

Vergeet Detroit. Maak kennis met de nieuwe autohoofdstad van de wereld: Chongqing in China. Nog eens negentig megasteden zijn in aanbouw.

tekst Oscar Garschagen beeld Lu Xiaoben

Laat duizend steden bloeien



Alle rimpels op het gezicht van Yin Mingshan (71) vloeien samen in een scheve, jongensachtige grijns. Twintig jaar bracht hij door in een werkkamp voordat zijn opmars als ondernemer begon.

„Natuurlijk had ik als gevangene nooit gedacht ooit baas en ook nog heel rijk te worden”, zegt de oprichter en president-directeur van de grootste motorfietsen-fabriek in China, de Lifan Groep. „Maar waar ik mij iedere dag nog meer over verbaas, is de snelheid waarmee China en nu ook Chongqing zich ontwikkelt.”

Als een jonge assistente zijn beker met groene thee heeft bijgevuld, vervolgt hij: „Het ene jaar leef je met je familie en alle burens in een krot in een sloppenwijk. Het jaar daarop in een mooi, schoon appartement of een villa. Het ene decennium is Chongqing een arm, afgelegen oord. Daarna opeens de snelst groeiende stad van China. Ik zou het niet geloven als ik het niet zelf allemaal had meegemaakt.” Chongqing betekent „dubbel feest” in het Mandarijn.

Yin praat graag over zijn leven, zijn ambities en „zijn” Chongqing. Dat heeft hij gemeen met Fu Yong Biao (36). De kapitalist en de koelie, ze komen uit dezelfde stad. Maar het lijkt alsof ze van verschillende planeten zijn. Fu Yong bracht bijna de helft van zijn leven door in de speelgoed- en textiel fabrieken aan de oostkust. Samen met miljoenen andere arbeidsmigranten heeft hij zijn baan verloren door de diepe recessie in het Westen. Daarom is hij teruggekeerd naar Chongqing.

’s Nachts versjout hij goederen met een juk van bamboe. Of hij wast Porsches Cayenne en Mercedes-

sen-Benz ML 500. „Ik kan in mijn eigen stad de weg soms niet eens vinden”, zucht de tengere, knokige man tijdens een korte rookpauze. „Alles is zo nieuw.”

De levensverhalen van de *laoban* (baas) en de *bang-bang* (drager) vertellen de geschiedenis van Chongqing, inmiddels de grootste stad van China, in het Westen nauwelijks bekend. Hier, aan de middenloop van de Yangtze-rivier en aan het einde van de Jialingrivier, wordt haarscherp duidelijk waarom de Chinese economie maar blijft groeien en hoe de ontwikkeling van China zich van het oosten naar het westen verschuift.

„Ik heb alles te danken aan goede timing en aan leider Deng Xiaoping die in 1978 de economie begon te moderniseren”, legt ondernemer Yin Mingshan uit. Na enig aandringen vertelt hij hoe Rode Gardisten hem als 19-jarige student arresteerden wegens „contrarevolutionaire uitspraken” en omdat zijn vader een landeigenaar was geweest. Na zijn vrijlating in 1979 ging hij aan de slag als economisch verslaggever bij een lokale krant.

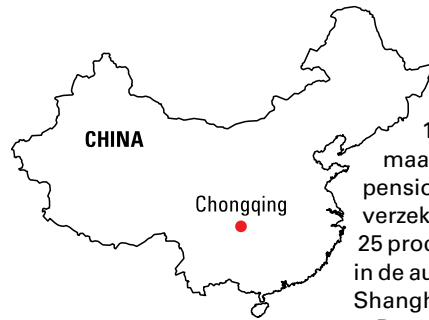
Hij zag kansen om voor zichzelf te beginnen en richtte het Hongda Motorbike Institute op. Een indrukwekkende naam voor een werkplaats met negen man personeel. In feite kopieerde hij Japanse motor-modellen voor de Chinese markt. Zijn doorbraak kwam toen hij in 1992 als eerste onderneming in Chongqing een exportvergunning kreeg. Hij werd rijk dankzij de verkoop van motor- en bromfietsen, niet alleen in China, maar ook Noord-Afrika, het Midden-Oosten en Rusland. Door ondernemers als Yin stapte half China van de fiets over op de motorfiets.



