

Hanjins Stützpunkt in Subic Bay

Ein koreanischer Schiffsbaukonzern und seine Geschäfte in den Philippinen

von
Elisabeth
Schober

Die Autorin, eine Doktorin der Philosophie, ist Soziologin und Sozialanthropologin. Sie hat zur U.S.-Militärpräsenz in Südkorea geforscht und ist derzeit Redakteurin des Korea Forums.

Die viertgrößte Werft der Welt befindet sich auf einem ehemaligen US-Navy-Stützpunkt in den Philippinen. Der Betreiber ist ein koreanisches Konglomerat, das durch schwere Arbeitsrechtsverstöße jüngst für Kontroversen sorgte. Tausende Arbeitsplätze sind in der koreanischen Hafenstadt Pusan am Verschwinden, während in der Freihandelszone in Subic Bay die größtenteils prekarierte Belegschaft weiter vergrößert wird.

Massenentlassungen, die töten

Zwei Särge, die an Stahlseilen hingen – einer, der gerade von einem 35 Meter hohen Kran heruntergeholt und ein zweiter, der aus der Tiefe eines Docks der Hanjin-Werft heraufbefördert wird. Während der parlamentarischen Sondersitzung in Seoul, Südkorea, am 18. August 2011, wurden diese Bilder den anwesenden Abgeordneten gezeigt. Zum Filmmaterial war die Stimme der Arbeitsaktivistin Kim Jin-Sook zu hören; sie hielt die tränenreiche Rede während des Doppelbegräbnisses für ihre zwei Gewerkschaftsfreunde, die sich in den zuvor gezeigten Särgen befanden. Ihre Namen waren Kim Joo-Ik – der sich am 11. Juni 2003 an Kran Nummer 85 erhängte – und Kwak Jae-Gyu – der einige Zeit später von Dock Nummer vier sprang. Beide suchten durch ihren Tod gegen die Massenentlassungen ihrer Kolleginnen auf Südkoreas ältester Werft zu protestieren. Am Ende der Filmvorführung ergriff der Abgeordnete Chung Dong-Young von der Demokratischen Partei das Wort. Er zeigte auf einen der Anwesenden im Raum und sagte: »[Er] hat seine Angestellten durch die Massenentlassungen getötet.« Die Person, die auf diese Art und Weise des Mordes bezichtigt wurde, ist Cho Nam-Ho, der Vorsitzende von Hanjin Heavy Industries and Construction (HHIC) und zugleich der erste Chef eines südkoreanischen chaebol-Großkonzerns, der innerhalb der letzten 14 Jahre vors Parlament zitiert wurde.

Im Jahr 2011 war ganz offensichtlich nicht das beste Jahr für Südkoreas HHIC. Hanjins 70 Jahre alte Werft in Pusan war zum Zeitpunkt der Anhörung wieder zum Schauplatz von langwierigen Arbeitskämpfen geworden, die eine landesweite Solidaritätsbewegung von größtenteils prekarierten ArbeiterInnen hervorrief. Den Anlass dafür gab die Gewerkschafterin Kim Jin-Sook, die 2003 die Trauerrede für Kwak Jae-Gyu und Kim Joo-Ik gehalten hatte und nun im Januar 2011 auf den berüchtig-

