

- (2007a): Capital Flows, Turbulences, and Distribution: The Case of Turkey, in: *Intervention*, 4(2), 353-374
- (2007b): Life after crisis for labor and capital, in: Yeldan E. et al (ed.): *Neoliberal Globalization as New Imperialism: Case Studies on Reconstruction of the Periphery*, New York: Nova Scientific Publishers: 200-220
- (2009, forthcoming): Wage share, globalization, and crisis: The case of manufacturing industry in Korea, Mexico, and Turkey, in: *International Review of Applied Economics*, March 23(2)
- /Aydiner, N. (2006): The controversy over employment policy: Low labor costs and openness, or demand policy? A sectoral analysis for Turkey, mimeo
- /Stockhammer, E. (2005): Two different export-oriented growth strategies under a wage-led accumulation regime: a la Turca and a la South Korea, in: *Emerging Markets Finance and Trade*, 41(1), 65-89
- /Yentürk, N. (2001): Do low wages stimulate investments? an analysis of the relationship between wages and investments in Turkish private manufacturing industry, in: *International Review of Applied Economics*, 15(4), 359-374
- OECD (1996): *OECD Economic Surveys: Turkey, 1996*, Paris
- Özügür, M./Erten, A. N. (1999): Research on the Identity of the Members (in Turkish), in: *Trade Union of United Metal Workers Research Series*, 1, Istanbul
- State Institute of Statistics (SIS) (1950-2001): *Survey of Employment, Payments, Production and Tendencies in Manufacturing Industry*, electronic data, Ankara
- Taymaz, E./Özler, S. (2003): Labour market policies and eu accession: problems and prospects for turkey, in: Hoekman/Togan (Hrsg.): *TURKEY: Economic Reform and Accession to the EU*, The World Bank, Washington DC
- Uygur, E. (2001): Turkey From Crisis to Crisis: 2000 November and 2001 February Crises (in Turkish), in: *Turkey Economy Institute, Working Paper, No.2001/1*
- Yeldan, E. (2002): On the IMF-directed disinflation program in Turkey: A program for stabilization and austerity or a recipe for impoverishment and financial chaos?, in: Balkan and/Savran (Hrsg.): *The Ravages of Neo-Liberalism: Economy, Society and Gender in Turkey*, New York: Nova Science Pub
- Yentürk, N. (1999): Short-Term Capital Inflows and Their Impact on Macroeconomic Order: Turkey in the 1990s, in: *Developing Economies*, Vol. 37, No. 1, 89-113

Aslı Odman

## Laboratorium der Informalität Angekündigte Arbeitsunfälle in der Schiffsbauindustrie in Tuzla/Istanbul

Gabriel Garcia Márquez erzählt in seiner *Chronik eines angekündigten Todes* vom Montag nach einer prächtigen Hochzeitsfeier, an dem das ganze Dorf von einer bevorstehenden Gewalttat weiß, aber niemand etwas dagegen tut. Einfühlsam rekonstruiert Márquez – von unterschiedlichen Blickpunkten aus – wie sich die Pracht und Freude um die Hochzeitsfeier am nächsten Morgen wendet: Die Braut wird von ihrem designierten Bräutigam zurück in ihr Elternhaus geschickt, ihre Brüder begeben sich auf die Suche nach der vermeintlichen Ehrenbrecherin, Santiago Nasar, und die DorfbewohnerInnen, je nach ihrer Nähe zu Nasar, verschweigen den bevorstehenden Tod in unterschiedlicher Art und Weise (Márquez 1981).

An diese Geschichte erinnern in vieler Hinsicht die seriellen und tödlichen Arbeitsunfälle der letzten Jahre im Schiffsbausektor der Türkei: Nach 2001, dem Jahr der türkischen Finanzkrise, wächst der Schiffsbausektor stetig. Jedoch wachsen seit 2002 auch die registrierten, tödlichen Arbeitsunfälle parallel zum Produktionsniveau an. Seit September letzten Jahres gibt es in der türkischen Öffentlichkeit und in den Medien großes Interesse an dem Warum und Wie dieser Arbeitsunfälle.

Tuzla, der östlichste Stadtteil von Istanbul, wo fast die gesamte Schiffsbauindustrie lokalisiert ist, ist zum Inbegriff für die Auswirkungen der flexibilisierten und prekären Arbeitsverhältnisse auf das Leben der ArbeiterInnen geworden. Obgleich in anderen Sektoren der türkischen Ökonomie ebenfalls prekäre Arbeitsverhältnisse – etwa im fast völlig fragmentarisierten Textilektor – und mehr tödliche Arbeitsunfälle zu registrieren sind – absolut gesehen etwa in der Bauindustrie –, ist durch den tatkräftigen Einsatz der linken Gewerkschaft im Sektor, die Nähe dieses räumlich zentralisierten Bereiches zu Istanbul, für den es mehrere urbane Transformations- und Deindustrialisierungspläne gibt und die Existenz von Parlamentariern als Arbeitgeber in den Werften der „Vorfall von Tuzla“ zu einem allgemeinen Referenzpunkt für die Kritik der neoliberalen Arbeitsverhältnisse, des Wettbewerbsstaates und des ungleich verteilten Wirtschaftswachstums geworden.

Das „Dorf der angekündigten Tode“ heißt Tuzla, heute der östlichste Stadtteil von Istanbul. Tuzla war bis in die 1920er Jahre ein Fischer- und Kleinbauerndorf, das hauptsächlich von einer orthodox-griechischen Bevölkerung bewohnt wurde.



Tabelle 1

Jahr	Produktionswert am Schiffsbausektor in der Türkei	Registrierte tödliche Arbeitsunfälle
2001	147.130 DWT	1
2002	84.700 DWT	5
2003	106.450 DWT	3
2004	293.229 DWT	5
2005	331.740 DWT	8
2006	556.285 DWT	10
2007	1.007.968 DWT	13
2008 (bis April)	(noch keine Daten zu Verfügung)	8

Quelle: Kompilation aus den Statistiken des türkischen Arbeitsministeriums ([http://www.calisma.gov.tr/is\\_teftis/tersane.pdf](http://www.calisma.gov.tr/is_teftis/tersane.pdf)), den Daten der Gewerkschaft der Hafen- und Werftarbeiter Limter-İş und des Arbeitgeberdachverbandes im Schiffsbausektor GİSBİR ([www.gisbir.com](http://www.gisbir.com)), in TTBİİK 2008: 60.

Im Zuge des griechisch-türkischen „Bevölkerungsaustausches“ 1924 wurde das Gebiet mit „muslimischen BäuerInnen“ aus der Umgebung von Thessaloniki neu besiedelt. Die Bevölkerung überstieg bis hinein in die 1980er Jahre nie die 30.000er-Schwelle. Tuzla stieg erst nach den 1980ern in das „industrielle Zeitalter“ ein, also relativ spät im Vergleich zu zentraler liegenden Bezirken Istanbuls. Das Jahr des Militärputsches 1980 steht auch symbolisch für einen Bruch im importsubstituierenden und nach dem „nationalen Binnenmarkt“ gerichteten Wirtschaftsmodell. Erst ab diesem Zeitpunkt und innerhalb eines exportorientierten Wirtschaftsmodells kann man in der Türkei von einer richtigen Schiffsbauindustrie sprechen, die nicht mehr nur eine Ansammlung von kleineren und weit verstreuten Werftanlagen darstellt. 1992 wurde Tuzla per Dekret zum 32. Stadtteil Istanbuls. Heute beheimatet Tuzla über 170.000<sup>1</sup> Menschen, hat fünf von zehn organisierten Industriezentren in ganz Istanbuls<sup>2</sup> und ist auch das Zentrum der türkischen Schiffsbauindustrie.

Die Schiffsbauindustrie in der Türkei ist heute zu etwa 90% (räumlich und produktionswertmäßig) an der Aydınlı Bucht in Tuzla konzentriert. Tuzla ist somit auch der einzige Fall in der globalen Schiffsbauindustrie, wo der Sektor fast völlig an einem Standort zentralisiert ist. Die Entwicklung der Aydınlı Bucht zum Schiffsbauort verlief entlang mehrerer Momente, im räumlichen, sozialen und metaphorischen Sinne. Auf diese Verschiebungen wollen wir eingehen, um die „Chronik der angekündigten Tode“ in Tuzla zu beleuchten.