32 miljoen mensen, 100.000 bedrijven

- De agglomeratie Chongqing is met 32 miljoen inwoners het grootste stedelijk gebied van China.
- De economie van Chongqing groeide vorig jaar met 14 procent. Voor dit jaar wordt gerekend op een groei met 12 procent tot 57 miljard euro.
- Chongqing werd in 1997 afgescheiden van de provincie Sichuan en

- valt rechtstreeks onder de nationale overheid.
- In Chongqing zijn meer dan 100.000 bedrijven gevestigd.
- Onder de 4.000 buitenlandse ondernemingen zijn 93 Fortune 500-bedrijven.
- ABN AMRO is een van de 300 nationale en internationale banken die een kantoor hebben in Chongqing.
- Bedrijven vestigen



zich in dit deel van West-China vanwege lage belastingen, goedkope grond en lage lonen.

- Een geschoolde monteur, spuitspecialist of elektricien bij Lifan of

Ford verdient 150 euro per maand, exclusief pensioen en zorgverzekering. Dat is 25 procent minder dan in de autofabrieken in Shanghai of Shenzhen.

- Dagelijks wordt in Chongqing 145.000 vierkante meter aan nieuwe woonruimte opgeleverd. Er wordt gewerkt aan een netwerk van 8.000 kilometer aan nieuwe snelwegen.

Linksboven sjouwer op de hondenmarkt

Rechtsboven sjouwer op het station van Chongqing

Linksonder bushalte in het deel van de stad waar de autobedrijven zijn gevestigd

Rechtsonder eetgelegenheden vlakbij het centrum

Al een paar jaar maakt de Lifan Groep (13.000 werknemers, een miljard euro omzet) behalve motorfietsen ook auto's, die verdacht veel lijken op Koreaanse modellen. De nieuwste Lifan 320 is een zeer betaalbare kopie van de Morris Mini. Dankzij Yin en zijn plaatselijke concurrent ChangAn/Ford is Chongqing de 'motorstad' van China geworden. De plaatselijke pers noemt Yin „de Henry Ford van China”.

De burgemeester vergeleek Chongqing onlangs met *Motown* Detroit. „Ik heb hem een video van het hedendaagse Detroit gestuurd”, zegt Yin. „Sindsdien gebruikt hij die ongelukkige vergelijking niet meer. De glorie-dagen van Detroit zijn voorbij met de ondergang van General Motors. Die van Chongqing zijn pas net begonnen.”

Op de vraag hoe het mogelijk is dat er in Chongqing zo weinig te merken is van de economische crisis, vertelt Yin dat hij aanvankelijk het ergste vreesde. „Toen ik de exportcijfers met 40 procent zag dalen, dacht ik dat we alles zouden verliezen.” Volgens Yin liep het zo'n vaart niet dankzij de Chinese staat die sinds enkele maanden de aankoop van motor- en bromfietsen, kleine auto's, plasma-tv's en wasmachines subsidieert. „Op de binnenlandse markt kunnen wij onze exportverliezen volledig compenseren.”

Yin heeft net de definitieve omzetcijfers van april en de voorlopige cijfers van mei onder ogen gekregen. Daar zou iedere president-directeur een goed humeur van krijgen. De verkoop van motorfietsen en auto's steeg in april met 40 procent. In China worden nu meer auto's verkocht dan in de Verenigde Staten. Yin vertelt over zijn plannen om in het buitenland fa-

abrieken te bouwen, onder andere in Peru, Algerije en Iran. Hij beschikt over voldoende kapitaal sinds het generationaliseerde Amerikaanse verzekeringsconcern AIG nog vóór de crisis minderheidsaandeelhouder werd met 13,4 procent. „President Obama is een van mijn aandeelhouders. Hij wil schone auto's. Ik heb hem laten weten dat hij op mij kan rekenen”, grijnst Yin. De kapitaalinjectie zal worden gebruikt om een hybride auto te ontwikkelen.

