

China: Rijk van het Midden of Rijk van Uitersten?

Laure Deprez en Frank Vandamme

Twee jonge marxisten reisden drie weken door China. Zij legden 9.000 km per trein af, tussen stad en platteland. Van Beijing, de hoofdstad, tot Boketu, het uiterste noorden net onder de Russische grens. Van Boketu tot Jiayuguan, het westen, waar de Muur in de bergen verdwijnt. Ze spraken met tientallen mensen, over de Chinese economie, de politiek, de sociale vooruitgang, het onderwijs, de cultuur en de religie. Ze vertellen hieronder hun ervaringen en indrukken. De tekst vertrekt vanuit de vooroordelen die ze over China hadden.

Vaststellingen op economisch vlak

China, een ontwikkelingsland dat zich sneller ontwikkelt dan de andere? Dat is een grove onderschatting van de werkelijkheid. China is veel verder ontwikkeld dan wij dachten. Het was onze bedoeling deze reis evenwichtig op te delen tussen stad en platteland. Maar telkens wanneer we dachten in een dorpje te zijn aangekomen, stonden we versteld over de omvang en de moderniteit van de plek: wolkenkrabbers zo ver het oog reikte, steden die zich tot in het oneindige uitstrekten, volledig nieuwe of vernieuwde stadskernen, overweldigende pleinen, veel grote banken die expliciet in het straatbeeld aanwezig waren (ICBC, China Construction Bank, Bank of China, Bank of Beijing, Postal Savings Bank, Cooperative Bank, Agricultural Development Bank, Communications Bank, China Merchants Bank, ...) en ongelooflijk veel bouwwerken (haast overal waar we keken, zoiets hadden we nog nooit gezien).

Uit de hotels en de publiciteit voor luxeartikelen konden we afleiden dat een bepaalde bevolkingslaag een zeer hoog welvaartsniveau heeft bereikt. De Maserati's, Jaguars en Porsches Cayenne die geregeld ons pad kruisten, bevestigden dit. Maar het was niet zozeer deze laag van superrijken die ons perplex deed staan. Net zoals in het Westen is dit slechts een deel van de bevolking die we op straat of in het restaurant op de hoek kunnen tegenkomen.

Neen, waar we bij de Chinese ontwikkeling het meest van onder de indruk waren, was de ostentatieve koopkracht van een belangrijk deel van de bevolking. Je hoeft maar in een metro te stappen en je kunt er al niet meer omheen: smartphones zoals iPhone en Samsung zijn alomtegenwoordig. Een snelle blik in de winkel leert ons dat ze evenveel kosten als bij ons. Hetzelfde geldt voor elektrische huishoudapparaten en personenwagens. De straten worden overspoeld door auto's van Europese, Japanse en Amerikaanse merken. Ook hier zijn de prijzen van de Westerse automerken identiek aan die bij ons. Zelfs in de klerenwinkels wacht ons een verrassing. Hoewel er natuurlijk ook wel winkels met goedkope kleding bestaan, vinden we in de winkelstraten vooral zaken terug met gelijkaardige prijzen als de onze. Studenten krijgen overigens vaak korting, maar over het algemeen wijzen deze prijzen toch op de aanwezigheid van een groeiende middenklasse.

De *upper class* heeft van de liberalisering van de economie geprofiteerd om zich ongelooflijk te verrijken. Maar het lijkt erop dat de ontwikkeling niet alleen hen beroert. Het indrukwekkende vervoersnet toont hoe er massale investeringen gebeuren waar grote delen van de bevolking wel bij varen. Je merkt het al in de metro van Beijing. De stations en de metrostellen zijn er gloednieuw. Alles staat perfect aangeduid: de namen zijn in ons *normale* alfabet overgezet, binnenin de wagons wordt het traject met lichtgevende borden aangegeven, het overstappen tussen verschillende lijnen gebeurt vlekkeloos. Ook wordt er hoog ingezet op veiligheid (in veel stations zijn er aan de rand van de perrons permanente veiligheidsruiten opgetrokken). Kost van de reis: 2 RMB, zo'n 25 eurocent (zie verder voor het niveau van de lonen).

