

中国重大基础设施短期提升经验梳理及推广

沈志锋¹, 臧 喙¹, 朱晓清²

(1. 郑州大学管理学院, 郑州 450001; 2. 大连理工大学经济管理学院, 辽宁 大连 116000)

摘要: 在改革开放之后的 40 年中, 为什么中国重大基础设施能够在如此短的时间由落后到引领全球? 这不仅值得推广的实践经验, 也是值得探讨的理论问题。通过采用比较研究法对中国重大基础设施项目实施的经验进行梳理, 形成制度、技术、管理、资金和理念等方面的理论化经验, 并剖析其海外推广的可行性。最后以京沪高铁和海外高铁建设进行对比, 进一步说明中国重大基础设施提升经验的适用性与成效。研究探讨如何向全球基础设施市场提供中国经验和中国方案, 并为进入国际市场的中国企业, 特别是“一带一路”基础设施项目的相关企业提供参考。

关键词: 重大基础设施; 中国经验; 经验推广

中图分类号: F12; F294 **文献标志码:** A **文章编号:** 1671-1807(2025)02-0027-06

在改革开放初期, 中国基础设施建设面临诸多挑战, 然而, 经过几十年的快速发展, 中国在重大基础设施建设方面取得了显著成就。例如综合立体交通网总里程超过 600 万 km, “6 轴 7 廊 8 通道”主骨架基本成形, 覆盖全国超过 80% 的县(市、区), 服务全国 90% 左右的经济和人口, 能源领域西北、东北、西南、海上四大战略通道持续完善, 形成了“四大战略通道+五纵五横”的干线管网络格局。如今, 中国的机场、港口、高铁和桥梁等基础设施项目的投资方法、设计理念、施工模式和运营方式取得了巨大成功。基础设施建设对于一个国家而言是一种高效的投资, 越来越多的学者认为基础设施建设对一个国家的经济具有“乘数效应”, 如中国 20 世纪 90 年代的大规模基础设施发展在维持中国经济高速增长方面发挥了关键作用^[1]。同时, 基础设施的改善不仅可提高经济效率, 还可通过降低国际贸易成本增强国内与全球市场的经济联系^[2]。在全球范围内, 基础设施建设的重要性日益凸显, 许多国家纷纷掀起了基础设施建设的浪潮。过去, 国际社会主要借鉴美国等发达国家的基础设施建设经验, 然而, 随着中国在这一领域取得显著成就, 越来越多

的国家开始关注并学习中国的建设技术和管理经验。在此背景下, 系统梳理和推广中国重大基础设施建设经验, 不仅符合当前国际发展的需求, 也有助于推动中国基础设施建设的国际化进程。

经验学派认为, 从案例和经验研究中可以得出对管理实践更具有指导意义的管理理论, 并提出了经验学派的研究方法——比较研究法, 即认识和描述不同组织结构中的基本相同之处, 对这些相同点进行搜集和分析, 从中得出一些能够更好预测和应用类似情景的一般结论^[3]。故采用比较研究法将中国基础设施建设过程中的相同点进行总结, 得出中国基础设施建设的经验, 并根据这些经验适用情况, 结合海外基础设施建设面临的难点来研究中国重大基础设施建设推广的可行性。

1 中国基础设施建设经验总结与推广分析

1.1 制度: 以国家政策制度为指导, 加大对重大基础设施建设支持

1.1.1 民主集中制

重大基础设施建设对一个国家的经济发展具有引领作用, 使基础设施具有经济和政治双重性质, 因此受一个国家政治制度的影响较大。民主集

收稿日期: 2024-08-20

基金项目: 教育部人文社会科学研究支持项目(21YJCZH130); 河南省哲学社会科学规划年度项目(2023BZH010); 教育部产学研合作协同育人项目(20220102983); 教育部产学研合作协同育人项目(230901960180950); 河南省高校人文社会科学研究一般项目(2024-ZDJH-031)

作者简介: 沈志锋(1982—), 男, 河南信阳人, 博士, 副教授, 研究方向为制度理论、城市健康管理与风险治理; 臧喙(1996—), 男, 山东烟台人, 硕士研究生, 研究方向为工程项目管理; 朱晓清(2000—), 女, 四川简阳人, 硕士研究生, 研究方向为建筑能源消耗。