## 1 Produktionsverlagerungen im Schiffsbausektor auf der globalen Ebene

Bis Mitte der 1970er Jahre machten die 10 Schiffsbaueregionen in Westeuropa und Japan das Zentrum der „globalen“ Schiffsbauindustrie aus. Zusammen mit Textil-, Bekleidungs-, Ledergewerbe und dem Bereich Kokerei und Mineralölverarbeitung ist in Europa im Schiffsbau ein dauernder Rückgang in Beschäftigung und Produktion festzustellen. Der Anteil dieser fünf Sektoren an der Wertschöpfung der Industrie auf der EU-Ebene ging zwischen 1979 und 2001 von 12,3% auf 7,3% zurück<sup>3</sup>. Die Schiffsbauindustrie ist somit seit 1975 eine der prägnantesten Beispiele nicht nur der De-industrialisierung und Produktionsverlagerung in und aus Westeuropa, sondern auch der Informalisierung der Beschäftigungsverhältnisse (Strath 1987). In Deutschland etwa wurden innerhalb von nur 12 Jahren (1990-2002) zweidrittel der Arbeitsplätze abgeschafft und die direkte Beschäftigung ging von 59.278 (1990) auf 20.178 (2007) zurück (IG-Metall Küste 2002: 12; Thorsten 2007: 8). Der Großteil dieser Arbeitsplätze wurde räumlich verlagert, welches uns u.a. auch zum Phänomen „Schiffsbauland Türkei“ bringt. Ein anderer Teil dieser Arbeitsplätze wurde etwa in Deutschland in eigentlich provisorische Arbeitsformen verschoben, etwa auf Arbeit unter Werkvertragsbasis und Leiharbeit. Diese zwei neuen und im Schiffsbau permanent gewordenen Arbeitsformen übertreffen mittlerweile den Anteil der Stammbeslegschaft (der direkten Beschäftigung) an den deutschen Werften mit insgesamt 50-60% zu 50-40% (Thorsten 2007: 8), welches den Bedarf an global vergleichenden Studien über Formen und Perioden der Informalisierung über die nationalen Grenzen hinweg zeigt. Fast zeitgleich bemerkbar ist der Aufbau und Aufstieg der südkoreanischen Schiffsbauindustrie, die heute mit über 30% Marktanteil (in cgt.) weltführend ist (DPT 2006: 6; Amsden 1989: 269ff).

Der Aufbau und Aufstieg einer türkischen Schiffsbauindustrie, die diese Bezeichnung verdient, lässt sich erst Anfang/Mitte der 1980er Jahre datieren. Zu einem regelrechten Boom kam es ab Ende der 1990er Jahre, als wichtige Unternehmer (Reeder), die einst generationenlang Handelskapital im Seehandel akkumuliert hatten, anfangen, in die Schiffsbauindustrie zu investieren. Obgleich der Anteil der Türkei am globalen Schiffsbau- und -reparaturmarkt nicht einmal 2% übersteigt, ist die Wachstumsrate dieses Sektors insbesondere seit 2003 für die türkische Wirtschaft auffallend und stetig. Die Entwicklung einer Schiffsbauindustrie hat somit, in erster Linie auf der globalen Ebene gesehen, mit einer räumlichen Verschiebung dieser Industrie von „West nach Ost“, insbesondere nach Südostasien (Südkorea, Japan und China) und Ost- und Südeuropa (Polen, Kroatien, Türkei) zu tun.

## 2 Verschiebung im ökonomischen Modell auf der nationalen Ebene nach 1980

Auch Verschiebungen auf der nationalen Ebene spielten eine entscheidende Rolle für den Aufbau einer Schiffsbauindustrie in der Türkei. Von der Dominanz der industriellen Akkumulationsweise in der Türkei kann man erst seit den 1960ern sprechen, welche von der Automobil-, Chemie- und dauerhaften Konsumgüterindustrie getragen war. Diese importsubstituierenden und auf den nationalen Markt gerichteten Industrien waren vom Privatkapital getragen, jedoch vom Staat in Form von billigen Inputs jeglicher Form (Energie, günstige halbfertige Waren- und Investitionsstandorte, protektionistische Massnahmen und restriktive Wirtschafts- und Arbeitspolitik angesichts einer wachsenden ArbeiterInnenbewegung) unterstützt. Der Militärputsch von 1980 war in ökonomischer Hinsicht eine Zäsur der binnenmarktgerichteten Industrialisierung hin zu einem exportorientierten Wirtschaftsmodell (Öniş 1991).

Erst in dieser Phase wagten sich Seehandelsunternehmer richtig in die Schiffsbauindustrie, deren Entwicklung positiv zur Entwicklung des Aussenhandelsvolumens korrelierte. Auf der Unternehmenseite war die Verschiebung vom Handelskapital zum Industriekapital bestimmend: Die führenden acht Familien, die heute den Sektor bestimmen, sind alle seit zwei bis drei Generationen Reeder und stammen von der Schwarzmeerküste (Akdemir 2004: 80ff). Drei Reederfamilien vergrößerten ihre kleinen Werftanlagen am Goldenen Horn in Istanbul ab 1980 als sie nach Tuzla zogen, und andere fünf Reederfamilien investierten erst ab 1995 in die Industrie, dies unmittelbar in Tuzla. Auf der staatlichen Seite waren die zwischen 1980 und 1989 revitalisierten und expandierenden Subventionsfonds für den Schiffsbau (GISAT-Fonds) wichtig für den Aufschwung dieses Sektors.

Eine andere Verschiebung auf der nationalen Ebene war die im Jahr 2000 abgeschlossene Privatisierung des Sektors: Im Jahr 2007 betrug die Anzahl der aktiven Werftanlagen in der Türkei 62, 56 davon gehören dem Privatsektor an. 48 dieser 56 Werften sind an der Aydınlı Bucht in Tuzla beheimatet. Aus diesen 48 Unternehmen wiederum sind 39 Unternehmen Mitglieder des Industriellenverbandes im Schiffsbausektor, nämlich GİSBİR<sup>4</sup>. Dieser Umstand deutet auf eine überdurchschnittliche Institutionalisierung und Kapitalgröße dieser 39 Unternehmen hin. Die vier militärischen und die zwei staatlichen Werften weisen – trotz der ausgebauten Infrastruktur der militärischen – keine privatwirtschaftliche Bedeutung auf. Die zwei am Goldenen Horn „verbliebenen“ staatlichen Werften, die seit über 550 Jahren am selben Standort sind und mittlerweile industriellen Kulturbesitz darstellen, haben im Jahr 2000 bei der letzten Privatisierungswelle die Produktionstätigkeit eingestellt und widmen sich nur noch der Reparatur von kleineren Schiffen. Somit ist die Schiffsbauindustrie in der Türkei eine ausschließlich vom Privatsektor

getragene Industrie, in der bis dahin fast zur Gänze („einheimisches“) Kapital aus der Türkei investiert wurde (TTBİİK 2008: 23).

Die türkische Schiffsbauindustrie seit Ende 2007 weist somit eine oligopolistische Kapitalstruktur, bestehend ausschliesslich aus privaten Investoren, auf, welche an einem einzigen Produktionsort – der Aydınlı Bucht in Tuzla – groß geworden sind, eine exzeptionelle Auftragsgarantie und Expansionskraft aufweisen und zusammen ein Exportvolumen von 3.000 Millionen USD<sup>5</sup> aufbringen.