Laten we het nu eens over het spoor hebben. We hebben 9.000 km afgelegd, van begin tot einde met de trein. Het spoorwegvervoer wordt beheerd door China Rail, een overheidsbedrijf dat 2,13 miljoen mensen tewerkstelt. Het is hiermee

een van de grootste bedrijven ter wereld. Aantal westerse passagiers die we tijdens deze 9.000 km in de trein zijn tegengekomen: nul. Het zijn dus echt wel Chinese reizigers die van deze diensten gebruikmaken en velen onder hen zijn toeristen. Doordat de prijzen zo laag zijn, gaan de treinkaartjes als zoete broodjes over de toonbank. Er bestaan vier categorieën, afhankelijk van het feit of je een zitplaats of een bed neemt en of je eerste of tweede klasse reist. De treinen rijden erg stipt. Op die 9.000 km hebben we een keer zeven minuten vertraging gehad en een andere keer is een trein vertrokken met zestig minuten vertraging, maar die was op voorhand aangekondigd en is daarna niet meer uitgelopen. In de wagons zijn er niet alleen toiletten, maar ook wastafels en kokend water (van wezenlijk belang voor wie thee wil drinken of noodles wil eten). De prijzen van eten en drank in de trein zijn bijna op hetzelfde niveau als die in de winkel. In iedere wagon is er iemand van het personeel aanwezig om vragen te beantwoorden en de wagon tijdens de reis schoon te houden. Ook wekt het personeel de reizigers in de slaapwagons een uurtje voor hun aankomst. Zonder fout.

Het kleinste stadje waar we met de trein naartoe zijn gereisd, telde zo'n 5.000 inwoners. Dat geeft je wel een idee over hoe uitgestrekt het spoornet er is en het wordt nog elke dag uitgebreid. Sinds de crisis in het Westen zijn de investeringen om de economische activiteit te ondersteunen er nog toegenomen: er werd 9.500 km extra spoorwegen gelegd. Maar het gaat verder dan het spoor alleen. Er zijn 25 metronetten aangelegd, 30 luchthavens, meer dan 40.000 km wegen, de drie langste bruggen ter wereld en dit alles in amper... vijf jaar! In België wachten we nog altijd op een regionaal expresnetwerk.

Die investeringen wekken echter ook scepsis op en dan in het bijzonder wanneer het over huisvesting gaat. We hebben zeer veel nieuwbouw en halfafgewerkte gebouwen gezien; daarnaast ook erg veel leegstand. In een nieuw opgebouwd stadje voor 300.000 potentiële inwoners (waarvan er reeds 70.000 waren aangekomen) bedroegen de woningprijzen vijf tot tien jaar geleden tussen 6000 en 12.000 RMB. Nu is dat nog ongeveer 3000 RMB. Gaat het dan om een vastgoedzeepbel? Dat is niet zo zeker. In deze sector is de plaats van de markt nog veel beperkter dan bij ons. Het risico op een financiële crash is ook minder groot dan in het Westen, omdat de consumenten in China veel minder op krediet kopen dan in de VS.

Wanneer we vertelden onder de indruk te zijn van de economische ontwikkeling, waren de reacties overal positief. De mensen die we hebben ontmoet waren trots op die nieuwe constructies, die vaak zelfs nog maar half waren afgewerkt.

We hebben enkele landelijke regio's bezocht (in het noordoosten en het binnenland van Mongolië) en ook daar is de ontwikkeling haast tastbaar. Alle huizen zijn in steen gebouwd, de vele straten zijn in goede staat, zelfs midden op het platteland staan er flitscamera's, overal waar we zijn geweest was er elektriciteit en stromend water, je ziet er veel gewone wagens, smartphones en internet.