Vanuit zijn kantoor heeft Yin uitzicht op de industrieterreinen in het noorden van de stad. Concurrent ChangAn/Ford gaat daar uitbreiden om aan de vraag naar Mondeo's en Volvo's 40 en 80 te voldoen. In dezelfde economische zone bouwen Hewlett-Packard en Coca Cola nieuwe fabrieken.

Chongqing speelt een sleutelrol in het 'Grote Westelijke Ontwikkelingsplan' van grootmacht China. Na de oostkust moeten nu het westen en midden van China urbaniseren en industrialiseren. China wil zo minder afhankelijk worden van de exportindustrie en tegelijkertijd de armoede op het platteland bestrijden. Naast Chongqing zijn nog ruim negentig andere steden met meer dan een miljoen inwoners bij het project betrokken. In reactie op de mondiale crisis wordt het plan versneld uitgevoerd.

Arme boeren moeten massaal naar de westelijke en noordelijke steden verhuizen, al dan niet gedwongen, mede om de druk op kuststeden als Peking, Shanghai of Guangzhou (Kanton) te verlichten. Dertig jaar geleden woonde 18 procent van de Chinezen in de stad. >



De tijd dat honden in China aan het spit gingen, is allang voorbij. Een hondje is een statussymbool

> Volgend jaar is dat 50 procent en in 2020 moet dat 70 procent zijn. Een ontwikkeling met enorme gevolgen voor de vraag naar staal, olie en andere grondstoffen.

Deze volksverhuizing is nergens zo zichtbaar als in Chongqing, waar dagelijks tussen de 1.000 en 3.000 mensen arriveren in de hoop werk te vinden of net zo rijk te worden als Yin Mingshang. Zij worden vanaf het eerste moment overdonderd door de energie, het onophoudelijke lawaai en de dichte mensenmassa's. Het maakt geen verschil of zij nu aankomen op het vliegveld, waar de armen van bouwkransen als grote vogels over de nieuwe aankomst- en vertrekhalles zweven. Of bij het trein- en busstation met uitzicht op bouwputten zover het oog reikt.

Per auto voert de weg naar Chongqing langs verkeersknooppunten die zes en soms zeven hoog boven elkaar zijn gebouwd. Geasfalteerde spinnewebben. Het getoeter van vrachtwagens, bussen, taxi's en opmerkelijk veel nieuwe, Europese SUV's wordt alleen overstemd door het gesnerp van slijptollen en het gereden van pneumatische breekhamers.

Historisch Chongqing wordt gesloopt om plaats te maken voor zaken centra met wolkenkrabbers van spiegelen glas, nieuwe fabrieksterreinen en glimmende winkel- en uitgaanscentra.

Alleen het oude, nationalistische hoofdkwartier in het nabijgelegen Nanshan-bos van Kuomintang-voorzitter Chang Kai-shek blijft gespaard. Voor geschiedenislessen is het door de Japanners zwaar gebombardeerde Chongqing niet de aangewezen plaats. Het Bevrij-

dingsmonumentplein is voor jong Chongqing alleen de plek waar afgesproken wordt om te gaan winkelen bij Cartier, Ermenegildo Zegna, Boss en Bulgari. Of om via Starbucks en KFC naar de nabijgelegen disco's te gaan met namen als Falling, de Rainbow of The Princess. Bedelaars, onder wie een echtpaar in rolstoel met afschuwelijke verminkingen aan de benen, worden hier door de schreeuwende politie weggejaagd.

Veertigers en vijftigers rijden liever met hun Mercedesen naar de bars aan de andere kant van de Yangtze-rivier om daar op de terrassen te dineren of na te tafelen met een glaasje Franse witte wijn. Daar worden de prijzen besproken van de appartementen in nieuwe, ommuurde residentiële wijken met namen als The Uptown, The Emerald en The Sapphire. Kopers krijgen levenslange abonnementen op golfbanen en zwembaden.

De residentiële wijken worden ontsloten door de nieuwe bruggen, die verdacht veel lijken op de Brooklynbrug en de Verrazanobrug in New York. Precies waar Yangtze en Jialing samenvloeden, is een nieuw havenfront met uitgaanscentrum gebouwd. Aan de overkant verrijst een opera- en theatercomplex dat associaties oproept met het operagebouw van Sydney. Er moet ook cultuur komen, heeft Peking bepaald. Geen overbodig decreet in een stad waar maar één behoorlijke boekhandel te vinden is en de musea zich beperken tot veilige thema's als de oorlog tegen de Japanners en revolutie.