## 3 Räumliche Verschiebung der Werftanlagen auf der urbanen Ebene: Die Sanierung der Industrie vom Goldenen Horn und der gegenwärtige Stand der Industrie in Tuzla

Die Aydınlı Bucht in Tuzla wurde schon 1969 offiziell zur Schiffsbaueregion erklärt und zur Vermietung für 49 Jahre an potentielle Unternehmer im Sektor freigegeben. Dieser offizielle Akt traf seine eigentlichen AkteurInnen jedoch erst nach 15 Jahren, als in den ersten lokalen Wahlen nach dem 1980er Militärputsch, nämlich im Jahr 1984, Bedrettin Dalan von der Mutterlandspartei (ANAP) zum ersten Bürgermeister der Istanbuler Großgemeinde gewählt wurde. Das Motto der Mutterlandspartei, Trägerpartei des liberalen Regulationswandels nach 1980, war auf lokaler Ebene „die Säuberung des Goldenen Horns von der Industrie“ (Eroğlu u.a. 2003: 15ff). Dies bedeutete einen großen Schritt in Richtung Refunktionalisierung der Küstengebiete, welche fast über 150 Jahre durch industrielle Funktionen gekennzeichnet war: einst der Standort der staatlichen Großindustriebetriebe in der spätosmanischen Periode, später ab den 1950ern Standort der privat getragenen Industrien in der Textil-, der Lebensmittel-, Leder-, Papier-, Metall- und Plastikverarbeitung. Der Umzug der größeren privaten Industriebetriebe an die Peripherien von Istanbul fing schon Anfang der 1980er an. Die Verbannung jeglicher Industrie aus dem Goldenen Horn bedeutete für die dort angesiedelten kleinen Werftanlagen einen Umzug nach Tuzla, der designierten Schiffsbaueregion. Zeitlich korrespondiert dieser Umzug mit der exportorientierten Wirtschaftsausrichtung und der Unterstützungspolitik solcher Sektoren durch den Staat, sodass der physische Umzug auch zu einem qualitativen Ausbau des Sektors führte.

Seit etwa 2002 ist die Schiffsbauindustrie überall auf der Welt mit einem Nachfrageboom konfrontiert, welcher durch globale Faktoren bedingt ist, jedoch neue räumliche Entscheidungen auf urbaner und nationaler Ebene nach sich zieht. Die International Maritime Organisation, die höchste Regulationsinstanz des Seehandels auf globaler Ebene, hat neue, global verbindliche Regulationen erlassen: Danach dürfen ab 2005 Schiffe, deren Baujahr mehr als 15 Jahren zurück liegt, nicht mehr in internationalen Gewässern navigieren. Ebenso ist, wegen erhöhter Umweltschutzmaßnahmen, die Navigation der Schiffe mit einer einzigen Seite ab



2015 verboten. Dazu kommt die Expansion des globalen Außenhandelsvolumens seit 2001, das zu 95% durch den Seeverkehr getragen wird.

Dieser weltweite Boom bei der Nachfrage nach Handelsschiffsneubauten hat in der Türkei dazu geführt, dass die existierende Produktionskapazität in Tuzla seit 2003 völlig ausgelastet ist, das Produktionsvolumen sich innerhalb von 3 Jahren (2004-2007) verdreifacht hat, und die Werften mit der gegenwärtigen Kapazität bis 2011/2013 keine neuen Aufträge mehr aufnehmen können. Die etablierten Schiffsbauunternehmer in Tuzla haben zusammen mit Neuankömmlingen im Sektor angefangen östlich von Istanbul (Kocaeli, Yalova), in Çanakkale (Gelibolu), an der Schwarzmeer- und Mittelmeerküste (Zonguldak, Kastamonu, Samsun, Trabzon und Antalya, Mersin) mit „greenfield investments“ diese Hochkonjunktur aufzufangen (DPT 2006:61ff). Das Verkehrsministerium schätzt die Anzahl der Werften für das Jahr 2009 auf 1236, welches eine Verdopplung der Anzahl der Werften und mehr als eine Verdopplung der Produktionskapazität im türkischen Schiffsbau bedeuten wird, da das Ausmaß der neuen Investitionen für größere Schiffsbauwerke über 40.000 dwt (dead weight ton) angesetzt ist.

#### 4 Institutionalisation der Arbeitsverhältnisse in Tuzla im informellen Zeitalter: Verschiebung in das Informelle?

Im Mikrokosmos von Tuzla kann man die konstitutiven Auswirkungen von unterschiedlichen Verschiebungen auf den Schiffsbausektor ablesen: Die räumlichen Verschiebungen auf der globalen und urbanen Ebene durch Produktionsverlagerungen, die Verschiebung der industriellen Aktivitäten vom staatlichen zum privaten Sektor durch Privatisierungen, die Verschiebung des Handelskapitals zum Industriekapital und die Veränderung der formellen Arbeitsform hin zu informellen Formen der Beschäftigung.

In Bezug auf die letztlich erwähnte Verschiebung darf jedoch nicht der Eindruck erweckt werden, dass in der türkischen Ökonomie die formellen, für den Kapitalismus nach dem zweiten Weltkrieg auf europäischer Ebene als „typisch“ und „normal“ geltenden Arbeitsverhältnisse, die sich im sozialversicherungsrechtlichen und sozialstaatlichen Rahmen abspielten, überhaupt dominant gewesen wären. Zwar ist es ein Faktum, dass nach den staatlichen Statistiken seit Januar 2008 aus einem ca. 23 Millionen großen ökonomisch-aktiven Bevölkerungsanteil<sup>7</sup> etwa 42% überhaupt keine Sozialversicherung haben, was ein eindeutiges Indiz der Existenz eines großen informellen Arbeitsmarktes ist. Jedoch zeigt die Geschichte des dominanten Arbeitsregimes an den Werften in Tuzla eindeutig, dass Informalisierung als sozialwissenschaftliches Konzept nicht immer eine Bewegung weg vom formellen Sektor hin zum informellen Sektor voraussetzt, sondern auch imstande sein sollte, die von Grund auf prekäre, unversicherte und flexible Schaffung von Ar-

beitsplätzen und ihre raum- und zeitgebundene Entwicklungsdynamik analytisch aufzufangen.<sup>8</sup>

Heute kann man für das Beschäftigungsregime in Tuzla mit ruhigem Gewissen die Bezeichnung „flexibel“ und „informell“ benutzen. Von den ca. 30.000 bis 35.000 ArbeiterInnen in Tuzla<sup>9</sup>, die ca. 95% der gesamten Arbeitskraft des Sektors ausmachen, arbeiten zwischen 80 und 90% am Arbeitsplatz des Hauptunternehmens und nicht als Beschäftigte bei Subunternehmen. In der türkischen Sprache benutzt man einen französischen Begriff für diese aufgesplitterten Firmen, deren Zahl niemand wirklich weiß, die man aber zwischen 1.000 bis 1.500 schätzt: *taşeron*<sup>10</sup>. Für den Arbeitsalltag in Tuzla bedeutet dies, dass an einer der mittelgroßen Werften – aus insgesamt 48 in Tuzla – tagtäglich 20-30 unterschiedliche kleinere Unternehmungen mit einer zwischen 3 und 300 divergierenden Arbeiterzahl den Arbeitsplatz (die einzelne Werft) betreten und zwischen 80-90% der eigentlichen Arbeit erledigen. Somit haben die 48 Unternehmungen eine völlig flexible und fragmentarisierte Arbeitskraft zur Verfügung, die sie nach den *business cycles* und der betriebsrationellen Planung einsetzen oder aber raushalten können, ohne dass Fixkosten für sie entstehen.

Die direkt bei den Hauptunternehmern beschäftigten Arbeiter, also die Stammebelegschaft, welche etwa 10-20% der gesamten Arbeiterschaft in Tuzla ausmachen, sind sozusagen in einer Oase von formellen Arbeitsbedingungen innerhalb der informellen Wüste von Tuzla angesiedelt. Ihnen wird die teure Maschinerie anvertraut, etwa die Kräne und Gabelstapler. Die *kadrolu* genannte Stammebelegschaft genießt sozialstaatliche Garantien, geregelte Arbeitszeiten und eine relativ feste Arbeitsgarantie. Diese sichere Position hat eindeutige Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit: Aus den 57 Arbeitern, die seit 2000 an den Werften in Arbeitsunfällen umgekommen sind, gehört nur ein einziger der Stammebelegschaft an, die anderen waren bei Subunternehmen beschäftigt.

In Tuzla hat die Praxis der Subunternehmungen somit nicht hauptsächlich mit Erfordernissen der arbeitsspezifischen Spezialisierung, sondern mit Strategien der Lohnkostensenkung durch Kosten- und Risikotransfer an kleinere und mittlere Unternehmen, zu tun. Der Generalsekretär des Unternehmerverbands im Schiffsbausektor GİSBİR, gab wiederholt an, dass die flexible und relativ billige Arbeitskraft den Konkurrenzvorteil der türkischen Schiffsbauindustrie ausmacht und die Türkei ihre Vorrangstellung in der Kategorie mittelgroße Tankerschiffe und Mega-Jachten für den europäischen Markt (10.-15.000 dwt) den konkurrenzfähigen Arbeitskosten verdankt<sup>11</sup>.

