



Hogesnelheidstreinen staan opgesteld in Wuhan. Het Chinese hsl-netwerk is al 16.000 km lang. © STRINGER/REUTERS

China wil wereld per trein veroveren

China wil de wereld veroveren met een nieuw exportproduct: hogesnelheidstreinen. In eigen land zijn snelle treinen en hightechspoorwegen al gemeengoed. Nu moet het buitenland volgen.

EEFJE RAMMELOO,
ONZE CORRESPONDENTE IN SJANGHAI

Li Tian woont in Turpan en heeft met haar man een wijnbeurs bezocht in Chengdu. Alles bij elkaar waren ze 36 uur onderweg. Lang, maar toch tien uur minder dan de vorige keer dat ze de reis maakten. Toen was er nog geen hogesnelheidstrein tussen Lanzhou en Turpan. 'Je zal zien. Ooit duurt de hele reis nog maar tien uur', zegt Li met een brede lach. 'Ooit!'

De nieuwe hogesnelheidstrein is de eerste snelle verbinding naar het verre westen van het land, maar de zoveelste in een lange reeks Chinese hogesnelheidstreinen die, geen detail, vrijwel altijd op tijd rijden.

China heeft met ruim 16.000 kilometer het langste netwerk van hogesnelheidslijnen ter wereld. In 2014 namen dagelijks 249 miljoen Chinezen zo'n snelle trein. De snelle trein is een goed alternatief voor de trage boemeltreinen die vaak twee keer zoveel

Eén bedrijf doet nu het hele productieproces. Dat werkt niet. De bedrijven moeten zich specialiseren in onderdelen van het proces.

SPOORWEGEXPERT
WANG MENGSHU

reistijd nodig hebben. De net geopende lijn tussen Lanzhou en Urumqi bijvoorbeeld brengt de reistijd terug van 24 naar 12 uur.

Natuurlijk klagen ook de Chinezen over hun openbaar vervoer, maar hun kritiek richt zich niet of nauwelijks op de treinen, die naast punctueel, ook stil, ruim, goed georganiseerd en zelfs relatief schoon zijn. Nee, men vraagt zich vooral af of al die snelle treinen wel rendabel zijn. Veel mensen kunnen of willen zo'n chique, supersnelle trein ook niet betalen en de website waarop de kaartjes verkocht worden, hapert zeer regel-

1.556 HOGESNELHEIDSTREINEN IN CHINA

Momenteel rijden **1.556 hogesnelheidstreinen** in China. Die hst's rijden minimaal 200 km en maximaal 380 km per uur. De Franse Thalys kan maximaal 330 km per uur halen, de geflopte Italiaanse Fyra haalde op papier 250 km per uur.

China heeft **16.000 km** aan hogesnelheidslijnen (hsl's). De totale kosten van de aanleg ervan worden op **300 miljoen dollar** geschat. Het netwerk wordt nog steeds uitgebreid.

LANGSTE HSL-TRAJECT

Het langste hsl-traject is dat tussen **Harbin en Wuhan**. De hst overbrugt de **2.446 km** tussen de twee steden in **14,5 uur**.

Sinds december is er ook een lijn tussen **Lanzhou en Urumqi**. De hst doet er **12 uur** over om de **1.776 km** te overbruggen. Het is de eerste hogesnelheidslijn die de westelijke provincie Urumqi bereikt. De lijn heeft veel last van de harde woestijnwind die in 2007 een trein op dat traject omver blies. Er vielen vier doden. Om een herhaling te voorkomen is er een 64 km lange muur gebouwd.

LANGSTE 'KLASSIEKE' TRAJECT

Voorlopig worden de langste trajecten nog wel door klassieke treinen overbrugd. De langste lijn is die tussen **Peking en Moskou**. De trein doet er **127 uur** (ruim vijf dagen) over om de **7.622 km** tussen de twee hoofdsteden te overbruggen.



Het onderhoud van een hst in Nanking. © REUTERS

matig. Voorts is er bekommernis over de onteigeningen, waarover de media weliswaar slechts heel karig berichten. In december werd een 61-jarige vrouw in de provincie Hunan nog vijf dagen door de politie vastgehouden nadat ze had geprotesteerd tegen de (volgens haar) onaangekondigde sloop van haar huis ten gunste van een nieuwe spoorlijn.