中制可以实现资源的科学有效配置,做到集中力量办大事并防止议而不决和决而不行的分散主义,提高组织运转和实现目标的效率,适用于基础设施建设等具有长远利益的活动^[4]。民主集中制是适用于中国基本国情的组织制度,在重大基础设施建设组织中发挥的作用大,效果显著,但由于它具有非常强的政治性质,使其在推广过程中对国家政治特点要求高,推广过程中可复制性差。

1.1.2 用投资拉动基础设施建设

基础设施建设涉及庞大的资金,建设一个重大基础设施离不开资金的支持,同时重大基础设施建设对一个国家经济影响巨大,成为中国调节宏观经济的工具。虽然用投资拉动基础设施建设的行为较为常见,但中国无论在经济好转或是经济衰退时期均投入大量资金拉动基础设施建设的模式却较为独特^[5]。中国每年基础设施建设投资额约占 GDP 的 10%,约占固定资产投资的 20%,最高时接近三分之一,每年大量的资金投入给基础设施建设的提供了资金保障。加大投资是发展基础设施建设中的有效手段,只要国家对基础设施重视度高,其运用到重大基础设施中的可复制性也较大,推广较为容易。

1.1.3 土地公有制

土地获取是基础设施建设过程中重要一步,中国社会主义制度决定了中国土地的公有制,对于基础设施这种国家支持的大型项目而言,土地公有制降低了土地征收成本,提高了征地效率。以沪杭高铁和雅万高铁进行对比,二者长度均为 150 km 左右,中国仅用 3 个月便征地完成,而土地私有制的印度尼西亚自 2016 年 8 月开始征地直到 2020 年 1 月才完成^[6]。不同国家具有本国固定的土地制度,对此制度进行改革对国家政治影响大,因此当前经验尽管在提高基础设施建设效率方面作用较大,但只适于在中国国内或者与中国土地制度类似的国家中推广。

1.1.4 国有企业是基础设施建设的主导力量

基础设施建设具有投资规模大、技术水平要求高、回报周期长、不确定性大等特点,如果全权交给民营企业来完成,可能出现资金供应不上、技术不达标等问题,故中国基础设施建设主要由国有企业负责建设和运营。虽然国有企业相比于私有企业一定程度上被认为较为低效,但在基础设施行业,国有企业全要素生产率在 2005 年便接近私有企业,在此之后生产率继续提升^[7]。国有企业在基础设施

建设方面具有独特优势^[8];其一,国有企业在体量、规模、技术水平、建设经验等各个方面比私有企业更具有优势,保证了基础设施建设质量;其二,国有企业具有一定的社会责任,并不仅以盈利为目的,更是站在国家的角度顾全大局,更适合建设公共项目;其三,国有企业有政府的支持,具有一定的抵抗风险的能力,比私有企业更加稳定。国有企业主导大型基础设施建设是中国自改革开放以来便一直推行的,大部分国家都存在国有企业,对国有企业进行管控,提高国有企业基础设施技术、管理水平,对不同国家的适用范围较大。

1.2 技术与管理:以建设技术为基础,融合独特的管理理念和模式

1.2.1 开放市场,以市场换技术

以市场换技术诞生于 20 世纪 70 年代末,是邓小平基于当时中国技术水平落后、资金不足的国情而提出的重要方针,期望能够通过让步一部分中国市场来引进国外先进的技术和提高中国对外投资吸引力,借此方式来促进中国经济的发展。自“以市场换技术”开始实施到 1997 年巅峰时期,中国累计批准了超过 240 000 个外资项目,协议金额达 4 160 亿美元,实际利用外资 1 510 多亿美元,极大缓解了当年的财政赤字、贸易逆差和外汇储备缺口现象^[9]。在国际化和“一带一路”背景下,开放市场似乎成了大势所趋,要想发展经济,开放市场成为许多国家首选的方式,也是中国重大基础设施建设经验推广难度相对较低、适用范围较广的一项。

1.2.2 形成长远的系统规划

中国在基础设施建设方面并不仅考虑项目当前能够带来的利益,更加注重长远发展和由建设主体带来的相关利益总和,因此对重大的基础设施项目在项目决策阶段就预先制定了长远的系统规划。不仅是国家层面,每个省、每个城市、每个产业、每个经济组织甚至企业层面,都会对基础设施建设提出长远系统规划,涵盖了高铁、高速公路、港口、机场等各类大型基础设施。在重大基础设施项目中,规划是十分重要的一部分,各国在进行重大基础设施这种影响巨大的项目时,都应该提前做好规划,以便当地基础设施的发展能够更稳、更佳。