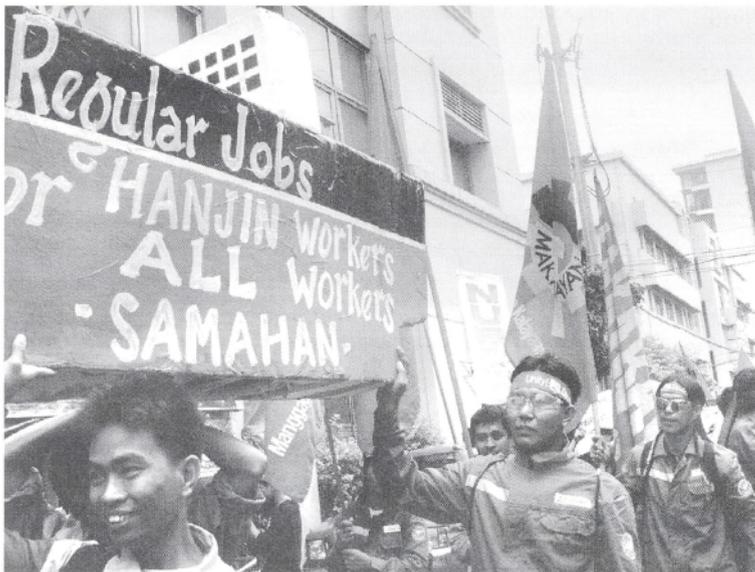
ten Kran Nummer 85 gestiegen war, um gegen eine weitere Runde von Massenentlassungen zu protestieren. Dieses Mal waren 400 ArbeiterInnen betroffen, deren Arbeitsplätze der Auslagerung von Produktionsstätten in das Billiglohnland Philippinen zum Opfer gefallen waren und deren Entlassungen die letzte Runde eines groß angelegten Jobbaus darstellten – ca. 3.000 Arbeitsplätze wurden innerhalb des letzten Jahrzehnts auf der südkoreanischen Werft abgebaut. Ganze 309 Tage würde die Gewerkschafterin nun bei jedem Wind und Wetter auf dem Kran ausharren – erst im November 2011 stieg sie wieder auf die Erde hinab, nachdem das Management von Hanjin nachgegeben hatte und versprach, die 94 ArbeiterInnen wieder einzustellen, die zu diesem Zeitpunkt noch gegen ihre Entlassungen protestierten.

Ein Streik in luftiger Höhe und seine Auswirkungen

In den Monaten zuvor hatten sich Zehntausende UnterstützerInnen vor der Werft in Busan eingefunden. Sie waren in sogenannten »Hoffnungsbussen« aus allen Teilen des Landes angereist, um ihre Solidarität mit Frau Kim und ihren Unmut über Han-



Aktivistin Kim Jin Sook während ihres Besuchs in Berlin im Mai 2012.
Foto: Wonho Lee



Arbeiter von der Organisation Samahan heben ihre Stimme für gerechte Arbeit.
Foto: NUBCW-BWI

jins berüchtigte Arbeitspraktiken auszudrücken. Sehr schnell entwickelte sich die Hoffnungsbus-Bewegung in eine ernstzunehmende Gefahr für die Regierung des neoliberalen Präsidenten Lee Myung-bak, dessen wirtschaftsfreundliche Politik immer größere Teile der Gesellschaft gegen ihn aufbrachte. So schrieb etwa die *Kyunghyang Daily* vom 11. August 2011 in einem Editorial zum Zeitpunkt der parlamentarischen Anhörung: »Die Stimmen von Kim und der ›Hoffnungsbusse‹ wurden weit hinaus über die Grenzen der HHIC-Werft als einem individuellen Arbeitsplatz gehört und riefen Echos in der ganzen Nation hervor.« Selbst als gewalttätige Auseinandersetzungen zwischen den Protestierenden und der Polizei die Anzahl der DemonstrantInnen stark reduzierte, blieb doch die Meinung weit verbreitet, dass Hanjins Wirtschaftsstrategien und die Taten seines Vorsitzenden die Grundlagen der Gesellschaft sowie des sozialen Vertrages zwischen Arbeiterschaft, Politik und Wirtschaft zutiefst erschütterten.

Im Zentrum der Diskussionen stand die Frage, inwiefern HHICs wirtschaftlicher Status zu diesem Zeitpunkt wirklich die Massenentlassungen von gewerkschaftlich organisierten ArbeiterInnen rechtfertigte. Südkoreas Schiffsbauindustrie ist momentan der globale Marktführer und Schiffe stellen seit dem Jahr 2008 den Exportartikel Nummer eins des ostasiatischen Landes dar. Hanjin, wie alle anderen wichtigen Akteure in der südkoreanischen Schiffsbauindustrie, hat in den letzten Jahren massiv auf den Ausbau von prekären Arbeitsplätzen gesetzt, wobei die ArbeiterInnen meistens durch Subunternehmen angestellt werden. Etwa 50 Prozent der 100.000 Jobs in den Werften des Landes werden heute schon mit prekär Beschäftigten besetzt, die für einen Bruchteil des Gehaltes arbeiten müssen, das an gewerkschaftlich organisierte Arbeitskräfte gezahlt wird. Trotz solcher Strategien gab Hanjin aber im Jahr 2011 an, dass ihr Betrieb von der Wirtschaftskrise zu

