进“中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦”铁路项目合作的三角政府间协议在北京签署。2024年9月，成立了负责铁路建设和运营的合资企业（“中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦铁路公司”有限责任公司）。该项目的实施形式为商业合资伙伴关系，类似于跨境PPP。此前，连接昆明与万象的“中国—老挝”高速铁路项目便是以类似方式实施的。

2024年12月27日和2025年4月29日，分别举行了铁路建设“奠基”仪式以及桥梁和隧道开工仪式。

该项目总投资47亿美元，其中大部分由中国提供资金：

- 23.5亿美元（50%）由中国进出口银行和中国国家开发银行提供非商业贷款；
- 23.5亿美元（50%）将由一家合资企业出资，其中中国持股51%（11.985亿美元），吉尔吉斯斯坦持股24.5%（5.7575亿美元），24.5%由乌兹别克斯坦持有（5.7575亿美元）。

为实施该项目，已引入中国铁路建设、桥梁和隧道施工、机车车辆供应、设备及材料使用、人员招聘等领域的企业。具体而言，铁路的设计和建设由中国铁建（CRCC）和中国铁路国际（CRI）负责。

另一个因素是中国（1435毫米）与吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦（1520毫米）所采用的轨距标准不兼容。已确定将吉尔吉斯斯坦的马克马尔车站作为轨距转换和货物转运点。因此，吉尔吉斯斯坦境内全长167.5公里的铁路将采用1435毫米轨距。

该项目对吉尔吉斯斯坦的优势：提升国内交通互联互通水平，增加过境运输收入，并促进该国北部与南部地区之间的内部交通互联互通。此外，新的跨境走廊将使中国与乌兹别克斯坦之间的集装箱运输能够沿最短路线开展。

该项目对乌兹别克斯坦的益处：改善与中国的贸易物流能力，巩固该国作为过境国的地位，并释放集装箱运输的发展潜力——到2030年，其运输量有望从目前的10万TEU增长至50万TEU，增幅达五倍。

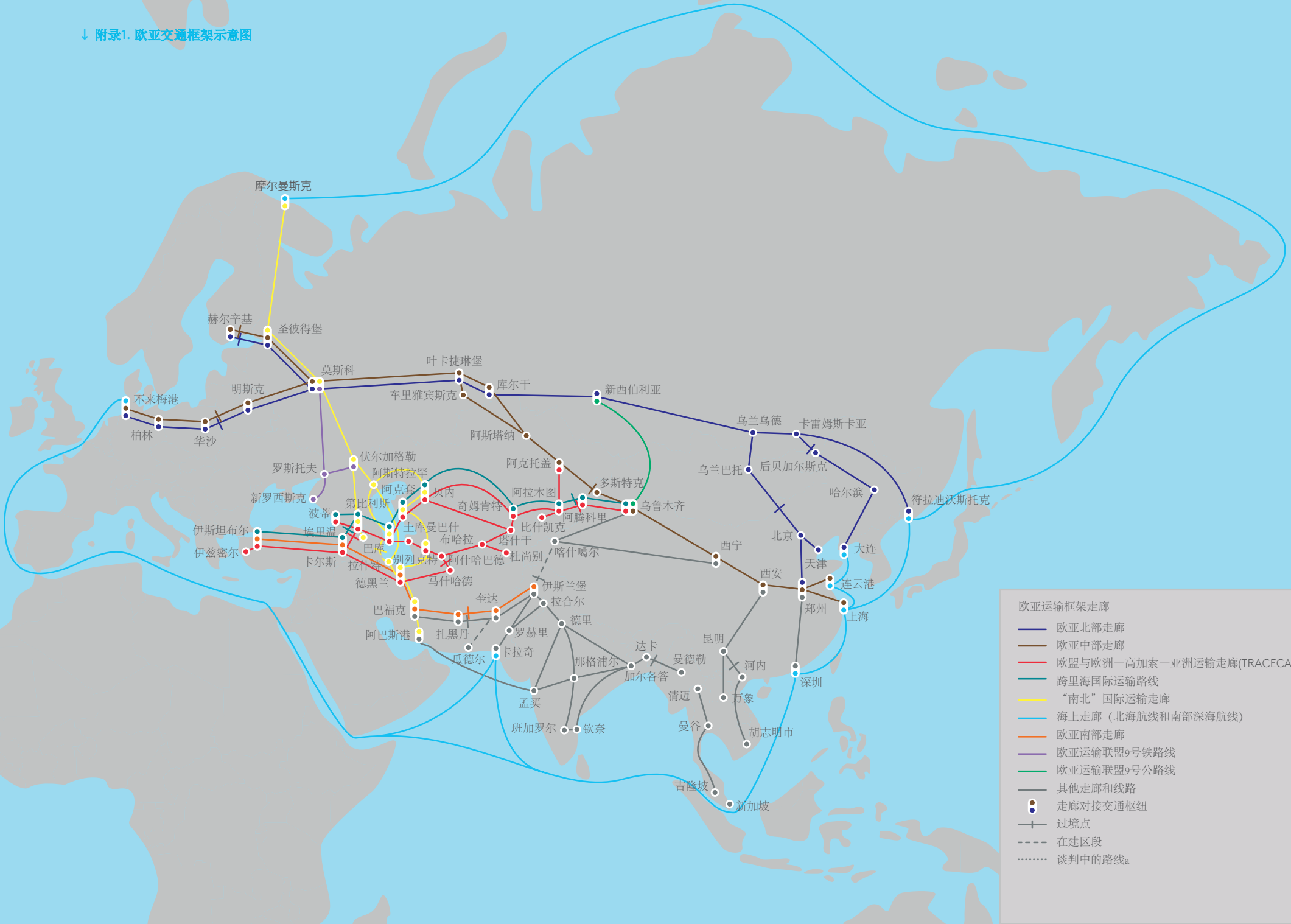
对于中国、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦而言，中吉乌铁路可发挥经济走廊的作用，因为沿线将开始开发和开采资源，并催生新的商业机会。铁路沿线分布着大型铜、铁矿石、黄金、铋和煤炭矿床。