Diese etwa 30.000 „flexiblen“ Arbeiter, die den Arbeitskostenvorteil für die Hauptunternehmen darstellen, befinden sich nicht auf der Lohnliste derselben, ihre Lohnkosten und die Risiken, die aus dieser expandierenden Schwerindustrie erwachsen, sind auf unzählige viele Klein- und Mittelunternehmen verlagert. Diese



Subunternehmen bilden auch keine homogene Gruppe. Einige davon sind schon seit einigen Dekaden im Sektor und arbeiten stets mit denselben Werften. Sie weisen daher eine gewisse Stabilität an Arbeitsabläufen und sozialen Garantien auf. Die stärksten unter ihnen werden von den Hauptunternehmen „*solution partners*“ genannt, andere aber können weniger, z.B. drei Arbeiter, beschäftigen. Sie sind oft Subunternehmer von Subunternehmern – was sich bis zum 5. Grad steigern lässt – und verlagern Kosten und Risiken so weit wie möglich auf die schwächsten Glieder der Kette – die Arbeiter – und sind dauernd der Insolvenzgefahr ausgesetzt. In diesen Segmenten kann sogar eine totale Informalisierung in Form von fehlender Anmeldung beim Industrieministerium bestehen. Als Gemeinsamkeit haben diese heterogenen Subunternehmer in Tuzla, dass sie alle – sei es auch in unterschiedlichen Graden und je nach Kapitalstärke – vom Hauptunternehmen und vom Produktionsprozess an den 48 Werften abhängig sind, im Rahmen von Auktionen Aufträge erhalten und auf Stückbasis bezahlt werden. „Stück“ kann die Montagearbeit, der Anstrich usw. eines neuen oder zu reparierenden Schiffes bedeuten, welches innerhalb einer bestimmten Zeitperiode fertig gestellt werden soll, um nicht Entschädigungszahlungen wegen Verspätung zu riskieren.

An dieser Stelle wollen wir uns mit Entstehungszusammenhängen und Entwicklungsdynamiken dieses Arbeitsregimes beschäftigen<sup>12</sup>. Schon Mitte der 1980er Jahre förderten die damals existierenden Hauptunternehmen in Tuzla aktiv die Gründung von Subunternehmen, deren Initiator die damaligen Meister, also einst abhängige Beschäftigte der Werften waren. Die Unterstützung der Gründung von Subunternehmen, die heute den Großteil der Arbeit an Werften entrichten, erfolgte entweder durch Auftragsgarantien, Lieferung von einfachen Produktionsmitteln oder aber durch geringe Gründungskredite durch die Hauptunternehmungen.

Bis ins Jahr 2000 hinein spielten die Migrationsnetzwerke dieser Meister der Gründungsgeneration eine konstitutive Rolle bei der Aufstockung der Arbeitspositionen. Die Arbeitsteilung unter den Subunternehmern trägt heute noch Spuren der kollektiven Herkunft (*hemşehrilik*), durch welche die internen Migrationsnetzwerke und -wellen in Istanbul reguliert sind. Die Montage- und Schweißarbeiten, die mehr Qualifikation erfordern und besser bezahlt sind, werden hauptsächlich Arbeitern mit Migrationshintergrund aus der Schwarzmeerküste (Kastamonu, Trabzon, Ordu, Giresun) und Zentralanatolien (Sivas, Tokat), die Abkratzung und der Neuanstrich von Schiffen wiederum hauptsächlich von Migranten aus Samsun erledigt. Für die schmutzigsten und am niedrigsten bezahlten Arbeiten, sowie die Schiffsreinigungsarbeiten werden Migranten aus den kurdisch- und arabischsprachigen Gebieten Ost- und Südostanatoliens (Muş, Ağrı, Bitlis, Hakkari, Diyarbakır und Urfa) rekrutiert. Im Subklima von Tuzla kann man somit die Migrationshierarchie in Istanbul ablesen, die in den Dekaden nach 1960 entstanden ist: Die in Istanbul zuletzt angekommenen MigrantInnen, die

auch durch Auswirkungen des Krieges im Südosten in Form von direkter (politisch-militärischer) und indirekter (ökonomischer) Zwangsmigration exponiert sind, fangen in Tuzla – wie oft auch in anderen Sektoren der Istanbuler Wirtschaft – ganz unten an, vor allem was Arbeits- und Wohnbedingungen angeht. Die strukturelle Konkurrenz am Arbeitsmarkt kann im Klima eines weiter gehenden Krieges in Südostanatolien daher leicht „ethnisiert“ werden. Arbeiter, die seit längerer Zeit in Tuzla arbeiten, machen oft die später angekommenen „Kurden“ und „Araber für die Lohnkonkurrenz und Lohnsenkungen verantwortlich. „*Sage ich, dass ich nicht unter 40 YTL Tageslohn arbeite, springt ein Unfall*“ (aus der Provinz Urfa, von denen die meisten arabischsprachig sind) *ein und ist bereit, für 25 YTL die selbe Arbeit zu verrichten.*“ sagte ein 40jähriger, relativ erfahrener Arbeiter aus Ordu (an der Schwarzmeerküste).

Die Arbeiter aus den oben genannten Gebieten sind auch am Wohnungsmarkt von Tuzla doppelt benachteiligt: Die sogenannten *bekâr odaları* („Junggesellenzimmer“) werden hauptsächlich von vor kurzem nach Tuzla immigrierten Werftarbeitern bewohnt, die ihre Familie in der Heimat zurückgelassen haben und sich zu 10-30 Mann zusammenschließen, um ein einziges Zimmer mit rudimentärer Infrastruktur mieten zu können. Dieser Umstand erhöht nebenbei bemerkt auch die Solidarität – mit einer Basis in kollektiver Provinzzugehörigkeit –, aber auch ihre Isolation vom Rest der Arbeiter.

Kollektive Provinzzugehörigkeit, als eine informelle, alltagskulturell informierte Regulationsform, ist somit in Tuzla ein historischer Bestandteil des Arbeitsregimes. Oft war der Arbeitgeber, also Inhaber des Subunternehmens, ein Verwandter oder „der Mehmet vom selben Dorf“, der selbst ebenfalls aktiv mitarbeitete. Die Grenzen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer sind verschwommen, da sich es nur die Inhaber der grössten, also wenige, Subunternehmen leisten können, sich als „Bosse“ aus dem Arbeitsprozess rauszuhalten. Insolvenzen, Neugründungen, das Absteigen in baren Arbeiterstatus zählen zum Alltag der Geschichte dieser Klein- und Mittelunternehmen. Tuzla ist ein Sektor, der auf informellen Arbeitsverhältnissen basiert und sich dadurch als eines der Laboratorien des „neoliberalen“ Arbeitsregimes in der Türkei eignet.

Der Unterschied zu anderen Formen der Informalisierung, etwa im Vergleich zu in Hamburg angesiedelten ThyssenKrupp Marinesystem gehörenden Werften ist, dass im ersteren Fall „Migrationsnetzwerke“ den Arbeitsmarkt und die Arbeitshierarchie unter den Subunternehmen de facto informell reguliert, wobei im letzteren Beispiel Leiharbeit und Arbeit auf Werkvertragsbasis provisorische Rechtsformen sind, welche im Prozess der Informalisierung permanent geworden sind. An diesem Punkt sind gründliche vergleichende Studien erforderlich, um lokale Partikularitäten und Gemeinsamkeiten der Informalisierung und Refunktionalisierungsweisen von alten rechtlichen Formen im informellen Zeitalter auszumachen.