stark angeschlagen sei und sich deshalb gezwungen sähe, Arbeitsplätze zu reduzieren. Tatsächlich wurde im Zeitrahmen zwischen 2009 und 2011 in Busan nicht ein einziges Schiff gebaut. Gleichzeitig wurden aber 31 Geschäftsabschlüsse für den Bau von großen Seefahrzeugen getätigt, die allerdings Hanjins zweite Werft betrafen, die sich in den Philippinen befindet. Hanjin wurde nun vorgeworfen, seine Geschäfte bewusst auf Produktionsstätte im Ausland zu verlagern, um die unpopulären Personalkürzungen in Südkorea leichter durchführen zu können. Dadurch rückte HHICs neueste Werft in Subic Bay, die Hanjin im Jahr 2006 in einer Freihandelszone in der Nähe von Olongapo City errichten ließ, immer mehr in den Vordergrund.

Subic Bay: Vom Militärstützpunkt zur Freihandelszone

Subic Bay und die angrenzende Stadt Olongapo galten lange Zeit als Hochburgen der U.S.-amerikanischen Militärpräsenz in den Philippinen. Nach Erringung der philippinischen Unabhängigkeit blieb Olongapo mit seinen ca. 200.000 EinwohnerInnen noch 13 Jahre, also bis ins Jahr 1959, unter U.S.-amerikanischer Verwaltung. Doch auch nach der Rückgabe der Stadt an die Philippinen war das gesamte wirtschaftliche Leben im Raum Subic Bay auf den nahen U.S.-Navy-Stützpunkt und auf die Versorgung der dort stationierten amerikanischen Marine-SoldatInnen ausgerichtet. Besonders berüchtigt waren dabei die Rotlichtbezirke der Stadt – zehntausende philippinische Frauen sorgten allabendlich für Unterhaltung in den GI-Bars und Klubs, die die Soldaten gerne in ihrer Freizeit frequentierten. Nachdem aber 1991 der Pinatubo-Vulkan in der Nähe von Subic Bay ausbrach und der amerikanische Marinestützpunkt deshalb erstmalig evakuiert wurde, wendete sich das Blatt für die Amerikaner. Wenige Monate später stimmte der philippinische Senat gegen eine Erneuerung des Abkommens mit den USA, das der ehemaligen Kolonialmacht über mehrere Jahrzehnte erlaubt hatte seine Truppen auf philippinischem Boden zu stationieren.

Mehr als 42.000 Jobs gingen nach der Schließung des Stützpunktes in Subic Bay über Nacht verloren. Doch die Schäden, die der Vulkanausbruch angerichtet hatte, waren kaum beseitigt, da stellte der damals amtierende Bürgermeister von Olongapo, Richard Gordon, seine Pläne für die Nachnutzung des verlassenen Geländes vor: Ein Freihandelshafen – der erste seiner Art in den Philippinen – von gigantischen Ausmaßen sollte dort errichtet werden, um das U.S.-Militär durch »postkoloniale Fiktionen von Neoliberalismus in Subic Bay« (Vernadette Gonzalez 2010) ersetzen zu können. Über 700 internationale und philippinische Investoren siedel-

ten sich daraufhin im Laufe der Zeit in Subic Bay an. Der größte Deal wurde aber erst im Jahr 2006 ausgehandelt als Hanjin, einer von 234 koreanischen Investoren in der Gegend, einen 50 Jahre währenden Pachtvertrag unterzeichnete und auf dem ehemaligen Militärstützpunkt die viertgrößte Werftanlage der Welt errichten ließ. Hanjin hat fast drei Milliarden Dollar in Subic Bay investiert und damit stellt die südkoreanische Firma den größten ausländischen Investor in einer Region dar. Doch die lokale Bevölkerung ist es gewohnt, sich mit ausländischen Machthabern zu arrangieren.

