

ECONOMIE & POLITIEK

Nationale kampioenen zijn in China nog geen winnaars

Bert van Dijk
woensdag 26 november 2014, 17:00
update: woensdag 26 november 2014, 17:15



(Hollandse Hoogte)

Het beleid van de Chinese overheid om in belangrijke bedrijfssectoren nationale kampioenen te ontwikkelen, verloopt moeizaam. Bij buitenlandse bedrijven worden de duimschroeven ondertussen steeds verder aangedraaid.

Het begint op te vallen. Het afgelopen jaar is een groot aantal buitenlandse bedrijven in China op de korrel genomen. Soms voor verboden prijsafspraken en soms voor een te grote marktmacht. Microsoft, Qualcomm, BMW, Audi en Chrysler, allemaal kregen ze afgelopen jaar een e-mailtje of telefoontje van een Chinese overheidsinspecteur.

Het zijn aansprekende voorbeelden, die volgens experts passen in China's strategie om de eigen industrie te helpen. De indruk bestaat dat China steeds actiever buitenlandse bedrijven met de in 2008 geïntroduceerde anti-monopoliewet in de hand aanpakt. 'In veel gevallen waarbij buitenlandse bedrijven betrokken zijn, hebben de Chinese anti-monopolie autoriteiten de anti-monopoliewet zo geïmplementeerd dat ze China's industriële doelstellingen ondersteunen. Daarbij hebben ze ook discriminatie en protectionisme toegepast', schreef de Amerikaanse kamer van koophandel een paar maanden geleden.

Intimiderende tactieken

Ook de Europese kamer van koophandel zegt 'veel alarmerende anekdotische berichten' te hebben ontvangen uit een aantal sectoren. Daarbij worden soms intimiderende tactieken gebruikt door de Chinezen om bedrijven te bewegen snel boetes te betalen zonder eerst volledige hoorzittingen te doorlopen.

'Praktijken zoals het inlichten van bedrijven om onderzoeken niet aan te vechten, advocaten naar hoorzittingen mee te nemen of hun overheden of kamers van

Chinese aanbestedingsmarkt



China heeft als lid van de Wereldhandelsorganisatie de zogenoemde Government Procurement Act (GPA) die onder andere de openbare aanbesteding van inkoop door overheden regelt, niet ondertekend. Daarmee is het voor buitenlandse bedrijven moeilijk om op gelijke voet met lokale Chinese bedrijven te concurreren bij aanbestedingen in China. China is al lange tijd in onderhandeling om toe te treden tot de GPA, maar 'het is onwaarschijnlijk dat China gaat tekenen', zegt Usha Haley, managementhoogleraar aan de universiteit van West Virginia in de Verenigde Staten.

Dat heeft volgens haar vooral te maken met het feit dat meer dan 93% van de overheidsaanbestedingen via lokale overheden plaatsvindt en 'Peking' niet de macht heeft om dat te doorbreken. 'Voor buitenlandse bedrijven blijft dus 93% van de Chinese markt gesloten.'

Waar China de aanbestedingsmarkt grotendeels gesloten houdt, stellen landen in de Europese Unie die het GPA wel hebben ondertekend, hun aanbestedingen soms wél open voor bedrijven uit landen zoals China. In 2012 bijvoorbeeld won het Chinese bedrijf BYD een aanbesteding van elektrische bussen in Friesland ten koste van nationale trots VDL, die bussen bouwt in het Friese Heerenveen.

'Het is aan landen zelf om te bepalen hoe zij hun aanbestedingen regelen als zij geen juridische verplichtingen zijn aangegaan. Nederland vindt het belangrijk dat de belastingbetaler waar voor zijn geld krijgt en sluit daarom goede aanbiedingen niet graag uit', aldus een woordvoerder van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

aandeel uit te breiden in een groeiende markt. Hun marktaandeel daalde van 33,5% in 2010 naar 30,7% in 2012', staat in een publicatie van het Innovatie Attaché Netwerk van de Nederlandse ambassade in Peking.

koophandel erbij te betrekken, staan in schril contrast met best practices', aldus een verklaring van de Europese kamer van koophandel in China. Bovendien zijn het in een aantal gevallen waar het een joint venture betrof alleen de buitenlandse partijen die het doelwit zijn van het onderzoek', aldus de kamer.

Inmiddels zegt inmiddels 60% van de Amerikaanse bedrijven zich minder welkom te voelen in China, zo blijkt uit een enquête van de Amerikaanse kamer van koophandel twee maanden geleden. Een jaar geleden lag dat percentage nog op 40%.

Te snel geïnvesteerd

Het mag geen verbazing wekken dat de anti-monopoliewetgeving tegen buitenlandse bedrijven wordt ingezet, meent Usha Haley, professor Management aan de universiteit van West Virginia in de Verenigde Staten. 'Zo heeft China het altijd gedaan. Het gebeurt nu alleen explicieter', meent Haley.

Buitenlandse bedrijven hebben volgens haar 'de fout gemaakt door heel snel en op grote schaal te investeren in een land zonder echt te begrijpen hoe de juridische en politieke structuur daar werkt. Ik zeg niet dat bedrijven niet hadden moeten investeren in China, maar ze hadden er beter aan gedaan om iets voorzigtiger te zijn en om zich beter voor te bereiden.'

Nationale kampioenen

Dan zouden ze volgens Haley begrijpen dat China niets anders doet dan haar al jarenlang bestaande industriebeleid uit te voeren om nationale kampioenen te creëren. De Chinese industrie profiteert al jaren van subsidies, zachte leningen, gunstige fiscale maatregelen en bescherming en bevoordeling bij aanbestedingen door de Chinese centrale en lokale overheid. Haley publiceerde vorig jaar het boek *Subsidies to Chinese industry* over de tientallen miljarden dollars subsidies die Chinese bedrijven ontvangen van de overheid.

Geld dat uiteindelijk ook moet leiden tot nieuwe kampioenen in China. China probeert de kwaliteit van zijn producten via verplichte kennisoverdracht bij buitenlandse samenwerking te verhogen en op termijn minder afhankelijk te zijn van westerse kennis en technologie. In een aantal sectoren is het gelukt. Zo is Huawei inmiddels een belangrijke wereldspeler geworden op de markt voor telecommunicatieapparatuur. Maar in de autosector is dat tot nu toe niet gelukt.

Zelfs op de sterk gefragmenteerde binnenlandse markt komen de naar schatting 170 Chinese autofabrikanten er met hun eigen modellen niet aan te pas. Ze hebben slechts een marktaandeel van 30%. De rest van de auto's in de Chinese straten komt weliswaar uit Chinese fabrieken, maar zijn het product van westerse joint ventures. 'De Chinese auto-industrie verliest over de gehele linie terrein ten opzichte van buitenlandse fabrikanten. Sinds 2010 lijken de Chinese automerken niet in staat hun