We kunnen echt niet langer beweren dat het China aan nationaal vermogen ontbreekt of dat het land nog met een technologische achterstand kampt. En het heeft zeker ook genoeg grondstoffen ter beschikking. We kunnen China met andere woorden niet langer een ontwikkelingsland noemen. De ontwikkeling gebeurt echter wel sterk op kapitalistische basis, via de markt, binnen de krijtlijnen van een indicatief plan. De negatieve gevolgen van chaos en overproductie zijn duidelijk zichtbaar.

Vaststellingen op sociaal vlak

Om wat ruwe informatie te verzamelen op sociaal vlak, hebben we tientallen discussies gevoerd met mensen die we tegenkwamen. Dat schetst een concreet, maar ook zeer specifiek beeld. Het gaat enkel over de mensen die wij tegenkwamen. Het beeld ambieert geen representativiteit of volledigheid.

De lonen variëren sterk. Er is geen minimumloon voor werknemers. Maar er wordt wel gedacht aan de invoering ervan... Een handarbeider van 45 jaar die een zekere vorming genoot maar geen *goede job* heeft gevonden, verdient 2.000 RMB per maand (dat is ongeveer 250 euro). Een leerkracht Engels van 35 jaar verdient 3.200 RMB per maand. Het loon van leerkrachten varieert en kan al snel oplopen tot 4.000 RMB per maand (500 euro). Het onderscheid heeft te maken met de anciënniteit, het niveau van opleiding en de vraag en het aanbod van de leerkrachten in kwestie. Een treinbestuurder van 37 jaar verdient 5 000 RMB per maand (600 euro). Een ingenieur in de bouw van 32 jaar verdient 7.000 RMB per maand (875 euro). Een administratief bediende aan de universiteit van Peking van 51 jaar verdient 12.500 RMB per maand (1.560 euro). Deze laatste was zijn loopbaan begonnen in dezelfde instelling aan 50 RMB per maand.

Het primair en secundair onderwijs is gratis. Het hoger onderwijs is zeer betaalbaar, maar meritocratisch: de studenten met de beste resultaten hebben toegang tot de beste universiteiten. Een minimaal resultaat van 60 % is vereist om hoger onderwijs te mogen volgen.

Om het over de (povere) rechten op sociale zekerheid te kunnen hebben, zou er eerst verder onderzoek moeten komen. Die sociale rechten zijn immers nog tot op vandaag gelinkt aan de plaats waar men wordt geboren. Wel is het zeker dat migranten van binnen de landsgrenzen erg weinig rechten hebben. Dit wil in de eerste plaats de spontane migratie naar de grote steden ontmoedigen, waar de bevolking te snel aangroeit. Maar het blijft niettemin een enorm probleem voor de miljoenen Chinezen die desondanks toch wegtrekken. Hier moet nodig een hervorming komen.

Welke verschillen zijn er op sociaal gebied tussen de verschillende Chinese klassen en bevolkingslagen? Er is een groep van superrijken. Verder is er een groeiende middenklasse: duidelijk aanwezig in het straatbeeld. Deze groep lijkt actief te zijn in de administratie (van de overheid, universiteiten, banken, ...), leerkrachten, ingenieurs in bedrijven en in de bouw,...

Er is een grote groep van werkers met een zekere koopkracht: werknemers bij de spoorwegen, taxichauffeurs, werknemers in fabrieken, in de mijnbouw, in de bouw, in Chinese of Westerse fastfoodketens, klerenwinkels, bakkers, slaggers, bepaalde boeren op het platteland, kleine zelfstandigen die een restaurantje of bar uitbaten in de steden en zichzelf en hun familie daarmee onderhouden. Deze groep lijkt ook toegang te hebben tot het openbaar vervoer per trein, eventueel een auto, smartphones, degelijke kleding, internet thuis.

Er is ook een groep van armen (13 % van de bevolking volgens de OESO): bepaalde boeren op het platteland, sommige werknemers in de bouw in de steden (slapen in barakken naast de bouwplaatsen), verkopers van allerlei producten op straat (slapen in kleine busjes op parkings), bedelaars (nauwelijks zichtbaar in het straatbeeld omdat bedelen verboden is).