铁路网络的发展将通过降低运输成本和产生乘数效应，对吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦的许多经济部门产生影响。

该项目在解决环境和气候问题方面发挥着重要作用。该走廊应将目前中国与中亚国家之间部分由公路运输的货运量，转向更环保的铁路运输。

该项目通过将中吉乌走廊与其他区域走廊（包括现有的“北—南”国际运输走廊、跨里海国际运输通道(TMTM)、塔吉克斯坦—乌兹别克斯坦—土库曼斯坦走廊等现有走廊，以及具有发展前景的走廊，包括未来将开通的跨阿富汗铁路走廊，该走廊将通往南亚的海港。

↓ 附录1. 欧亚交通框架示意图



# 缩写词表

**GDP**——国内生产总值  
**GIS**——地理信息系统  
**PPP**——公私合作  
**EDB**—— 欧亚开发银行  
**EAEU**—— 欧亚经济联盟  
**EU**——欧洲联盟  
**EEC**——欧亚经济委员会  
**UNECE**——联合国欧洲经济委员会  
**RWPP**——铁路口岸  
**CKU**——中吉乌铁路走廊  
**IBCP**——国际公路边境口岸  
**MDB**——多边开发银行  
**ITC**——国际运输走廊  
**FDI**——外国直接投资  
**JV**——合资企业  
**XUAR**——新疆维吾尔自治区  
**USA**——美利坚合众国  
**TAR**——跨亚铁路  
**TAT**——塔吉克斯坦-阿富汗-土库曼斯坦运输走廊  
**TLC**——运输物流中心  
**TMTM**——跨里海国际运输路线（中线走廊）  
**TRASECA**——欧洲-高加索-亚洲运输走廊  
**TEO**——技术经济可行性研究  
**CAREC**——中亚区域经济合作  
**UN ESCAP**——联合国亚洲及太平洋经济社会委员会  
**BRI** — “一带一路”倡议  
**CRBC**——中国路桥集团  
**CRCC**——中国铁建  
**CRI**——中国铁路国际  
**TEN-T** — 泛欧交通网络  
**%** — 百分比  
**年** — 年  
**年** — 年  
**美元** — 美元  
**km** — 公里  
**m** — 米  
**mln** — 百万  
**bln** — 十亿  
**tn** — 万亿  
**k** — 千



Eurasian Development Bank

分析工作管理局  
欧亚开发银行

您可将对本报告的评论、建议和意见发送至以下地址  
[pressa@eabr.org](mailto:pressa@eabr.org)



Eurasian Development Bank

[www.eabr.org](http://www.eabr.org)