Dit nieuwe Chongqing is de wereld van topondermer Yin die op zeer goede voet staat met de leiders

van de Chinese Communistische Partij. Ondernemen in China is onmogelijk zonder uitstekende relaties met de plaatselijke en nationale partijleiders. „Ik ben niet bitter of anticommunistisch uit het kamp gekomen. Vanaf mijn vrijlating in 1979 heb ik al mijn energie aangewend om van de rest van mijn leven nog wat te maken. Ik kijk alleen naar de toekomst”, zegt Yin Mingshang, pragmatisch zoals alleen Chinezen kunnen zijn.

Chongqing profiteert als geen andere Chinese stad van de trek van oost naar west, zeggen plaatselijke economen, zoals professor Pu Yongjian (43). „Chongqing is doorligging en industriële basis niet afhankelijk van de export of van de internationale banken. De Chinese binnenlandse markt is een markt op zich en bedrijven komen naar hier omdat de loon-, grond- en fiscale kosten 40 tot 60 procent lager zijn dan aan de oostkust.”

De stad kent ook problemen, allemaal van eigen makelij. Bovenaan staat milieuvervuiling. De situatie is na het verplaatsen van enkele fabrieken en kolencentrales verbeterd, maar er zijn dagen dat de stad gehuld is in wat de weerman van Chongqing FM 95,5 „mist” noemt in plaats van dichte smog. De Yangtze is een open riool, waterzuivering bevindt zich in een experimenteel stadium en bestrijding van kooldioxide-uitstoot is, zegt Pu met ironie, „een onderzoeksproject in de voorfase”.

Corruptiebestrijding is volgens Pu ook „een grote uitdaging”. Waar op grote schaal gebouwd wordt, smeden bouwers, maffiosi en politici lucratieve banden. Dat gebeurde in Chongqing zo opvallend grof dat Peking besloot een vertrouweling, oud-minister van Handel Bo Xilai, te benoemen tot partijsecretaris van Chongqing. Hij heeft de reputatie kordaat en onomkoopbaar te zijn.

Pu ziet de slechte bereikbaarheid van het nieuwe industriële centrum in het hart van China als voornaamste bedreiging voor de ontwikkeling. „Andere provin-



Historisch Chongqing wordt gesloopt om plaats te maken voor zaken centra met wolkenkrabbers van spiegelen glas

cies en steden langs de Yangtze-rivier bouwen bruggen die te laag zijn voor onze grote schepen. Door al die verschillende bruggen wordt de rivier tot aan Shanghai moeilijker bevaarbaar. „Het is met die verschillende bruggen een chaotische toestand”, zucht Pu.

Nieuwe wegen, treinverbindingen en maar liefst drie nieuwe vliegvelden moeten voorkomen dat Chongqing geïsoleerd raakt. Deze bouwprojecten jagen de groei aan en zuigen tienduizenden arbeidsmigranten naar de stad.

Fu Yong Biao, de drager, de koelie, de stadgenoot van Yin, maakt deel uit van deze omgekeerde migratiegolf. Zij die van het westen naar het oosten trokken, keren terug. „Er is in de fabrieken aan de oostkust geen goed werk meer te vinden”, vertelt Fu. „De banen die er nog zijn, betalen slecht. Ik kon net zo goed naar huis gaan. Al die jaren dat ik in Dongguan werkte, zijn mijn vrouw en dochter hier gebleven. Ik had altijd heimwee. Hier in Chongqing zijn wel banen te vinden, hoewel de lonen laag zijn.”

Fu is zich terdege bewust van zijn penibele situatie. Voor een arbeidsmigrant is hij al tamelijk oud en hij heeft geen vakopleiding. De nieuwe industrieën willen geschoold personeel. Zonder diploma's komt hij de auto- en computerfabrieken van Lifan, Ford of HP niet binnen.

