

WILD KAPITISME IN GUANGDONG

KUSTGEBIEDEN LOPEN VOOR OP VERARMDE BINNENLAND

ZOP, 5 april 1993

De Zuid-Chinese provincie Guangdong heeft de snelst groeiende economie ter wereld: vorig jaar bijna dertig procent. Dit dankzij een combinatie van gunstige geografie, een kustlijn van achthonderd kilometer en de nabijheid van Hong Kong ... en Zuid-Chinese koopmansgeest. De politiek van Hervormingen en Open Deur, verankerd in de Grondwet sinds de zitting van het Nationale Volkscongres afgelopen week, heeft de afgelopen veertien jaar haar grootste invloed gehad op Guangdong. Maar hoever rijkt de invloed van die hervormingen? De praktijk van de "Socialistische Markteconomie" in zuid en noord Guangdong. Vertrekpunt: Shunde, delta van de Parelrivier.

(Door Jan van der Made)

SHUNDE (ZOP) "De nummerplaat is het grootste probleem. Als je die hebt kun je alles verder regelen. Zelfs als je een gesmokkelde auto hebt met het stuur aan de rechterkant". De chauffeur die aan onze tafel zit te lunchen buigt zich voorover. Gedempt: "Negentig procent van de kopers hier zijn partijleden. Of ze werken bij een groot staatsbedrijf. Hoe ze aan al het geld komen? Ze doen zaken met Hong Kong en zijn op die manier bekend bij de banken. Ze kunnen makkelijk leningen afsluiten van tienduizenden gulden".

De automarkt in Shunde is de *talk of the town*. Alles is er te koop: BMW, Toyota Lexus, Mercedes en Nissan. Probleempje: de meeste wagens hebben geen wielen, deuren ontbreken en sommigen stellen het zelfs zonder motor. "Ze worden in Hong Kong in onderdelen uit elkaar genomen. Uit elkaar geschroefd. Of gezaagd. De stukken worden als "reserveonderdelen" naar China geïmporteerd om de belasting te ontlopen. Hier in Shunde worden ze weer in elkaar gezet". Shunde ligt een half uur rijden ten zuiden van Guangzhou op hoofdweg uit Macao. De *China Daily* bestempelde het district (BNP honderdzesig miljoen gulden) in mei vorig jaar tot China's rijkste. Het omliggende landschap wordt doorsneden door aftakkingen van de Parelrivier die op hun beurt worden overspannen door bruggen die zo hoog zijn dat er oceaanstomers, uit alle delen van de wereld op weg naar Guangzhou, onderdoor kunnen.

Wild kapitalisme woekert in Shunde. Handel bloeit dankzij onmacht, of liever onwil van de autoriteiten om in te grijpen. Op de automarkt die zich kilometerslang aan weerskanten van de weg uitstrekt hangt de sfeer van illegaliteit. De autodealers, voormalige vissers die drie jaar geleden hun hengel in de kast hebben gezet "zijn nergens bang voor. Die zijn zo rijk dat ze hun geld niet briefje per briefje tellen, maar met een centimeter. Ze leggen een stapel op tafel en meten dan de dikte ervan. 5 centimeter? drieduizend gulden. Het wordt hier geïnvesteerd in grond, huizen, auto's en maar vooral: connecties bij de autoriteiten. Heb je die, dan valt niemand je lastig."

OMKOOPSOMMEN

Bij aankoop van een geïmporteerde auto moet in China meer dan tweehonderd procent belasting worden betaald en dat wil niemand. Een auto die in zijn geheel door de douane komt is bij voorbaat kansloos omdat eigenaar, serienummer en plaats van bestemming worden genoteerd. De auto's worden dus als onopvallende reserveonderdelen China ingevoerd, of gesmokkeld via tai fei, superspeedboten die met een snelheid van 140 km per uur een gestolen auto uit Hong Kong naar China transporteren, een operatie die, inclusief stelen en takelen op zijn hoogst veertig minuten in beslag neemt. "En voor de nummerplaat ga je naar Guangxi (de autonome Regio die in het westen aan Guangdong grenst). Dat is een gebied met minderheden; de politiek is er wat soepeler.

Bovendien is het arm. Lokale autoriteiten zijn er gevoeliger voor omkoopsommen dan hier in Guangdong, en die "verkopen" dan gewoon een nummerplaat. Over belasting praat niemand".

Luxeauto's vullen dan ook de wegen van zuid-Guangdong. Het wegennet van de provincie lijkt op een spinneweb met haar bloeiende hoofdstad Guangzhou als spin. De twee voornaamste wegen, uit Hong Kong en Macao, komen hier samen en vormen vervolgens de provinciale hoofdas naar het noorden, richting provincie Hunan. Aan weerszijden van de weg worden villa's uit de grond gestampt en doen Kato en Mitsubishi takelwagens het zware werk. Razend over de tolweg (drie gulden) wordt de eerste grote plaats Qingyuan in de laagvlakte van Zuid-Guangdong binnen anderhalf uur bereikt.