In Tuzla ist das Arbeitsregime in mehreren Aspekten informell. Erstens besteht ein sehr hoher Arbeitskräfteumlauf: Ein Arbeiter, der seit 10 Jahren im Sektor ist, hat durchschnittlich ca. 20 bis 30 Mal das Subunternehmen gewechselt. Abgesehen von den Problemen der einfachen Anmeldung der Arbeiter angesichts dieser hohen Zirkulation, gibt es deswegen alltägliche Verstöße gegen das Sozialversicherungsgesetz. Dies macht in den meisten Fällen eine normale Pension unmöglich. Von gesetzlich festgeschriebenen Ferien und Feiertagen kann für den Großteil der Arbeiter nicht die Rede sein: am Sonntag nicht zur Arbeit zu gehen, bedeutet einen persönlichen Lohnverlust, weil fast alle bei Subunternehmen Beschäftigte auf Tagesbasis bezahlt werden. Die Bezahlung der gesetzlichen Abfindungsschädigung ist vom individuellen Einsatz der Arbeiter abhängig. Überstunden sind die Regel, wobei ununterbrochene Arbeitszeiten zwischen 12-22 Stunden keinen Ausnahmefall darstellen, weil in diesem total ausgelasteten Sektor Zeit für die Hauptunternehmer wirklich Geld bedeutet. Im Schiffsbausektor – im Arbeitsgesetz als Schwerindustrie klassifiziert –, liegt die gesetzliche Obergrenze der täglichen Arbeitszeit bei 7,5 und wöchentlich bei 37,5 Stunden. Die zur Norm gewordenen Überstunden sind damit informell einzustufen. Bei dringenden Krankheitsfällen und/oder Unfällen springt oft der „patron“ des Subunternehmens, an Stelle von formellen sozialstaatlichen Garantien, für etwaige Kosten ein. Folglich entsteht zweitens eine abhängige und völlig fragmentarisierte Arbeiterschaft, die in formell juristisch unabhängigen Firmen beschäftigt werden, welche unterschiedliche Größen und Abhängigkeitsgrade vom Hauptunternehmen aufweisen.

## 5 Gewerkschaften gegenüber der fragmentarisierten Arbeiterschaft

In der auf diese Art und Weise fragmentarisierten Arbeitswelt Tuzlas sind insgesamt zwei Gewerkschaften aktiv, die Schiffsbauarbeiter im Privatsektor organisieren<sup>13</sup>. Die ältere Gewerkschaft Dok-Gemi-İş, die der Konföderation TÜRK-İş (*Konföderation der türkischen Arbeitergewerkschaften*) angehört, wurde zu Zeiten der Dominanz des staatlichen Sektors im nicht sehr bedeutsamen Bereich des Schiffbaus, nämlich 1947 gegründet. Dok-Gemi-İş scheint in ihrer Organisationspraxis noch ein Relikt des staatsloyalen, bürokratischen und arbeiternehmerfreundlichen Syndikalismus zu sein. Der letzte gewerkschaftliche Reflex von Dok-Gemi-İş war die Mobilisierung gegen die letzte Privatisierungswelle am Goldenen Horn im Jahr 2000. Obgleich die Schiffbauindustrie fast ausschließlich in Tuzla lokalisiert ist, befindet sich die Gewerkschaftszentrale noch immer am Goldenen Horn. Dok-Gemi-İş fühlt sich nur gegenüber der direkt bei den Hauptunternehmungen beschäftigten Stammebelegschaft, also gegenüber 10-20% der Werftarbeiterschaft, verantwortlich. Die 5.519 Mitglieder sind alle direkt Beschäftigte. Dok-Gemi-İş hat,

im Zuge einer Ignoranzpolitik gegenüber dem Großteil der in Subunternehmen beschäftigten Arbeiter, insgesamt 22 Kollektivverträge für die Stammebelegschaft in Tuzla abgeschlossen. Sieben davon sind Kollektivverträge mit den Tochterfirmen von Hauptunternehmen, die ihre Unternehmen aufgesplittert haben, um die nach dem türkischen Arbeitsrecht gültige Grenze für die Gültigkeit bestimmter Vorschriften (Vollzeitbeschäftigung eines Betriebsarztes/einer Betriebsärztin und SicherheitstechnikerIn, Pflichtbeschäftigung von Behinderten usw.) nicht zu überschreiten.

Die jüngere Gewerkschaft im Sektor, Limter-İş, die der Konföderation DİSK (*Konföderation der revolutionären Arbeitergewerkschaften*) angehört, wurde 1976 gegründet, musste aber gemeinsam mit allen anderen Gewerkschaften, die der DİSK angehören, zwischen 1980 und 1992 zusperren und nahm ihre Aktivitäten erst 1993 wieder auf. Nach der restriktiven Arbeitsgesetzgebung, die unmittelbar nach dem Militärputsch 1983 erlassen wurde, muss eine Gewerkschaft mindestens 10% aller ArbeiterInnen auf sektoraler Ebene und 51% auf Betriebsebene als Mitglieder aufweisen, um das Recht auf Kollektivverhandlungen und Streik zu erlangen. Durch dasselbe Gesetz wurde eine notarielle Meldepflicht für jedes Gewerkschaftsmitglied eingeführt, was die Organisation auf Klassenbasis strukturell erschwert. Limter-İş bleibt mit 1.359 Mitgliedern also 8% der offiziell vom Arbeitsministerium erklärten Arbeiterzahl unter der sektoralen Hürde, hauptsächlich weil sie ihre Organisationsmission als eine Vertretung der auf 1.000 bis 1.500 Subunternehmen zersplitterten Arbeiterschaft definiert. Trotzdem war diese zahlen- und finanzmäßig schwächere Gewerkschaft Trägerin einer Opposition gegen das flexible und prekäre Arbeitsregime in Tuzla und das Sprachrohr, durch das die seriell gewordenen Arbeitsunfälle seit September letzten Jahres Gehör in der breiten Öffentlichkeit gewonnen haben (Özbudun 1991).

Durch die Fragmentierung der Arbeiterschaft in unzählige Subunternehmen, die Existenz informeller Solidaritätsnetzwerke das Streben und auch durch die Bestrebungen der Regierung danach, gewerkschaftliche Aktivitäten unter dem Vorwand von Maßnahmen gegen Separatismus/Terrorismus zu delegitimieren, wird die gewerkschaftliche Organisationsarbeit von Limter-İş erschwert. Andererseits aber waren Faktoren, wie die räumliche Zentralisierung des Sektors, seine Nähe zu Istanbul, aber auch die „metaphorische“ Nähe von Tuzla zu Ankara – manche Parlamentarier sind mitunter auch Werftinhaber in Tuzla – und letztlich das Fehlen eines bürokratischen Syndikalismusverständnisses vorteilhaft für die Popularisierung und Politisierung des „Vorfall Tuzla“ durch die Limter-İş.

Seit Juni letzten Jahres, also in weniger als einem Jahr kamen 21 Arbeiter, die alle in Subunternehmen arbeiteten, bei Arbeitsunfällen um: Arbeiter fielen vom Gerüst, kamen in Gasexplosionen oder durch Stromschlag um. Andere starben durch Einklemmungen zwischen Stahlblöcken oder Absturz von Blöcken oder

Kränen.<sup>14</sup> Dies hätte wiederum durch strukturelle Arbeitssicherheitsmaßnahmen auf Seiten der HauptunternehmerInnen vermieden werden können.

Die schnelle Abfolge dieser Arbeitsunfälle hat – obwohl nicht automatisch – einen eigenen Platz in den Medien geschaffen. Im Oktober 2007 bildete sich durch die Initiative von Limter-İş eine inter-professionelle Kommission, an denen die Berufsverbände von IngenieurInnen (TMMOB), ÄrztInnen (ITO) und AkademikerInnen teilnahmen. Diese publizierte einen unabhängigen Bericht über die Arbeitsbedingungen und die Gründe für die seriellen Arbeitsunfälle. Werftarbeiter und Familien von Arbeiter, die ihre Verwandten an den Werften verloren hatten, gingen nach Ankara und protestierten – mit der Unterstützung einiger ParlamentarierInnen – vor dem Parlament.

