



Zhang Jun är stolt över höghastighetstågen. Han tycker de visar hur Kina har utvecklat sig som land.

Foto: Marianne Björklund

KINA.

Här byggs höghastighetståg i rekordfart – trots att notan gör stora hål i statskassan

Genom berg och över floder – in i landets alla provinser. På kort tid har Kina byggt världens största nätverk av höghastighetståg. Notan är saftig och men för kommunistpartiet står mer än pengar på spel – tågen är en stolt uppvisning av Kinas modernisering.

PEKING. Det tar några minuter. Men snart visar siffrorna på den digitala tavlan i vagn åtta att vi är uppe i 350 kilometer i timmen. Det är maxhastigheten för Kinas höghastighetståg och kan jämföras med Europas snabbaste tåg, de spanska, som når 250 kilometer i timmen.

Vi är på väg från Peking till hamnstaden Tianjin med 15 miljoner invånare. En sträcka på drygt 14 mil som tar ungefär två timmar med bil. Nu svिसchar höghuset som ser ut som tändstickor förbi i ett nafs. Efter 30 minuter är det dags att stiga av.

Peking–Tianjin var den första sträckan för höghastighetståg i Kina och invigdes 2008 strax innan sommar-OS hölls i Peking. Det var två stolta händelser i Kinas historia. Tågen visade på landets snabba ekonomiska utveckling och modernisering. OS sågs som ett kvitto på att internationella samfundet slöt Kina i sin famn.

Sedan dess har utbyggnaden av tågen gått i ett rasande tempo. I dag breder 42 000 kilometer räls ut sig över Kina. Stationer för höghastighetståg finns i landets samtliga provinser och i alla väderstreck. Spåren rusar genom tunnlar och över broar. De går i tropiskt klimat i södra Kina och klarar upp till 40 minusgrader i norr.

Bredvid mig i den luftkonditionerade vagnen på väg till Tianjin sitter den tidigare krabbodlaren Zhang Jun. Han har farit från provinsen Liaoning i norra Kina till Peking och är nu på väg till ett restaurangjobb i Tianjing. Han berättar att han hört på tv och läst i tidningar att inget annat land har kommit så långt i utvecklingen av snabbtåg. Det har han rätt i: två tredjedelar av världens spår för höghastighetståg finns i Kina. Fyra av världens tio snabbaste tåg är kinesiska. Och Zhang Jun är stolt.

– Tågen visar hur snabbt Kina har utvecklats. Vi är inte samma land som för 100 år sedan och på det här området är vi riktigt avancerade.

Samtidigt är han väl medveten om att de första tågen kom till med hjälp av västerländska företag. Kina tog till sig, eller stal enligt vissa, tekniskt kunnande från japanska, tyska och franska bolag. I dag tillverkar det kinesiska statliga bolaget CRRC tågen själv och satsar även på export.

– Länderna i väst skapade och vi lärde oss, säger Zhang Jun som ganska ofta åker höghastighetståg.

Komforten i de kinesiska höghastighetstågen är av en helt annan klass än i Kinas gröna traditionella tåg där folk står och trängs i en odör av rök och svett. Här däremot finns luftkonditionering och trådlös uppkoppling. En röst i högtalarna uppmanar resenärerna att inte sätta fötterna på

sätet framför sig. När Zhang Jun tittar på ett klipp i sin mobil utan att använda lurar, vilket är vanligt i Kina, kommer en tågvärdinna i röd dräkt och hatt med röd stjärna förbi och säger åt honom att sänka volymen. Det skulle inte hända på de gröna tågen.

Höghastighetstågen symboliserar ett modernare, mer civiliserat Kina. Stationerna är ofta stora nybyggda hangarliknande kolosser som påminner om flygplatser. De har restauranger, kaféer och säkerhetskontroller av bagaget. För kineser som köpt sin biljett på nätet räcker det med att blippa sitt identitetskort för att släppas genom säkerhetsspärrarna och ner till tågspåren. Utlänningar däremot måste visa sitt pass och får räkna med att kontrollerna tar längre tid.

Tåget till Tianjin är i stort sett fullbokat, trots att vi inte åker i rusningstid. Sträckan är en av de mest lyckosamma för höghastighetståg. Många pendlar mellan Peking och Tianjin och det går över 100 tåg om dagen. Priset för en biljett är omkring 80 kronor. En annan populär och lönsam rutt är Peking–Shanghai. Den drygt 120 mil långa resan mellan megastäderna går som snabbast på fyra timmar och 20 minuter. Ett lika snabbt tåg från Malmö skulle ta passageraren ända till Paris på samma tid.

Men de flesta sträckor går än så länge med förlust. Det gäller särskilt de längre in i landet där det bor färre människor. I slutet av 2021 gick höghastighetstågen ekonomiskt back med 264 miljoner kronor om dagen. Samtidigt dras det statliga järnvägsbolaget med en jättelik skuld, hela 9 800 miljarder kronor. Det motsvarar över 5 procent av Kinas bnp. Räntan på skulden betalas av med nya statliga lån i en evig spiral.