COGNAC

De zon hangt laag over de Beijiang die uiteindelijk uitmondt in de Parelrivier. Aan de kade worden twee honden gedood. Door een ijzeren buis van een meter wordt een touw rond de nek strakgetrokken en de dieren sterven onder afgrijselijk gegil, krabbend en bijtend in de lucht. Niemand besteedt er veel aandacht aan, gewoon weer een avondmaal dat wordt bereid. De scherpe smaak van hond, een traditioneel Zuid-Chinees gerecht wordt tegenwoordig met stijl weggespoeld. "Tien jaar geleden verkocht ik nog broodjes voor een staatsonderneming", vertelt mijnheer Cheung, een gedrongen man met grijs haar. "Op elke drie broodjes maakte ik een cent winst". Vier jaar geleden is hij samen met zijn vrouw (ze lopen allebei tegen de zestig) voor zichzelf begonnen en beheert nu een klein winkeltje. Kauwgom, sigaretten. Maar het voornaamste: cognac.

De hele achterwand van het winkeltje is bedekt met flessen Remy Martin Club, Martell XO en lokale merken. Prijzen variëren van zestig tot 127 gulden per fles. Met een vettegrijs: "Vijf tot tien flessen per dag verkoop ik. En gedurende het lentefestival (22-24 januari) zestig flessen per dag. Allemaal aan privepersonen". Gemiddeld maakt het echtpaar 1700 gulden per maand. "Wat we ervoor kopen?" wijst op een draad die in de huiskamer achter de winkel verdwijnt "Telefoon. Of hier (ligt een bloemetjeshoes op) een kleurentv. Panasonic".

BOEDDHISTISCH TEMPELTJE

Verder naar het noorden. Het landschap is onveranderlijk laag en bruin-groen. Landbouw wordt op veel plekken verdeven door de constructie van "Ontwikkelingszones". Ieder dorp dat zichzelf respecteert perkt een paar hectare af om er, naar de letter van de hervormingspolitiek een commercieel centrum in te poten. Maar in de meeste plaatsen, zelfs langs Guangdong's zuid-noord aorta zijn de zones niet veel meer dan stukken braakliggend land waar alleen enorme advertentieboarden er op wijzen dat het hier om een ontwikkelingszones gaat, en dat, uiteraard, buitenlands geld uiterst welkom is.

Je hoeft maar een paar minuten van de hoofdweg af te wijken om twintig jaar terug te gaan in de tijd. Niet ver van Yingde, tweehonderd veertig kilometer ten noorden van Guangzhou ligt het dorp Liang. De asfaltweg is plotseling opgehouden en paden bestaan uit rode kleistof dat een mistwolk veroorzaakt telkens als er een vrachtwagen overheenrammelt. Naast een Boeddhistisch tempeltje overspant een grasbegroeide boogbrug een beek waar een vrouw kleren in uit zit te spoelen. "Uit de tijd van keizer Kangxi (1662-1722)", vertelt mevrouw Hua, een spontane boerenvrouw met een baby in kleurige doeken op haar rug gebonden. In de tempel ("na de Culturele Revolutie opnieuw opgebouwd") komen boeren vragen hoe het met de oogst van het komende jaar is gesteld. Ze krijgen een rond blikken busje met platte bamboestaafjes voorzien van cijfers en karakters in de handen gedrukt. Dat moet net zo lang geschud worden tot er een staafje op de grond valt. En daarop staat de oogstvoorspelling die uitgelegd wordt door een tempeldienaar.

Samen met 20 andere familieleden leeft mevrouw Hua met haar dochtertje ('mijn man werkt in Guangzhou aan het Economic College') in een groot boerenhuis waar slaapvertrekken worden afgewisseld met varkensstallen. Aan de muur van de enige woonkamer hangt een mozaiek van kalenderposters: een Hongkongse politieman, een strand in Tahiti, een zwartwit foto van Mao Zedong

en Deng Xiaoping ("allebei goed: Mao vestigde de staat en Deng maakte haar groot") die elkaar de hand schudden en zelfs een prent van een kerkje in Hillegom. Een eenzaam peertje verlicht de kamer, geholpen door een raampje met klapperende luiken.