Das Interesse und der Zorn der Öffentlichkeit über diese „Arbeitsunfälle in Serie“ hat eine breite Diskussion über die Folgen des flexiblen und prekären Arbeitsregimes auf das Leben der Arbeiter nach sich gezogen, die den lokalen Rahmen von Tuzla überschritten hat. Zeitschriften und Fernsehkanäle aller politischer Richtungen berichteten in Panikstimmung von „Todeswerften“ und „Todesfällen in Serie“. Im Parlament wurden hintereinander Anfragen eingereicht und durch Zustimmung aller im Parlament vertretenen Parteien eine Spezialkommission für die Erforschung der „Hintergründe“ dieser Arbeitsunfälle errichtet. Der „Vorfall von Tuzla“ wurde in den Medien mehr oder weniger – wie in einem forensischen Untersuchungsfall – als Ausnahmeerscheinung, eine zeitgemäße „Kuriosität“ zu Zeiten des Wirtschaftswunderkurses unter der AKP präsentiert. Schwieriger zu thematisieren, waren die Auswirkungen eines hinsichtlich der Beschäftigung völlig fragmentarisierten Schwerindustriesektors und die Verzerrung der Verantwortungsebenen über die Arbeitssicherheit, angesichts der Dominanz unzähliger Subunternehmen, auf die Gestaltung der Arbeitsverhältnisse. Ebenso wenig Eingang in die öffentliche Diskussion fanden die Auswirkungen des seit 2002 stetig steigenden Wirtschaftswachstums, welches durch flexible und unter anderem durch auf Arbeitskostenvorteil setzende Produktion und Intensivierung der Arbeitsgeschwindigkeit erreicht wird, auf das Basisrecht auf Leben der ArbeiterInnen. Die einschlägige Begründung, die vor allem durch das Arbeitsministerium und den Unternehmerverband produziert und oft in der *mainstream*-Presse verbreitet wurde, war das Fehlen von Ausbildung<sup>15</sup> und Qualifikation bei den Arbeitern. Die jahrelange Vernachlässigung von strukturellen Arbeitssicherheitsinvestitionen auf Seiten der Unternehmen wurde durch den dominanten Diskurs<sup>16</sup> oft vertuscht.

Während der symbolische Kampf auf der Diskursebene weiterging, erklärte Limter-İş einen de-facto Streik, der am 27. und 28. Februar dieses Jahres in Tuzla stattfand. Sie organisierte mit der Unterstützung von DİSK, oppositionellen Gewerkschaften von TÜRK-İş, den Berufsverbänden von ÄrztInnen und IngenieurInnen,

StudentInnen, linken Gruppierungen und den internationalen Gewerkschaften und Konföderationen<sup>17</sup> einen Marsch und Straßenblockaden, an denen die Beteiligung der UnterstützerInnen außerhalb Tuzlas höchstwahrscheinlich höher war als die Arbeiterbeteiligung aus Tuzla. Das Motto des Streiks war „*Wir haben Recht auf Leben, wir wollen nicht sterben!*“. Die konkreten Forderungen bezogen sich hauptsächlich auf die Durchsetzung des Arbeitsrechts bei Subunternehmen, Arbeitszeit- und Arbeitssicherheitsregulationen.

In Bezug auf die Arbeiterorganisation soll erwähnt werden, dass in Tuzla jenseits von Limter-İş mehrere kleine Arbeitervereine von verschiedenen linken Parteien und Gruppierungen bestehen. Diese sind nicht nur Abbild der fragmentierten Arbeitswelt und des Einflusses des *hemşehrilik*-Systems, sondern auch Erbe der Fragmentierung/Fraktionierung der türkischen Linken nach 1980. Diese Vereine konkurrieren untereinander und natürlich auch mit Limter-İş um die wenigen Arbeiter, die bereit sind, für ihre sozialen und ökonomischen Rechte auch politisch aktiv zu werden. Auch wenn die sozialistische Linie der Gewerkschaftsführer von Limter-İş, ihre Mitgliedschaft in einer kleinen sozialistischen Fraktion und die Tatsache, dass alle noch aktiven Arbeiter an den Werften sind und daher die alltägliche ArbeiterInnenexistenz stets erfahren, einen Großteil der Kohäsion und Stärke von Limter-İş ausmacht, erschweren die selben Tatsachen eine Kooperation der vereinsförmigen Arbeiterorganisationen mit Limter-İş, um eine gemeinsame Arbeiteropposition in Tuzla zu bilden. Dies erschwert für den durchschnittlichen Arbeiter, der tagtäglich und überall mit dem ideologischen Exklusionsdiskurs „*politische Gewerkschaften sind Separatisten/Terroristen*“ bombardiert wird und unter großem ökonomischen Zwang, „genug Geld für den Haushalt zu verdienen“ steht, den Schritt in die ArbeiterInnenorganisation erheblich.

## 6 Wo hört die Ökonomie auf, wo fängt die Politik an? Verschiebung der Prioritäten der Staatspolitik

Der Fall in Tuzla dokumentiert auch beispielhaft die neuen Dynamiken und AkteurInnen innerhalb des Wettbewerbsstaates. Gegenwärtig besitzen zwei Parlamentarier (aus der AKP und MHP), ein ehemaliger Parlamentarier (aus der AKP) und die Stadtteilvorsitzende der CHP Werften in Tuzla. Somit ist fast das ganze Parteienspektrum in Ankara auch in Tuzla, in Form von Unternehmen, vertreten. Als die Kritik der breiten Öffentlichkeit angesichts der Serie von Arbeitsunfällen zu laut wurde, und Limter-İş es wagte, diese öffentliche Unterstützung für einen de-facto Streik zu mobilisieren, wurde die Schiffsbauindustrie als „Star des türkischen Wirtschaftswachstums“ verteidigt, der nicht „verleumdet“ werden soll. Prominente Persönlichkeiten aus der hohen Politik (etwa dem Verkehrs- und Arbeitsministerium) und der *community* der Schiffsbauindustriellen (etwa der Generalsekretär

der Seehandelskammer und GİSBİR) drückten ihre Sorge darüber aus, dass die rege Berichterstattung über die Arbeitsunfälle, das Image der türkischen Schiffsbauindustrie im Ausland schwer beschädigt hätte. Außerdem vermuteten sie, dass „ausländische KonkurrentInnen“ hinter der „Popularisierung des Vorfalls Tuzla“ stecken würden<sup>18</sup>. Das konservative Motto, „*Wir sind alle im selben Boot!*“ wurde wieder aufgenommen und die Beschäftigungskapazität der Schiffsbauindustrie, sowie der Konkurrent China, „der hinter der Türe wartet“ in den Vordergrund gestellt. Am „Vorfall von Tuzla“ kann man somit beispielhaft das Argumentationsrepertoire des neo-konservativen türkischen Wettbewerbsstaates ablesen.

Jenseits des legitimatorischen Diskurses ist die in Tuzla längst eingeseessene Praxis von Subunternehmen arbeitsrechtlich eindeutig verboten: Der Aufgabenbereich der Subunternehmen ist im zweiten Artikel des türkischen Arbeitsrechtes eindeutig auf Nebenaufgaben beschränkt, die technologischer oder sonstiger Spezialisierung bedingen, und darf nicht auf die „eigentliche Arbeit“ des Sektors (also im Falle des Schiffbaus die Bearbeitung von Stahl) ausgeweitet werden (TTBİİK 2008: 37ff). Diese Rechtswidrigkeit wurde in der breiten Öffentlichkeit erstmalig nach der Serie von Arbeitsunfällen thematisiert. Die Tendenz des türkischen Arbeitsministeriums ist es, bei den bevorstehenden Modifikationen zum Arbeitsrecht im sogenannten Beschäftigungspaket (*İstihdam Paketi*) die relevanten Artikel zu den Subunternehmen zu modifizieren<sup>19</sup>, um die gesetzliche Lage dem real existierenden flexiblen Arbeitsregime in Tuzla anzupassen und nicht – wie man im Normalfall erwarten würde – umgekehrt. Der „Fall von Tuzla“ ist somit nicht nur eines der prägnantesten Beispiele eines von Grund auf informell geschaffenen Arbeitsregimes, sondern auch für die Art und Weise der Schaffung von Gesetzen und Regulationen in Zeiten des türkischen Wettbewerbsstaates, der sich aus einem brüchigen liberal-konservativen Konsensus nährt.