»Hanjin Shipyard - Workers' Graveyard«

Mit seinem »globalen Stützpunkt, der Zukunftsträume nährt«, wie auf Hanjins Homepage (www.hhic-phil.com) zu lesen ist, versucht HHIC-Philippines »vorwärts zu schreiten, um »der weltweit stärkste Schiffsbauer« zu werden«. In diesem Kampf um Marktführung wurden somit einerseits in Südkorea HHIC-Werft immer mehr ArbeiterInnen entlassen und andererseits in Subic Bay die erheblich billigere Belegschaft ständig ausgebaut. Im Jahr 2011 waren bereits 20.000 Personen in der philippinischen Werft beschäftigt – eine Zahl, die bis zum Jahr 2014 noch auf 28.000 steigen soll. Als vor einem halben Jahr zudem eine zwei-Milliarden-Dollar-Investition in eine weitere, noch größere Werft in der konfliktreichen Mindanao-Region ins Wasser fiel, verkündete HHIC, dass die Hälfte dieses Geldes für die Erweiterung der Anlage in Subic Bay verwendet werden sollte.

Die koreanischen Träume vom großen Geld in den Philippinen bedeuten aber für die lokale Arbeiterschaft extrem schwierige Arbeitsbedingungen. Beinahe die gesamte Belegschaft der Werft wird durch Subunternehmen angestellt und die Arbeitslöhne – die von Subunternehmen zu Subunternehmen stark variieren können – gehen in den seltensten Fällen über sieben Dollar pro Tag hinaus. Laut Kim Jin-Sook verdient damit einE ArbeiterIn in Subic Bay lediglich ein Zehntel dessen, was einE ArbeiterIn in Busan durchschnittlich erhält. Die Missachtung von niedrighwelligen Sicherheitsstandards, ein de-facto-Verbot von gewerkschaftlicher Organisation innerhalb der Belegschaft, sowie die physische Bestrafung der ArbeiterInnen durch die koreanischen Vorarbeiter sind einige der vielen Beschwerden, die die Gruppe *Samahan* auf ihrer Homepage (www.hanjinworkers.wordpress.com) gesammelt anführt. Die 31 tödlichen Arbeitsunfälle, die sich zwischen dem Produktionsbeginn 2006 und Juni 2011 auf der Werft ereigneten, stehen dort im Mittelpunkt. »*Hanjin Shipyard – Workers' Graveyard*« – dieser Slogan, der immer wieder bei Demonstrationen gegen die schwierigen Arbeitsbedingungen auf der Werft auf-

taucht, fasst zusammen, dass die Profitsucht des Managements mit gewaltigen Kosten für das Wohlbefinden der Belegschaft verbunden ist.

Doch Organisationen wie *Samahan*, die von Hanjin-ArbeiterInnen gegründet wurde, haben nun begonnen sich gegen den koreanischen Konzern und seine Ausbeutermethoden zur Wehr zu setzen. Sie erhalten dabei auch Hilfe von koreanischen GewerkschafterInnen, die sie im Zuge der Arbeitskämpfe rund um die Busan-Werft im Jahr 2011 besucht haben. Denn das Einzige, was ArbeiterInnen Produktionsauslagerungen und den damit verbundenen sozialen Missständen entgegen setzen können, sagte Kim Jin-Sook im Mai 2012 während eines Besuchs in Berlin, ist eine Stärkung der internationalen Solidarität in der Gewerkschaftsarbeit. Auch internationale Medienberichte – wie etwa eine 30-minütige Filmreportage von Al Jazeera über die Konflikte rund um Hanjin in Subic Bay – haben dazu beigetragen, dass HHIC seiner lokalen Arbeiterschaft mittlerweile mit etwas größerer Vorsicht gegenüber tritt.

Die Unterwanderung des philippinischen Rechts durch Hanjin setzt sich neuerdings jedoch in einem ganz anderen Terrain fort: Erst im April 2012 schloss Hanjin einen Vertrag mit der U.S.-amerikanischen Sicherheitsfirma *Huntington Ingalls* ab, wodurch nunmehr auf der Hanjin-Werft in Subic Bay auch U.S.-Navy-Schiffe und mit Nuklearsprengkörpern bestückte U-Boote andocken können, um dort gewartet zu werden. Das erste Mal seit über 20 Jahren können nun amerikanische Kriegsschiffe wieder im großen Stil in Subic Bay vor Anker gehen, da für internationale Konzerne wie Hanjin im beinahe rechtsfreien Raum der Freihandelszonen des Landes offensichtlich Beschlüsse des philippinischen Senats nicht bindend sind.

*Menschen setzen sich für ein würdiges Leben und faire Entlohnung bei einer Demonstration gegen Hanjin in Subic Bay ein.
Foto: NUBCW-BWI*