Fu Yong heeft besloten dat hij gediplomeerd kok wil worden. Liever zou hij elektricien of automonteur worden, maar die opleidingen duren te lang en zijn te duur. Hij gaat naar koksschool De Grote Muur en betaalt het cursusgeld zelf. De opleiding is gevestigd in een asgrauw gebouw, met uitzicht op appartementen, zo klein als kippenhokken. In de vettige stegen en zigzaggende straatjes met trappen ligt nat straatvuil opgestapeld. Benzinedampen, sissende spijsolie, kots- en pislucht benemen de adem.

In de overvolle klassen hanteert Fu Yong het grote hakmes al zeer geroutineerd. Vlees, vis en schaaldie-

‘Ik ben teruggekomen omdat ik mijn dochter wil zien opgroeien. Daar werk en daar spaar ik voor’

ren fileren gaat hem gemakkelijk af, net als het kunstig bewerken van snijbiet, komkommer en meloen. Aan het onderdeel ‘reinheid in de keuken’ wordt weinig aandacht besteed. De vloeren zijn gevaarlijk glad en de vette kookdampen zijn neergeslagen op muren en trapleuningen. Maar de maaltijden zien er mooi uit en smaken goed. De leerling-koks zijn allemaal arbeidsmigranten

Later op de avond gaat Fu Yong rechtstreeks van school naar een thee- en eethuisje aan een groot plein in het kolkende Jiaochangkou-district. Hier verzamelen zich de sjouwers en hun opdrachtgevers.

In benarde kooien wachten pluizige kippen, eenden en een paar biggen op de slacht. In groene en paarse teilen zit vis en aal. Even verderop is de honden- en kattenmarkt met aanpalend een moderne, luchtgekoelde supermarkt voor huisdieren. Vooral poedels, herders en golden retrievers zijn zeer gewild. Een hondje is een statuscadeau. De tijd dat honden aan het spit gingen, is allang voorbij.

Links op het plein, onder een tentzeil, dansen honderden vrouwen eerst een langzame foxtrot en vervolgens een tamelijk wilde tango. Geen stad waar vrouwen, als het donker geworden is, zo massaal dansen als in Chongqing.

Mannen laten hun schoenen poetsen of hun haar knippen bij de straatkappers. Er wordt gekaart, gebiljart, gedronken en luidkeels getelefoneerd. De meisjes in de massagesalons, de prostituees, wenken verleidelijk. Zij zijn de dochters van de arbeidsmigranten.

Waar het optimisme van Fu Yong Biao dat hij be-

slist werk zal vinden als gediplomeerd kok op gebaseerd is, blijft onduidelijk. Chongqing heeft al duizenden restaurants en straatkeukens.

Deze nacht helpt Fu Yong oom Jiang Ju, klein, maar beresterk. Een vrachtwagen met honderd koelkasten moet gelost worden bij een nieuw hotel-annex appartementencomplex in een steile straat met trappen. Daarna moet nog een paar honderd kubieke meter grind van de straatrand naar de vijfde verdieping van een nieuw winkelpand gezeuld worden.

Typisch werk voor de koelies, het soort slavenarbeid dat in de tijd van Mao was verboden. Het verdient een paar euro meer dan het bewerken van het land. Alles is beter dan terug naar de lapjes grond.

Oom Jiang Ju (52) in zijn groene werkpak pocht dat hij wel 300 kilo kon tillen toen hij zo oud was als Fu Yong. Met snelle handen wikkelen de mannen de koelkasten in bruin touw en hangen de apparaten vervolgens aan het juk. Met een „een, twee, drie” staan zij op het zelfde moment recht overeind en dansen ritmisch de trap af naar de ingang van het gebouw. Voor vijf uur werk ontvangen zij ieder drie euro. Genoeg voor een maaltijd en een bed.

Tijdens een theepauze vertelt Fu Yong Biao tegen middernacht dat hij de vermoeidheid probeert te verdringen door aan mooie dingen te denken. Zoals? Zonder een spoor van verlegenheid vertelt hij: „Ik ben vooral teruggekomen omdat ik mijn dochter wil zien opgroeien. Ik wil dat zij naar de universiteit gaat. Daar werk en daar spaar ik voor. Met een goede opleiding wordt ze misschien wel net zo rijk als baas Yin Mingshang. Daar denk ik dan aan.”<