LAATSTE OUTPOST VAN DE BESCHAVING

Echt armoedig is het dorp niet. Het wordt gedomineerd door de Hua-clan, bestaande uit Hakka-families, oorspronkelijk migranten uit vroeger eeuwen die in het zuiden terecht waren gekomen. Toen een aantal jaren geleden een overzees familielid uit Maleisie op zoek was naar zijn roots en in het dorp belandde adviseerde hij de boeren om in peulen (*helan dou*, 'Hollandse Bonen') te gaan. "Nu exporteren we via Hong Kong naar Taiwan, Maleisie en Singapore en verdient iedere familie rond de 250 gulden per maand", aldus juffrou Hua.

Voordat het peulenprogramma begon was ze eens in de trein gestapt om werk te zoeken in Shenzhen, de semi-kapitalistische enclave die aan Hong Kong grenst. Ze werd aangelokt door de algehele goudkoorts die de kustregio opwekt: gemiddelde salarissen liggen er rond de drieduizend gulden per jaar. "Dat lukte en ik vond uiteindelijk een baan in een fabriek die leren tassen maakt". Met enige spijt: "Maar ik moest terugkomen om voor mijn moeder te zorgen, die werd ziek. In feite wil iedereen van dit dorp naar de delta van de Parelrivier om er te werken. De ontwikkeling staat hier eigenlijk stil".

Terug naar de hoofdweg, verder naar het noorden. Het asfalt begint gebreken te vertonen, controleposten nemen af in aantal. Soms moet de bus eindeloze omwegen maken door moddervelden omdat de weg nog geeneens af is. Een overnachting in Shaoguan, de laatste outpost van de beschaving. Op het eerste gezicht ontwikkelt: het stadshotel heeft een winkeltje dat Vickx-keelpastilles verkoopt en een restaurant van vier verdiepingen waar 's morgens na veel gezeur zelfs koffie met zoete broodjes wordt geserveerd. Maar een zakenman uit Shenzhen die in noord-Guangdong is om de markt te verkennen moppert: "Shaoguan is gewoon achterlijk. Arm". Een Schotse vijftiger die Engels doceert in Guangzhou en een dagtocht maakt naar het noorden licht toe: "Het is een gekkenhuis hier. Ze hebben wel CD-spelers, maar geen warm water. Wel Karaoke-apparaten, maar geen toilet".

MIJNPIRATEN

Na Shaoguan duikt de provinciale hoofdweg, nu niet meer dan een korrelig geasfalteerde B-weg, het Nanling gebergte in. Aan de voet van een van de heuvels is enige activiteit. Zwartberoete mannen met pikhouwelen zitten aan de rand van de weg sigaretten te roken. In de heuvel achter hen is een gat als een zwarte strot waar een ijzeren slangentong uitsteekt. Electriciteitsdraden zijn slordig onder een overkapping getimmerd en verbonden met een lier die de staalkabel knarsend oprolt. Aan het uiteinde ervan blijkt een slee volgepakt met steenkool bevestigd te zijn. Schrapend op de rails komt hij tot stilstand.

"Gevaarlijk is het niet", vertelt een beroete mijnwerker. "Het gat is maar veertig meter diep". Vier jaar geleden waren de mannen, inwoners van het nabijgelegen dorpje begonnen met het opgraven van de kool. "Dat was heel makkelijk; de kool ligt vlak onder de oppervlakte". De mijnen, waarvan er nu zeven zijn, zijn net groot genoeg om een man door te laten. Maar... de staat heeft toch een monopolie op steenkolenwinning? "Wij zijn hier nu erg vrij. We hoefden ons niet officieel in te schrijven bij de overheid of om toestemming te vragen", vertelt hij; vier jaar geleden zijn ze gewoon gaan graven. Zodra er kool naar boven komt wordt het in draagmanden van bamboe geschept en door vrouwen naar het dorp (Onder de rook van Shaoguan) gedragen en op de markt verkocht. "Iedere dag graven we tien ton op. Per maand kunnen we 680 gulden verdienen".

De mijnpiraten mogen niet klagen: Het mijngebiedje ligt in de bergen die de provincie Guangdong van de rest van China scheidt. Sommige van de bergdorpen zijn zo arm dat in de jaren tachtig een speciaal hulpprogramma moest worden geroepen, met wisselend succes. Verder naar het noorden

begint het hooggebergte waar een enkele theeplanter het hoofd boven water probeert te houden. De weg windt zich in haarspeldbochten zonder afbakening langs kliffen van honderden meters hoog. Aan de andere kant van de Nanling begint de provincie Hunan die geheel door land wordt omsloten. Het gebied dat in het noorden aan Guangdong grenst en meebuigt naar het zuiden is zo arm dat buitenlanders er zonder speciale reispassen niet zomaar rond kunnen reizen. vierhonderd kilometer landinwaarts heeft de wind der hervormingen haar kracht verloren.

© Jan van der Made