Visitekaartje

Het gaat de Chinese regering bij haar investeringen in hogesnelheidstreinen en -lijnen dan ook niet zozeer om de reizigers in eigen land, maar meer en meer om de reizigers in het buitenland. De Chinese overheid is ervan overtuigd dat hier grote opportuniteiten bestaan. Premier Li Keqiang legt geen buitenlands bezoek af zonder te verwijzen naar de treinen van Chinese makelij. De snelle treinen moeten 'het visitekaartje van made in China worden', zei de directeur van de treinbouwer CSR, Zheng Changhong, deze week in de staatskrant People's Daily.

De reputatie van de Chinese spoorwegen kreeg in 2011 een forse knauw na het ongeluk bij de zuidelijke stad Wenzhou, waarbij

40 doden vielen. Het waarschuwingssysteem had niet gewerkt en volgens het onderzoek was er gebrek aan veiligheidsprocedures. Minister van Spoorwegen Liu Zhijun was toen al afgetreden wegens een grootschalig corruptieschandaal. De aanleg van hogesnelheidslijnen werd tijdelijk stilgelegd. Nu probeert China opnieuw om de technologie van zijn hogesnelheidstreinen internationaal ten gelde te maken.

Deze week gaf de overheid overigens groen licht voor de fusie van de Chinese treinbouwers CSR en CNR. Ook dat past in de strategie om robuuste industriële (trein)bedrijven te creëren die internationaal kunnen concurreren.

Goedkoper

Het kostenplaatje van de Chinese treinbouwers lijkt alvast aantrekkelijk. Onlangs tekende CNR een contract voor 284 metrowagons in Boston in het noordoosten van de VS. De Chinese wagons zijn 37 procent goedkoper dan de Japanse en kosten half zoveel als die van het Canadese Bombardier. De wind staat gunstig voor de Chinezen. De wisselkoers van de yuan is gunstig. De Chinese

treinen zijn lichter dan die van hun concurrenten en ze worden in grote aantallen geproduceerd, weet Wang Mengshu. De onderzoeker van de Chinese Technische Academie in Peking is een van de meest gerespecteerde spoorwegexperts van China. Wang geeft wel toe dat die massaproductie niet altijd even efficiënt verloopt. 'Eén bedrijf doet nu de hele productie. Dat werkt niet. In de toekomst moeten verschillende bedrijven zich specialiseren in onderdelen van het proces.' Waar de treinen voorheen werden gemaakt in samenwerking met partners als Bombardier, Siemens en Alstom, kunnen de Chinese ingenieurs ze tegenwoordig zelf bouwen.

In 2014 was China betrokken bij 348 buitenlandse spoorwegprojecten, 113 meer dan in 2013, meldt Xinhua. Alles bij elkaar leverde dat 21,84 miljard euro op. Het grootste overzeese contract - ter waarde van 11 miljard euro - tot nu toe werd vorig jaar getekend voor de aanleg van een treinlijn langs de kust van Nigeria. Ook gaat China samenwerken met Zambia en Tanzania om beide landen per spoor te verbinden.

Alleen al de export van Chinese locomotieven bracht afgelopen jaar 3,31 miljard euro op. China verdiende nog eens 3,79 miljard euro met de uitvoer van ander spoormaterieel. De afnemers zijn vooral andere Aziatische landen. Maar ook Argentinië, Australië en de Verenigde Staten zijn steeds betere klanten.

De fusie tussen de twee staatsbedrijven CNR en CSR maakt een nog efficiëntere productie mogelijk, meent de spoorwegexpert Wang. 'Voorheen beconcurrerden de twee bedrijven elkaar op de prijs voor buitenlandse opdrachten. Dat is niet gunstig voor de ontwikkeling van de technologie.' Wang voorspelt overigens dat China in de toekomst vooral de technische expertise zal leveren en de productie van de treinen zal overlaten aan lokale bedrijven, met lokale werknemers en lokale middelen.

De koersen van de treinbouwers CNR en CSR gingen op de beurs van Hong Kong alvast door het dak (+42%) na het nieuws over de goedkeuring van hun fusie.