1.2.3 独特的试点模式

无论是学习国外的技术经验还是推行创新技术时,中国都倾向于推行试点模式。例如,为了创新基础设施融资模式,中国正在大力推进基础设施

不动产投资信托基金(real estate investment trusts, REITs)的发展,并于2020年先后在成都、北京等地区进行试点研究^[10]。这种先试点后推行的模式,有利于中国在试点的过程中及时发现问题,灵活地进行调整,极大地降低了推广风险。试点模式在中国进行创新建设的道路上发挥着重要的作用,其他国家在进行基础设施建设创新学习时,也可先进行小范围试点,再进行大范围的推广,风险大大降低,这种模式几乎适用于所有国家,是其他国家值得借鉴的宝贵经验之一。

1.2.4 基础设施创新模式——前期重视1-N,后期重视0-1

从改革开放初期到现在,中国注重模式创新,在不同时期、不同国情下,采取不同的基础设施建设模式。前期由于中国重大基础设施建设技术水平低、管理经验不足、资金缺乏,中国重视学习国外先进的技术水平,通过引入技术、外资和建设经验迅速增加中国重大基础设施建设数量,依靠基础设施建设来拉动中国经济的发展,并在这个过程中不断丰富中国基础设施建设各方面经验,提高基础设施建设水平。到后期,中国掌握了适合的基础设施建设的技术和方法并在此基础上不断创新,由此进入了快速发展的新阶段。创新模式需要根据各国的实际情况进行,这项经验对不同国家的适用范围不同,必须考量本国的基础设施发展水平,尽管这项措施在中国基础设施发展中发挥了一定作用,但并不是所有国家都需要这样的模式,还应结合自身情况,具体考虑。

1.3 资金:以多元的资金来源为保障,解决重大基础设施建设资金问题

1.3.1 地方政府融资平台的发展

地方政府融资平台本质上是由地方政府牵头为筹集资金而组建的各类城市建设项目运营公司的总称,其筹集资金的方式为地方政府财政补贴或土地划拨以地抵资^[11]。地方政府融资平台虽然被认为具备隐形债务等风险,但其资金回报要求低、资本金和融资成本低、信用良好,能够解决基础设施建设的资金问题。次贷危机时期中国4万亿元计划中有2.2万亿元交由地方政府筹款,而地方政府融资平台极大地解决了地方政府资金短缺的问题,帮助中国顺利度过次贷危机的同时完成了大量基础设施建设^[12]。通过地方政府平台来进行融资,是解决项目融资的好手段,只要政府对此足够支持,其可复制性很大,推广比较容易。在推广过程中,

也可采用试点模式,先在国内发达地区进行试点,再向全国范围推广;在全球推广时,可以先在发展中国家推行再向发达国家推行。

1.3.2 多种融资方式合理运用

近年来,随着金融创新的出现,基础设施建设的融资模式逐渐多元化,中国合理运用各种模式,在不同的条件下采用不同的融资模式,最大限度地发挥各种融资模式的优势,积极调动私有资本。大型基础设施涉及巨大的投资成本,需要国际专业知识,独特的技术和复杂的管理技能,加之基础设施对技术转让和建设地的偏好使政府和社会资本合作(public-private partnership, PPP)成为其采购的理想方法^[1],在全球范围内,PPP已成为实现公共基础设施的首选采购方法^[13]。无论是采用地方政府融资平台,还是其他模式都是为了保证重大基础设施建设资金来源,这些模式对于许多发展中国家而言的适用性非常大,因此推广难度相对不大。

1.4 理念:以中外合作为手段,推行利益共享理念

在人类命运共同体的背景下,中国推行利益共享理论,实行利益共享,保护重大基础设施建设过程中各个投资方的合法权益,促成合作共赢的局面,公私合作、中外合作、外商独资等模式是利益共享理念在中国推行的具体实践。中国机场大多都采用中外合作的模式,上海虹桥机场部分业务管理外包,委托香港机管局管理航站楼;珠海机场采用特许专营模式,委托香港机管局管理整个机场;西安机场采用部分股权合资模式,法兰克福参与经营咸阳机场股份公司^[14]。基础设施建设中融入利益共享理念,是中国吸引外资的重要方式,通过各国、各社会群体之间的合作,不仅可以解决基础设施建设的资金问题,促进中国经济的发展,而且通过不同群体发挥各自的优势,实现整体最优的共赢局面。随着经济全球化趋势,越来越多的国家意识到国内外合作的重要性,在基础设施建设方面也有越来越多的国家选择与中国合作,特别是“一带一路”沿线国家。但有些国家由于思想观念不同,对外商投资的限制较大,更倾向于对本国企业的保护,在这样的国家尽管引入外资对其经济刺激较大,但要想推行利益共享理念却十分困难。