– Höghastighetståg kräver att staten investerar enormt mycket pengar och hittills är bara några sträckor mellan stora städer som Peking och Shanghai lönsamma. För sträckorna i mitten av landet tar det längre tid innan de blir lönsamma. Kanske centralregeringen, lokalmyndigheter och järnvägsmyndigheten måste kompensera dem under lång tid, säger Li Hunchong, som är professor vid trafikuniversitet i Peking.

Ändå fortsätter satsningen. Målet är att bygga 70 000 kilometer räls till år 2035. Målsättningen är att alla städer med minst 500 000 invånare ska ha en station. Här finns uppenbara fördelar – som kortare restider och mindre utsläpp av växthusgaser.

Och längre fram i tiden kommer höghastighetståget kunna bära sina kostnader, spår Världsbanken i en rapport där man pekar ut snabbtågen som särskilt attraktiva för resor på mellan 150 och 1 200 kilometer. Där är de snabbare än bil och bekvämare än flyg. Flyg innebär mer krångel och väntetid, konstaterar Luo som sitter på sina resväskor utanför Tianjings järnvägsstation.

– Att flyga skulle vara mer komplicerat för mig eftersom det är längre från flygplatsen hem än från tågstationen.

Snart ska hon stiga på tåget till sin hemstad i provinsen Hunan, cirka 130 mil söder om Tianjin. Resan med snabbtåg tar drygt sex timmar, jämfört med drygt 16 timmar för de traditionella tågen.

– Jag åker ofta höghastighetståg i mitt jobb, minst en gång i månaden. Det är bekvämt och enkelt, säger Luo, som jobbar inom hälsokost-industrin.

Och även om kostnaderna inte bär sig står större saker på spel. Byggandet av höghastighetstågen bidrog till att stimulera Kinas ekonomi under finanskrisen 2008–2009. Det skapade jobb och gynnade byggbolagen. Dessutom signalerar de ett ekonomiskt starkare Kina som anammade ny teknik. Att Xi Jinping när han blev ledare 2012 döpte om tågen till Fuxing, som betyder återkomst, säger något. Han upprepar ständigt att Kina ska revanschera sig från tidigare oföretter och bli mäktigast i världen. Tidigare, när Kina pratade mindre högljutt om dessa ambitioner hette tågen Hexie, harmoni.

I en auktoritär enpartistat som Kina kan centralregeringen peka med hela handen och ingen vågar säga emot, om det så gäller pandemirestriktioner eller höghastighetståg. Är det bestämt i toppen så blir det så. Regeringsskiften som ändrar fattade beslut existerar inte. Det kan förklara att landet så snabbt kunnat bygga det som andra länder diskuterar i årtal. Många provinser har också varit ivriga att få höghastighetståg i förhoppning om att de ska lyfta ekonomin genom fler besökare och företagsetableringar. Så har det inte alltid blivit. En del stationer har byggts mitt ute i ingenstans och satsningarna som skulle komma till platsen har slutat i fiasko.

Och det har förekommit skandaler längs vägen. 2011 kolliderade två tåg nära Wenzhou i östra Kina. Myndigheterna försökte tysta ner olyckan. Men snart framkom det att 40 människor dog, hundratals skadades. Folk var rasande och förtroendet för tågens säkerhet fick sig en törn.

Vid samma tid briserade dessutom en korruptionsskandal. Järnvägsministern Liu Zhijun visade sig ha stoppat miljontals yuan från byggbolagen i egen ficka.

Sedan dess har upprördheten över skandalen lagt sig och de flesta kineser verkar vara stolta över tågen. Samtidigt jobbar centralregeringen hårt på att sälja dem utomlands. Nyligen invigdes den första höghastighetslinjen, signerad Kina, i Indonesien. De maskliknande tågen med sin spetsiga nos i Indonesien är en del av den kinesiska jättelika infrastruktursatsningen Nya sidenvägen. Tidigare i år öppnade dessutom det första snabbtåget från Kina till Laos.

Och det tar inte slut där. Tanken är att rutten ska fortsätta in i Thailand och så småningom till Singapore. Kina motiverar satsningen med en vilja att stärka banden till resten av världen.

Andra påpekar att höghastighetstågen ökar andra länders beroende av Kina och ser det som en del av Kinas ambition att öka sin makt i regionen.

Marianne Björklund

marianne.bjorklund@dn.se

FAKTA. I DAG TILLVERKAR KINA SINA EGNA TÅG

Första sträckan för Kinas höghastighetståg invigdes 2008 och gick mellan Peking–Tianjin.

I början samarbetade man med utländska bolag som Bombardier, Alstom och Mitsubishi som delade med sig av sitt tekniska kunnande.

I dag tillverkar Kina själv tågen. Statligt ägda CRRC är världsledande.

Den längsta sträckan för höghastighetståg går mellan Peking och Hongkong, 2 240 kilometer. Resan tar ungefär nio timmar.

I Kina har man byggt nya spår som är avsedda just för höghastighetståg. De går ofta rakt utan några skarpa kurvor.

I dag finns ett nätverk på 42 000 kilometer höghastighetståg i Kina.