



Chińska torpeda

2013-09-16

1 lipca 2010 r., punktualnie o 6.00 rano z pachnącej nowością i nieskazitelnie czystej, choć pełnej podróży, stacji kolejowej Hongqiao, zlokalizowanej bezpośrednio przy sznaghajskim lotnisku odjechał pociąg. Z „Lokomotywą” z wiersza dla dzieci, łączyło go głównie to, że poruszał się torach. Był supernowoczesny i śnieżnobiały. Nie sapał, nie dyszał, ani nie dmuchał i nigdzie nie było widać śladów „tłustej oliwy”. Już po 73 minutach zawrotnie szybkiej jazdy ekspres wjechał na stację w odległym o 301 km Nankinie.

Nankin – główne miasto silnie rozwiniętej gospodarczo wschodniochińskiej prowincji Jiangsu – to historyczna stolica położona nad brzegami potężnej rzeki, a obecnie miasto kultury i nauki. Opis pasuje jak ulał do Krakowa, prawda? Podobieństwa są faktycznie znaczne, nic więc dziwnego, że od 2006 r., kiedy zainicjowano kontakty, miasta zrealizowały już kilka ciekawych projektów wymiany doświadczeń. Od dwóch lat nasi chińscy partnerzy chwalą się wyjątkowym cudem techniki – supernowoczesnym pociągiem-torpedą który w minimalnym czasie pozwala dotrzeć do największej chińskiej metropolii Szanghaju.

Linia kolejowa łącząca te dwa olbrzymie miasta, które zasadniczo napędzają gospodarczy rozwój całego obszaru delty Jangcy, liczy nieco ponad 300 km. Nie jest to oczywiście pierwsze połączenie pomiędzy miastami – tych jest kilkadziesiąt. Można wybierać pomiędzy rodzajami pociągów, ich szybkością i liczbą przystanków. Nawet na trasie nowego, najszybszego pociągu zlokalizowano aż 21 przystanków, z których torpeda korzysta tylko podczas wybranych kursów. Linie obsługuje 120 supernowoczesnych składów, co oznacza, że odstęp między kursami nie przekracza 5 minut. Każdy skład rozwija średnią prędkość przekraczającą 300 km/h. Wszystko to sprawia, że szybka kolej Szanghaj – Nankin opisuje się nierzadko jako najszybszą i najbardziej komfortową na świecie.

Szybkość i komfort przekładają się oczywiście na stosunkowo wysokie ceny biletów. Za podróż drugą klasą zapłacić trzeba ponad połowę więcej, niż za podróż zwykłym pociągiem na tej samej trasie. Natomiast za miejsce w klasie pierwszej, zapłacimy już dwa razy więcej. Ponadto, spora część pociągów kursujących na tej trasie, zatrzymuje się jednak na przynajmniej kilku przystankach, co ogranicza czas podróży jedynie minimalnie, a cena biletu pozostaje niezmiennie wysoka.

Czyżby „torpeda” była więc jedynie technologiczną zachcianką chińskich władz, które w ten sposób prezentują światu gigantyczny postęp Państwa Środka? Możliwe. Same władze tłumaczą jednak, że nowoczesne i superszybkie połączenie powstało, aby dodatkowo przyspieszyć rozwój całego regionu Jangcy. Wprawdzie zajmuje on jedynie 2,1% całkowitej powierzchni Chin, jednak jest jednym z najszybciej rozwijających się prowincji chińskich i co roku generuje ponad 20% tamtejszego PKB. Stąd aż 21 rozsianych wzdłuż trasy nowych stacji, z których korzystać mogą dojeżdżający do większych miast pracownicy fabryk i biur. Ponieważ jeszcze w tym samym roku nową linię kolejową przedłużono do Hangzhou, nowy system jest też kolejnym krokiem w tworzeniu metropolii Szanghaj – Nankin – Hangzhou. Chińskie władze zakładają, że docelowo do najważniejszych punktów tego molocha będzie można zawsze dotrzeć w godzinę.

Oczywiście szybka kolej Nankin-Sznaghaj, to zaledwie jedna z licznych odłogów Kolei Chińskich, które są tak różnicowane, a jednocześnie ciekawe, jak samo Państwo Środka.



Całkowitą długość chińskiej sieci kolejowej szacuje się na ponad 76 tys. km, co zapewnia jej trzecie miejsce na świecie. Za zarządzanie koleją w Chinach odpowiedzialne jest osobne ministerstwo, jej rozwojem zajmują się liczne instytuty badawcze i setki uniwersyteckich wydziałów. Coraz istotniejsze jest również zaangażowanie sektora prywatnego z rosnącym udziałem kapitału zagranicznego.

Rozwój tej olbrzymiej sieci jest jednym z priorytetów chińskiego rządu, który nieustannie dba o to, by poszczególne odcinki modernizować i usprawniać. Powstają również takie perełki jak opisana powyżej „torpeda”, odcinek Pekin-Lhasa w Nepalu, czyli najwyżej położona trasa kolejowa na świecie z najwyższym punktem na poziomie 5072 m, czy pierwsza na świecie szanghajska kolej magnetyczna oddana do użytku w 2004 r. Oczywiście nie brakuje również niedofinansowanych linii prowincjonalnych i kiepskich, przestarzałych składów. Władze starają się jednak bardzo, aby nie dominowały one w ogólnym obrazie.

I jak tu nie fascynować się Chinami? Jak widać, w tym państwie, gdzie na każdym kroku stare miesza się z nowym, nawet pociągi są wyjątkowe.