基于以上对中国重大基础设施建设经验的梳理和推广,将中国重大基础设施发展历程分为三个阶段,并梳理不同的经验来源于中国哪些阶段,以及采取这些经验有何效果、推广时适用于什么顺序、推广难度是高是低,结果如表1所示。

表 1 中国重大基础设施短期提升经验总结和推广

建设经验	时间梳理	产生效果	适用范围	推广顺序	推广难度
民主集中制	中国共产党成立至今	提高决策效率	适合在与中国政体相似的国家中推行	—	难
投资拉动基础设施建设	迅猛发展阶段, 全面稳定发展阶段	调节宏观经济	适用于所有国家	由“一带一路”沿线国家向其他国家推广, 由发展中国家向发达国家推广	较易
土地公有制	土地改革至今	加快土地回收速度	适合在与中国土地制度相似的国家中推行	—	难
国有企业的主导力量	改革开放至今	顾全大局, 质量保证	适用于国有经济为主的国家	由单个企业向整个行业推广, 由地方向全国推广	一般
市场换技术	改革开放至今	提高技术水平	几乎适用于所有国家	由开放度较大的国家向其他国家推广	易
系统的规划	改革开放至今	正确的决策	适用于所有国家	由组织能力较强的发达国家向发展中国家推广	易
试点模式	改革开放至今	降低推行风险	适用于所有国家	由典型城市向全国推广	易
创新模式	—	全面稳步发展	适用于特定国家	—	较难
地方政府融资平台	全面稳定发展阶段	资金回报要求低, 融资成本低	几乎适用于所有国家	国内由发达地区向落后地区推广, 全球推广时由发展中国家向发达国家推广	较易
多种融资方式合理运用	全面稳定发展阶段	多元资金来源, 解决资金问题	适用于所有国家	由单个项目向大部分项目再向全国推广	易
利益共享理念	全面稳定发展阶段	利益共享, 合作共赢	适用于大部分国家	由“一带一路”沿线国家向其他各国推广	较易

注: 1978—1989 年为起步阶段, 集中力量加大投入; 1990—2002 年为迅猛发展阶段, 加大国债投资; 2003—2022 年为全面稳定发展阶段, 鼓励外资和民间资本投入。

2 案例分析——以京沪高铁与国外高铁建设为例

2.1 京沪高铁建设

京沪高铁是连接北京和上海之间的一条高速铁路, 也是中国“八纵八横”高速铁路主通道之一, 该高速铁路于 2008 年 4 月 18 日正式开工, 2011 年 6 月 30 日全线通车, 全长 1 318 km, 是当时世界上建成的里程最长、标准最高的高速铁路, 如今运行速度已经达到 350 km/h, 其建设成功原因包括但不限于以下方面。

(1) 制度层面: 京沪高铁最开始由政府提出修建并被列为国家重点工程项目, 地方政府在建设过程中给予各方面的支持。如土地获取方面, 政府收回京沪高铁沿线村民的土地使用权, 并且以土地折价入股, 占据资本金接近三分之一。在流程审批方面, 政府更是对京沪高铁建设开设许多绿色通道, 尽可能在符合国家建设流程的条件下加快审批过程, 减少时间消耗。

(2) 技术与管理层面: 京沪高铁是由建设领域的几大国有企业中铁、中建及中国水利水电承建, 这些国有企业掌握当时中国基础设施建设最先进的技术, 为京沪高铁的顺利完工提供技术保障, 发

挥国有企业在基础设施建设过程中技术、资金、稳定等优势, 尽可能降低项目风险, 提高建设效率。此外, 政府对京沪高铁建设进行系统的规划, 仅项目前期论证就花费 15 年的时间, 并在 1996 年发布的《国民经济和社会发展第九个五年计划和 2010 年远景目标纲要》中将京沪高铁建设时间定为 21 世纪初期。