Op sociaal vlak zijn er dus duidelijk groeiende klassenverschillen, niet alleen tussen de bezitters van productiemiddelen (superrijken) en de niet-bezitters van productiemiddelen, maar ook tussen een groeiende middenklasse van kleinburgers en gewone arbeiders.

Vaststellingen op politiek vlak

Google, Facebook, Twitter, Youtube en Dailymotion zijn geblokkeerd, maar Yahoo is bereikbaar en nieuwssites zoals die van *La Libre*, *L'Echo* of de *BBC* werken. *Le Soir* daarentegen was niet bereikbaar. De censuur waarover de Westerse media het vaak hebben, lijkt dus vooral voort te komen uit het feit dat China zijn eigen sociale netwerken en informatiewebsites wil hebben (Baidu.com, QQ, WeChat...). Die doelstelling wordt bevestigd door de mensen die wij spraken.

In de hotels waar we zijn geweest, kon je geen buitenlandse zenders bekijken op de kabeltelevisie. Wel stelden we tot onze verstomming vast dat het Engelstalige openbare net CCTV News (een van de 45 openbare kanalen van China Central Television) dezelfde versie van de gebeurtenissen in Oekraïne en Gaza gaf als die we op onze eigen zenders te zien krijgen.

De jongeren waarmee we hebben gesproken zeggen op school nooit teksten van Mao Zedong te hebben gelezen, noch van Marx, Engels of Lenin. Het schoolsysteem zou wel veeleisend zijn, maar niet gericht op een marxistische vorming van de jeugd. Ook van enige socialistische of communistische propaganda in de publieke ruimte valt weinig tot niets te bespeuren. Er zijn amper communistische symbolen te zien.

De hamer en sikkel, hét symbool van de socialistische revolutie, zijn we drie keer tegengekomen: op twee banners en op een aantal loketten in bepaalde stations en in de luchthaven van Beijing.

Behoudens op de bankbiljetten zijn we het portret van Mao Zedong enkel tegen gekomen op volgende plaatsen: het mausoleum van Mao op het Tienanmenplein, een klein standbeeld in Harbin en in een jeugdherberg in Jiayuguan, een stadje in het westen van China.

Daarnaast hebben we één keer twee affiches gezien van de regering, één over het belang van de gelijkheid van alle burgers (boodschap van Xi Jinping, de president) en één over de strijd tegen de corruptie (boodschap van Li Keqiang, de eerste minister). Maar ze vielen in het niet tussen de massa Westerse en Chinese reclameboodschappen die overal worden opgeplakt en op reuzenschermen in de straten worden afgespeeld op een even overdreven manier als bij ons op televisie is te zien.

In Beijing hangen vele grote affiches met daarop *Beijing Spirit: Patriotism, Innovation, Inclusiveness en Virtue*.

De media en reclameruimtes worden niet gebruikt voor de promotie van de principes van sociale rechtvaardigheid, de marxistische principes die aan de basis liggen van de Volksrepubliek. Integendeel, het zijn net de Westerse ideeën die er op grote schaal worden verspreid. De jongeren bevestigen allemaal dat ze een zo goed mogelijke opleiding willen krijgen, in China of in het buitenland, om dan later zo veel mogelijk te kunnen verdienen. Concurrentie en individualisme liggen op ieders lippen.

Vaststellingen op vlak van participatie en democratie

Over het geheel genomen heerst er politieke onverschilligheid. Dit is dus vergelijkbaar met de situatie bij ons. Een student van 25 en een bediende bij de overheid vertelden ons dat ze nog nooit hadden gestemd, “want dat haalt toch niets uit”.

Kritiek op de werking van het politieke systeem is duidelijk niet onmogelijk. Het grootste deel van onze gesprekken vond plaats in de trein, tussen een heleboel andere mensen. Onze gesprekspartners spraken altijd vrijuit, zonder na te gaan wie er meeluisterde. Zo vertelde een studente ons in de trein dat ze lid geworden is van de Communistische Partij omdat iemand haar dat had voorgesteld, maar dat ze eigenlijk niet wist waarom ze had toegezegd en eigenlijk niets met die partij heeft.