Da der Druck der Öffentlichkeit auf die Regierung angesichts der seriell gewordenen Arbeitsunfälle zu groß wurde, wurde im Parlament eine Spezialkommission gegründet, auch besuchte der Arbeitsminister Tuzla zweimal persönlich. Jedoch scheinen derzeit die staatlichen Schritte die strukturellen Gründe der Arbeitsunfälle nicht anzutasten. Abgesehen von den oben erwähnten Modifikationsplänen des türkischen Arbeitsrechtes betont die Regierung (zusammen mit GİSBİR) die Vorrangstellung der „Ausbildung der Arbeiter“, um Arbeitsunfälle zu vermeiden. Das „Ausbildungsprotokoll“, das zwischen GİSBİR, dem Arbeitsministerium und Dok-Gemi-İş unterzeichnet wurde, soll Alibi-Arbeiterausbildungen in Tuzla initiieren. Somit wird das Problem auf die „individuelle Verantwortung der ArbeiterInnen“ reduziert, eine Ausbildung über die Arbeitssicherheit zu erlangen. Die Individualisierung von Risiken scheint eines der weiteren Hauptmerkmale der neo-konservativen Regierung zu sein, welche sich als roter Faden auch durch die gegenwärtigen nationalen und lokalen Armutsbekämpfungsprogramme zieht.

Am „Fall Tuzla“ kann man auch die Grundlinien der Selbstlegitimation der gegenwärtigen neo-konservativen Regierung sehen: Konzepte wie Redistribution, Arbeitssicherheit, Sozialstaat tauchen fast nie auf. Begriffe wie nationale Entwicklung, national-homogene Interessen, „Feinde, die das türkische Wirtschaftswachstum sabotieren wollen“, individuelle Verantwortungen/Hilfestellungen, Staat als Diensleistungsunternehmen haben dagegen einen fixen Platz in den tagtäglichen Diskursen. Die öffentlichen EntscheidungsträgerInnen in Ankara und die privaten Entscheidungsträger in Tuzla weisen eine hohe Diskurskorrespondenz aus, sodass man – wie im ökonomisch-juristischen Bereich – metaphorisch von „public-private-partnerships“ sprechen kann, welche staatliche Diskurse betriebswirtschaftlichen staatstragenden Diskursen annähern. Wie weit diese diskursive, personale und ideologische Korrespondenz die soziale Kohäsion angesichts der Existenz einer grossen ArbeiterInnenschaft, die unter Bedingungen der gesteigerten Marktintegration und Kommerzialisierung prekären Arbeits- und Wohnverhältnissen exponiert ist, gewährleisten wird, bleibt offen.

## 7 Ausblick: die Pracht des Wirtschaftswachstums und der Montag danach...

Das prächtige Wachstum der türkischen Schiffsbauindustrie wurde bis September letzten Jahres einseitig angepriesen. Dass die globale Schiffsbauindustrie in den letzten fünf Jahren um 90% angewachsen ist, die türkische jedoch um 360%<sup>20</sup>, wurde laut gefeiert. Ab September letzten Jahres, als die Welle der Serie von Arbeitsunfällen in Tuzla einsetzte und 21 Arbeiter in weniger als einem Jahr umkamen, ließ sich die Feierstimmung gedämpfter vernehmen. Das seit 2002 stetige Wirtschaftswachstum, das die Basis der hoch angepriesenen Stabilität der AKP-Regierung ausmacht, bringt weder Wachstum noch Stabilität für das Leben der informellen Arbeiter und ihrer Familien in Tuzla. Hier scheinen nicht alle im selben Boot zu sitzen.

Hat uns nicht auch schon Gabriel Garcia Márquez in seiner *Chronik eines angekündigten Todes* vom Montag nach einer prächtigen Hochzeitsfeier erzählt, an dem das ganze Dorf von einer bevorstehenden Gewalttat weiß, aber niemand – im Rausch und der Trägheit der Feier des vorangegangenen Tages – etwas dagegen unternehmen kann.

### Anmerkungen

- 1 <http://www.tuzla.gov.tr/nufus.htm>, die offizielle Website der städtischen Verwaltung (*Kaymakamlık*) von Tuzla.
- 2 [http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR\\_KOD=66453&ForArsiv=1](http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=66453&ForArsiv=1), aus der Wirtschaftstageszeitung *Referans*, 2.5.2007.

- 3 Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2004): Den Strukturwandel begleiten. Eine Industriepolitik für die erweiterte Union, Brüssel: 7, abrufbar unter: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2004/com2004\\_0274de01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2004/com2004_0274de01.pdf)
- 4 Vgl. auch die offizielle Website von GİSBİR und die Auflistung der Mitglieder des Verbandes; <http://www.gisbir.com/DesktopDefault.aspx?tabid=150>.
- 5 Das türkische Bruttoinlandsprodukt beträgt für 2007 aufgerundet 660.000 Millionen USD; [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?tb\\_id=55&ust\\_id=16](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?tb_id=55&ust_id=16) (aus der Website des Staatlichen Statistischen Amtes am 25. April 2008).
- 6 Website des türkischen Verkehrsministeriums, <http://www.ubak.gov.tr/ubak/tr/ilkler.php#deniz> am 25.4.2008.
- 7 Seit Januar 2008 beträgt die türkische Bevölkerung ca. 70 Millionen, die Erwerbsquote liegt bei 47%. 14 Millionen LohnarbeiterInnen leben in den Städten, 9 Millionen auf dem Lande, die offizielle Arbeitslosenrate beträgt pauschal 11,3% und die Jugendarbeitslosigkeit 21%, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=1956> (Daten des Staatlichen Statistischen Amtes seit Januar 2008).
- 8 Für ein Beispiel, das die Informalisierung des Arbeits- und Wohnungsmarktes in der Türkei ab 1980 und die Rolle des Staates darin analysiert, siehe: Odman 2000. Jedoch ist dieser Artikel nicht imstande, die neuen Formen der Arbeit und des Wohnens in ihrer Eigendynamik und nicht nur als eine De-formation von den in den 1960ern Jahren „als abstrakt“ existierenden, teils auch idealisierten formellen Typen zu erklären.
- 9 Zu den divergierenden (zwischen 5000-40.000!) Beschäftigungszahlen im Schiffsbausektor, die von verschiedenen staatlichen Institutionen und dem Unternehmerverband GİSBİR veröffentlicht werden, siehe TTBIİK 2008: 52ff.
- 10 Auf Französisch heißt *tâche* einfach eine Tätigkeit, ein Auftrag. Ein *taşeron* steht in der Alltagssprache für eine Subunternehmung, die nach dem türkischen Arbeitsrecht Nr. 4857 definiert ist. Eine Beziehung zwischen einer Hauptunternehmung und einer Subunternehmung ist nur dann legal, wenn die Subunternehmung einen Auftrag, also einen Teil eines Produktionsprozesses von einem Hauptunternehmen übernimmt, entweder weil dieser Produktionsschritt eine technologische Spezialisierung erfordert, welche im Rahmen ihrer Gewerkschaftsdefinition nicht von der Hauptunternehmung erwartet werden kann (im Schiffsbau sind dies etwa die Installation von Navigationsgeräten, Konstruktion von Lagerhallen, elektronische Ausstattung des Schiffes), oder weil dieser eine Nebenarbeit zur eigentlichen Arbeit (Betriebsschutz, Kantine, Betriebsreinigung usw.) darstellt. Nach dem türkischen Arbeitsrecht dürfen Subunternehmen nicht im Rahmen der Kapazitätserweiterung durch die Hauptunternehmungen eingesetzt werden.
- 11 Aus der schiffsbauspezifischen Internetzeitschrift, *Zeitschrift des Seehandels*: <http://www.denizticaretgazetesi.com/index.php?haber=5884>, 1.9.2007.
- 12 Die folgenden Analysen stammen aus der Feldforschung der Autorin im Rahmen der Tuzla-Kommission (TTBIİK) zwischen Oktober 2007 und April 2008, die im Bericht der Tuzla-Kommission zusammengefasst sind. Für die Geschichte des *taşeron*-Systems in Tuzla siehe Akdemir 2004: 106ff.
- 13 Gewerkschaftliche Organisation von Arbeitern an den vier militärischen Werften fällt unter den Zuständigkeitsbereich von HARB-İş (*Türkiye Harb Sanayi ve Yardımcı İşkolları İşçileri Sendikası* – Die Gewerkschaft der Arbeiter im Verteidigungssektor und