(3) 资金层面: 京沪高铁的资金来源主要以国有资本为主。数据显示, 京沪高铁的建设资金来自铁道部和其他投资人投入的资本金、各种债务资金等。项目公司出资比例为铁道部出资 78.9%、其他投资人出资 21.1%。除此之外, 还有各大银行的贷款等各种方式, 给京沪高铁建设提供了足够的资金保障。

(4) 理念层面: 京沪高铁的建设推行利益共享理念, 充分发挥混合所有制的优势。京沪高速铁路股份有限公司是截至目前国内唯一同时引入社会资本投资者和中外合作经营的铁路公司^[15], 自公司成立以来, 京沪高铁有效地实现了企业的良性运转, 在线路正式开通三年后即实现扭亏为盈, 成为中国六条盈利高铁中唯一盈利达到百亿的高铁。

2.2 国外高铁建设

2.2.1 制度层面的限制——以英国为例

作为铁路的诞生地,英国是世界上铁路发展史最长的国家,20世纪初期,英国便已经修建了遍布全国的铁路网,规模远超同期中国,即使是高速铁路的建设,英国也先于中国。在英国高铁一号线通车后,政府看重高铁带来的社会经济效益故开始规划高铁二号线(high speed 2, HS2)的建设。HS2项目于2009年提出,计划投资150亿英镑进行建设。但自HS2公司成立后至2024年的15年里,该项目历经7任国家首相、11位交通大臣、6位项目总经理后,耗资270亿英镑仅修建三十多公里。HS2项目进展缓慢的原因很多,但制度层面的原因不可忽视:其一,党派纷争,不同于民主集中制带来的优势,英国国内存在独立党和脱欧党,各界人士担心高铁的修建加深英国与欧盟的联系故对HS2项目加以阻挠;其二,各级议会利益不同,HS2项目沿线的地方议会期望从高铁的修建中取得更高的利益,故要求大规模修改线路和设置车站;其三,土地私有制,政府仅赋予项目部分征收权与强拆权,HS2项目沿线土地征收费用极高,如伯明翰一所大学为项目经过的一座废弃仓库开价3000万英镑。

2.2.2 技术与管理层面的限制——以越南为例

随着全球制造业工厂向越南等东南亚国家进行迁移,越南对于高铁的修建更加迫切,但其两次提出修建高铁而均宣告失败,失败的重要原因就包括技术及管理原因。目前高铁的建设多采用标准轨,但越南铁路以米轨居多,改造技术要求高。此外,越南高铁并未形成可执行的系统规划,目前规划以途径沿海城市为主,这就要求高铁几乎全程高架,带来大量资金与技术问题。从技术转化等层面看,越南早在十几年前便已引入中国资阳机车厂技术,但至今仍未形成规模化自有制造厂,机车仍依赖国外进口,更遑论创新。

2.2.3 资金层面的限制——以美国为例

美国是世界上最发达的国家,早在20世纪便拥有高铁梦,但直至今日高铁的发展甚至滞后于许多发展中国家。根据世界铁路联盟报告,美国正在运营的高速铁路仅有完工于2000年的波士顿至华盛顿特区之间的一条铁路,全长735 km,时速240 km^[16]。在基础设施建设发展热潮下,美国也想要发展高铁,但除党派纷争、土地征收等制度层面的限制外,资金问题也是限制美国高铁建设的重要因素。拜登于2021年4月提出2万亿美元的“基建专项资金”,其

中有6210亿美元将用在高铁相关领域,但直至今日却仍未展开对应建设,其主要原因便在于联邦政府的资金短缺。美国税收由各州政府进行,联邦政府资金相对有限,且自里根总统削减公共建设支出后联邦政府资金对于军费、金融行业的投入优先度远高于基建,社会资本也更倾向于投资高盈利低风险行业而非基础设施建设。

2.2.4 理念层面的限制——以印度为例

印度是世界上人口最多的国家,国内平原较多且城市间隔较远,高铁的修建既有地理优势又具备必要性,政府也提出了7987 km的高铁修建计划,但印度高铁的修建却困难重重。以孟买至新德里高铁为例,项目全长1500 km,计划总投资1000亿美元,印度政府向全球公开招标但时至今日仍无人问津,其中一个重要原因便是印度对外资的理念。不同于中国的利益共享,印度要求高铁承建方先垫付80%的资金且资金由印度管理,高铁技术也要转让给印度,对国外企业严加盘剥。在引进外资方面,印度政府在税收、控制权等问题上对国外企业施加诸多限制,导致大量外企撤离,仅过去7年便有多达2783家跨国公司因政府的收割而关闭了在印度的业务。