We hebben bij onze gesprekspartners nooit angst gevoeld, noch op politiek, noch op economisch vlak. Ze praatten zonder al te veel reserves over hun loon, hun toekomstdromen, bepaalde politieke opinies en internettoegang. Om diepgaande gesprekken te voeren moet je wel telkens eerst het ijs wat breken, maar niet op een overdreven manier. Dit geldt ook bij de studenten, normaal gezien toch de groep *bij uitstek* om kritisch te zijn.

Vaststellingen op cultureel vlak

Op openbare plaatsen merkten we vaak dat er verschillende activiteiten harmonieus naast elkaar aan de gang waren: een aantal mensen die aan tai-chi deden, een groep die danste, kinderen met elektrische gocarts, tientallen terrassen met barbecues,... Veel bars en restaurants zijn trouwens best goedkoop. De mensen worden niet gepusht tot consumptie: het is er bijvoorbeeld niet vreemd als iemand zijn eigen alcohol naar het restaurant meebrengt.

Tijdens ons bezoek aan het binnenland van Mongolië werden we vergezeld door een gids die erg veel belang hechtte aan de bescherming van de Mongoolse cultuur en zich er zorgen over maakte dat die cultuur door de modernisering van het land aan het verdwijnen is. Toen een Duitse student het thema van de rechten en de bescherming van minderheden aansneed, had hij, tegenover een groep Europeanen, zonder probleem het idee kunnen bevestigen dat de Mongolen worden gediscrimineerd. In plaats daarvan betoogde hij dat de staat helemaal geen discriminatie op de Mongoolse bevolking uitoefent. Volgens hem stelt het probleem zich vooral bij de mensen zelf, door vooroordelen en een zeker racisme ten opzichte van de minderheden.

Een studente uit Gansu, een provincie in het westen van het land, bevestigde dit. Mensen uit minderheden krijgen bonuspunten bij deelname aan staatsexamens. De eenkindpolitiek, waarbij de gezinnen met maximaal één kind voordelen krijgen op vlak van woning, geldt niet voor minderheden.

Besluiten

The West is the Best? De Europese Unie promoot ambitie en optimisme. Maar het enige wat in Europa vandaag de dag blijft duren, is de crisis die de groei al sinds 2008 ondermijnt. Het politieke systeem dat we kennen blijft ons een eurocentrische visie voorspiegelen die zich al te veel afsluit voor de rest van de wereld. Het is dus eigenlijk niet verwonderlijk dat wie voor de eerste keer naar China reist, verbaasd is over de Chinese ontwikkeling.

Door China reizen zet ons met beide voeten op de grond. Want China, de eerste economie van de wereld, is niet langer een ontwikkelingsland. Van daaruit gezien verdient Europa zijn bijnaam van het oude continent dubbel en dik. Maar ondanks het feit dat de overheid er veel forser ingrijpt dan bij ons, wordt de ontwikkeling meer en meer aan de markt overgelaten. Een markteconomie geleid door een communistische partij: hoe lang blijft dat duren?

Wat de politiek betreft, ging de kritiek op de regering van de mensen die wij tegenkwamen vooral over het feit dat er weinig actieve participatie is aan het beleid. Er zijn weinig kritieken op het éénpartijstelsel. De jongeren zijn geconcentreerd op hun succes, op het loon dat ze zullen behalen. Dit wordt niet of nauwelijks gecompenseerd door de promotie van socialistische principes. Het lijkt eerder de creatie van een sterk China te zijn dat voor de nationale eenheid zorgt. Het nationalisme heeft vaak geholpen om derdewereldlanden vanonder het juk van het imperialisme te halen. Wordt het nu een instrument van de Chinese bourgeoisie om opnieuw aan de macht te komen?