- deren Zuliefererindustrien), die zu Zeiten des Kalten Krieges 1956 gegründet wurde und heute der TÜRK-İş angehört.
- 14 Für die Gründe der Arbeitsunfälle siehe die offiziellen Begutachtungen des türkischen Arbeitsministeriums über die Schiffsbauregion Tuzla für 2007, [http://www.calisma.gov.tr/is\\_teftis/tersane.pdf](http://www.calisma.gov.tr/is_teftis/tersane.pdf) (April 2007) und [http://www.calisma.gov.tr/is\\_teftis/tersane2.pdf](http://www.calisma.gov.tr/is_teftis/tersane2.pdf) (Oktober 2007).
- 15 Der Begriff Ausbildung (*eğitim*) hat im Kontext der türkischen Modernisierung eine sehr wertbeladene Bedeutung und ist ein Distinktionsmerkmal, durch das Klassen- und Statuslinien gezogen und legitimiert werden.
- 16 Siehe einige Beispiele für diese oberflächlichen und weit verbreiteten Alltagsbegründungen der seriell gewordenen Arbeitsunfälle in Tuzla: „*Die Arbeiter sind unausgebildet, sie sind Bauern, die aus dem Osten immigrieren und einer städtischen Schwerindustrie nicht standhalten können. Sie setzen ihren Helm nicht auf, legen den Sicherheitsgurt nicht an!*“
- 17 Diese sind: ITUC (International Trade Union Confederation), IMF (International Metalworkers' Federation), DGB (Deutscher Gewerkschaftsbund), NORDIC-IN (Konföderation skandinavischer Gewerkschaften), SOLIDARNOSC (Unabhängige und Selbstverwaltete Gewerkschaft-Polen), ÖGB (Österreichischer Gewerkschaftsbund), CGIL (Confederazione Generale Italiana del Lavoro), FIOM (Federazione Impiegati Operai Metallurgici).
- 18 Für eine ausführliche Zusammenfassung von Interviews mit prominenten Persönlichkeiten der politischen und ökonomischen *community* im Schiffsbausektor, siehe die Monatszeitschrift *Vira Dergisi*, Gemi İnşa Sanayi Satranç Tahtasında, Februar-März 2008: 20ff.
- 19 Diese bevorstehenden Modifikationen haben mittlerweile den Namen „Tuzla-Modifikationen“ bekommen, aus der Wirtschaftszeitschrift *Referans*, 11.3.2008, [http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR\\_KOD=92148](http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=92148).
- 20 Siehe die Erklärungen des Staatssekretärs Hasan Naiboğlu, der für den Seehandel und die Schiffsbauindustrie zuständig ist, <http://www.rotahaber.com/haber/20080405/Gemi-Sanayi-200-bin-kisi-istihdam-edecek.php>, 5.4.2008.

### Literatur

- Akdemir, Nevra (2004): Kalkınma ve sermaye birikimi sürecinde enformelle iş: Tuzla örneği, (Das Fallbeispiel Tuzla: Informalisierung im Prozess der Entwicklung und der Kapitalakkumulation) Diplomarbeit am Institut für Sozialwissenschaften an der Marmara Universität, Istanbul
- Amsden, Alice H. (1989): *Asia's Next Giant. South Korea and Late Industrialization*, Oxford
- DPT (Devlet Planlama Teşkilatı) (2006): IX. Kalkınma Planı, Gemi İnşa Sanayi Özel İhtisas Raporu, Ankara
- Eroğlu, Veysel u.a (2003): Haliç'in Dünü, Bugünü ve Yeniden Doğuşu, in: Göncüoğlu, Süleyman Faruk (Hrsg.): *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyumu*, Kadir Has Üniversitesi, Istanbul

- IG-Metall Bezirk Küste (2002): Beschäftigung, Auftragslage, Perspektiven im deutschen Schiffsbau, Institut für Arbeit und Wirtschaft: Umfrageergebnisse 2002, Universität Bremen: Institut Arbeit und Wirtschaft
- Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen (2007): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffsbau: Ergebnisse der 16. Betriebsrätebefragung, Universität Bremen, Institut Arbeit und Wirtschaft
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2004): Den Strukturwandel begleiten. Eine Industriepolitik für die erweiterte Union, Brüssel
- Márquez, Gabriel Garcia (1981): Chronik eines angekündigten Todes
- Odman, Aslı (2000): Informalisierung und Staat: die Türkei seit der neoliberalen Wende 1980, in: PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaften, Nr. 120, 449-470
- Öniş, Ziya (1991): The Political Economy of Turkey in the 1980s: The Anatomy of Unorthodox Liberalism, in: Heper, Metin (Hrsg.): Strong State and Economic Interest Groups. The Post-1980 Turkish Experience, New York and London
- Özbudun, Ergun (1991): The Post-1980 Legal Framework of Interest Group Associations, in: Heper, Metin (Hrsg.): Strong State and Economic Interest Groups. The Post-1980 Turkish Experience, New York and London
- Strath, Bo (1987): The Politics of De-industrialisation. The Contraction of the West European Shipbuilding Industry, London
- TTBİİK=Tuzla Tersaneler Bölgesi İzleme ve İnceleme Komisyonu (2008): Tuzla Tersaneler Bölgesi'ndeki Çalışma Koşulları ve Önlenabilir Seri İş Kazaları Hakkında Rapor (Der Bericht der unabhängigen Tuzla-Kommission über die tödlichen Arbeitsunfälle an den Werften in der Schiffsbauregion Tuzla, Istanbul; abrufbar unter [www.paraketa.net/tuzla.pdf](http://www.paraketa.net/tuzla.pdf))
- Vira Dergisi (2008): Gemi İnşa Sanayi Satraç Tahtasında, Nr. 7/Februar-März, 20-25



Ulaş Şener

## Die Neoliberalisierung der Geldpolitik Der monetäre Policy-Mix der Türkei nach der Krise 2001\*

### Überblick

Die Öffnung und Eingliederung der Türkei in die Weltwirtschaft wurde Anfang der 1980er Jahre durch einen radikalen Kurswechsel der Wirtschaftspolitik beschleunigt. Diese euphemistisch als Modernisierung gelobte Initiierung von Liberalisierung und Deregulierung unter neoliberalen Vorzeichen hat jedoch weder in den 1980er noch in den 1990er Jahren zu einer stabilen wirtschaftlichen und politischen Entwicklung geführt. Während die erste Dekade durch ein staatlich subventioniertes Exportregime geprägt war, schwenkte dies nach der Finanzmarktliberalisierung Anfang der 1990er<sup>1</sup> Jahre hin zu einer Dekade zunehmender Marktorientierung und Finanzialisierung der politökonomischen Landschaft, die durch volatile Kapitalflüsse und Wachstumsverläufe sowie wiederkehrende Finanzkrisen geprägt war. Das Gemeinsame was diese ersten beiden Dekaden der Liberalisierung kennzeichnete, war die steigende Kommodifizierung gesellschaftlich-sozialer Reproduktion, die Fortsetzung einer Politik der Lohnunterdrückung, sowie die steigende Verschuldung des Staates<sup>2</sup> und eine hohe zweistellige (*chronisch-inertielle*) Inflation.

Die Rezession Ende der 1990er Jahre und die kurz darauf folgende schwere Wirtschaftskrise von 2001, markierten sowohl einen Tiefpunkt als auch einen Wendepunkt der neoliberalen Akkumulationspolitik in der Türkei. Nach dieser folgenreichen Krise beschloss die Türkei ein umfangreiches Stabilisierungsprogramm und ein Stand-By Abkommen mit dem IWF, das gleichzeitig auch ihren EU-Kurs intensivierte. Dieser neue Reformpakt versprach die nach der Rezession bereits 1999 aktivierte marktorientierte Privatisierung und Deregulierung in alle

\* Ich bedanke mich bei Joachim Becker, Ilker Ataç, Bülent Küçük und Maja Figge für inhaltliche Anregungen und das Lesen und korrigieren des Artikels. Desweiteren danke ich den TeilnehmerInnen des „Doctoral Seminar“ an der Eitan Berglas School of Economics in Tel-Aviv/Jaffo für kritische Diskussionen und Hinweise. Für die inhaltlichen Ausführungen bin ich selbstverständlich selbst verantwortlich.