3 结论

中国基建“走出去”是发展的必然趋势,也是国际竞争的结果,这其中必然会面对全球政治经济风险和竞争国家的压力,但中国基建经验是中国在几十年不断学习探索出的适合中国国情的建设总结,将中国建设经验推广出去,不仅符合国家“一带一路”倡议发展的需要,也符合“全球命运共同体”的理念。

参考文献

- [1] CHIN M Y, ONG S L, WAIC K. The role of infrastructure on economic growth in belt and road participating countries[J]. *Journal of Chinese Economic and Foreign Trade Studies*, 2021, 14(2): 169-186.
- [2] BABATUNED S O, EKUNDAYO D, UDEAJA C. An investigation into the sustainability practices in PPP infrastructure projects: a case of Nigeria[J]. *Smart and Sustainable Built Environment*, 2020, 11(1): 110-125.
- [3] 张远凤. 经验学派方法论研究[J]. *经济管理*, 2002(18): 25-30.
- [4] 李海青. 民主集中制: 中国共产党成功的组织之道[J]. *马克思主义研究*, 2024(6): 65-75.
- [5] LIU Z, LIU X. Is China's infrastructure development experience unique[J]. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 2022, 21(3): 323-340.

- [6] JIANG W L, CHEN C. Sharing Chinese infrastructure experience: selected best practices in high-speed railway projects[J]. *Applied Mechanics and Materials*, 2014(584-586): 2326-2332.
- [7] 林毅夫, 文永恒, 顾艳伟. 国有企业与经济增长: 基于基础设施的视角[J]. *社会科学辑刊*, 2022(6): 15-26.
- [8] 胡迟, 刘金逗. 加强基础设施建设国有企业应发挥主力军作用[J]. *中国经贸导刊*, 2023(6): 63-66.
- [9] 夏梁, 赵凌云. “以市场换技术”方针的历史演变[J]. *当代中国史研究*, 2012, 19(2): 27-36.
- [10] 李雪灵, 王尧. 基础设施投资管理中的 REITs: 现状、问题及应对策略[J]. *山东社会科学*, 2021(10): 77-83.
- [11] 潘增. 地方政府融资平台公司的公共基础设施项目融资模式创新[D]. 杭州: 浙江大学, 2020.
- [12] FENG Y, WU F, ZHANG F. The development of local government financial vehicles in China: a case study of Jiaying Chengtou [J]. *Land Use Policy*, 2022, 112: 104793.
- [13] CHAN A P C, LAM P T, CHAN D W. Drivers for adopting public private partnerships[J]. *Journal of Construction Engineering and Management*, 2009, 135(11): 1115-1124.
- [14] 莫舒. 国内机场与外商合资合作经营的模式研究[J]. *中国商论*, 2017(10): 66-67.
- [15] 潘宇, 马慧颖, 刘谦奇. 京沪高铁提升运营管理效能的路径与经验[J]. *中国投资(中英文)*, 2023(Z3): 28-29.
- [16] 王兆斌, 梁佩韵. 美国为何没有一条高铁建成通车?[J]. *红旗文稿*, 2021(20): 45-48.

Experience Review and Promotion Research on Short-term Improvement of Major Infrastructure in China

SHEN Zhifeng¹, ZANG Xiao¹, ZHU Xiaoqing²

(1. School of Management, Zhengzhou University, Zhengzhou 450001, China;

2. School of Economics and Management, Dalian University of Technology, Dalian 116000, Liaoning, China)

Abstract: Over the 40 years following the Reform and Opening-up, how does China manage to transform its major infrastructure from lagging behind to leading globally in such a short time? This question not only offers valuable practical insights but also poses a significant theoretical inquiry. By employing a comparative research approach, the implementation experiences of major infrastructure projects in China was systematically reviewed, developing theoretical insights in areas such as institutions, technology, management, finance and ideology. The feasibility of promoting these experiences internationally was also analyzed. The Beijing-Shanghai High-Speed Railway with overseas high-speed rail projects was further contrasted to illustrate the applicability and effectiveness of China's infrastructure development experience. It is explored how to provide Chinese experiences and solutions to the global infrastructure market and offers references for Chinese enterprises, particularly those involved in Belt and Road infrastructure projects, as they enter the international market.

Keywords: major infrastructure; Chinese experience; experience promotion