



Tragödie aus Profit und Korruption

Yi Xi* über die Explosion im Hafen von Tianjin

In: *express*, [Zeitung für sozialistische Betriebs- und Gewerkschaftsarbeit](#), 09/2015

In der Nacht des 12. August wurde der Hafen von Tianjin in China von zwei schweren Explosionen erschüttert, die auf der Stelle Dutzende Menschen töteten und Hunderte verletzten. Die Explosionen sind wahrscheinlich von mehreren hundert Tonnen unsicher gelagertem Natriumcyanid im Containerlager von Ruihai Logistics verursacht worden, einem Unternehmen, das auf Transport und Lagerung von Gefahrenstoffen spezialisiert ist. Yi Xi stellt die polit-ökonomischen Hintergründe des »Unglücks« dar, das keineswegs zufällig dort passiert ist, sondern auch als Resultat des kapitalistischen Umbaus der chinesischen Gesellschaft und speziell des Transportgewerbes zu sehen ist.

Am Morgen des 19. August 2015 waren es offiziell 114 Tote, darunter 19 Feuerwehrleute der staatlichen Sicherheitsbehörden, 34 Angehörige der Hafenfeuerwehr und sieben Polizisten; weitere 65 Menschen wurden vermisst, 674 wurden ins Krankenhaus eingeliefert. Während die Öffentlichkeit und JournalistInnen weiter die genaue Ursache der Explosion ergründeten, kam scheinbar der Hintergrund der Tragödie ans Licht. Die Firma Ruihai, ihre ungeschützten ArbeiterInnen, die fieberhafte Entwicklung des Hafens von Tianjin und der besonders schwerwiegende Machtmissbrauch im Falle einer mächtigen Behörde, die in ein kapitalistisches Unternehmen verwandelt wird – dies alles sind Teile des Gesamtbildes.

Der Hafen von Tianjin

Wenn sich eine Explosion in einem chinesischen Hafen hätte ereignen müssen, wäre Tianjin ein wahrscheinlicher Kandidat gewesen. Mit einem Umschlag von 477 Millionen Tonnen Fracht und 13 Millionen Standardcontainern 2013 ist Tianjin weltweit der drittgrößte Hafen nach Tonnage und der zehntgrößte nach Containern. Er hat eine lange Geschichte als großer chinesischer Handelshafen: Dank einer speziellen Konzession während des zweiten Opiumkrieges offengehalten, fungierte er in der sozialistischen Ära weiter als bedeutender Hafen, um nach der Einleitung des Programms »Reform und Öffnung«, also der wirtschaftlichen Liberalisierung seit 1978, sprunghaft zu wachsen. Tianjin ist der Hafen, der am nächsten an Peking liegt, und Teil der wichtigen Wirtschaftszone von Bohai, neben Perlfloss- und Jangtse-Delta eine der drei Schwerpunktregionen wirtschaftlicher Entwicklung, die am meisten von Chinas wirtschaftlicher Liberalisierung profitiert haben. Für Tianjin und seinen Hafen haben die letzten 30 Jahre der Reformen explosives und manchmal achtloses Wachstum bedeutet.

Die chemische Industrie, die vergangene Woche in die Luft ging, war ökonomisch gewachsen, seit Tianjin begonnen hatte, eifrig um ausländische Investitionen zu werben. Am 12. Mai 1991 wurde Tianjin mit Unterstützung der chinesischen Führung zur Freihandelszone erklärt – mit einem Umfang von fünf Quadratkilometern die größte in Nordchina. Seit ihrer Gründung verzeichnet die Freihandelszone in Tianjins Hafen eine überwältigende jährliche Wach-

tumsrate von 30 Prozent und beheimatet jetzt über 500 Logistik- und 3000 Handelsunternehmen, die regelmäßige Handelsbeziehungen in über 100 Länder pflegen. Sie fungiert als internationales Handels- und Logistikzentrum, als hafennahes Gebiet zur Weiterverarbeitung und als Ort für die Ausstellung und den Vertrieb von Waren. Geschäftliche Tätigkeiten in dem Gebiet gehen mit Begünstigungen bei Steuern, Zöllen und Devisenhandel einher. Die billigen Arbeitskräfte und die Investitionsanreize der Tianjin-Freihandelszone haben bekannte Chemieunternehmen dazu bewogen, dort zu investieren, was zu einer Zusammenballung gefährlicher Chemiefabriken in der Stadt geführt hat. Die Chemie- und die Gefahrstoffindustrie wurden zu einer der zehn größten Branchen in der Zone, in der auch Schwerindustrie wie Stahl und Autounternehmen angesiedelt sind.

Chemiefabriken sind in jüngster Vergangenheit zu einem aktuellen Thema für UmweltschützerInnen und Wutbürger-Proteste¹ geworden – bekannt geworden sind etwa die Proteste in Wukan 2012, wo sich die Bevölkerung gegen ein Bauprojekt und damit verbundene Enteignungen von Gemeindeeigentum organisierte und schließlich freie Wahlen durchsetzte, sowie in Schanghai Ende Juni 2015, wo sich die Bevölkerung gegen den Bau weiterer Chemiefabriken formierte. Logistikzentren allerdings, in denen die Chemikalien der internationalen Unternehmen ein- und ausgeführt werden, sind die weniger sichtbaren, zugleich jedoch gefährlicheren Knotenpunkte in den Lieferketten der globalen chemieabhängigen Industrien. Tianjin erinnert uns an diese Tatsache.

Verantwortlichkeiten und Geheimabsprachen: Ruihais oberflächliches Zulassungsverfahren

Während die Explosion von Tianjin einerseits ein Vorfall ist, der an das Zugunglück von Lac-Mégantic erinnert², ein Desaster, das uns Bedeutung und Gefahren der ausgedehnten modernen Lieferketten ins Gedächtnis ruft, war die Katastrophe andererseits ein spezifisch chinesisches Ereignis – das Produkt mächtiger Staatseinrichtungen, die sich in gewaltige kommerzielle Betriebe verwandeln, wobei ihr Management unmittelbar der Profitlogik untergeordnet wird.

Ein großer Teil der Auseinandersetzungen um die Verantwortung für den Fall Ruihai bezog sich auf das oberflächliche Genehmigungsverfahren für den Umgang des Unternehmens mit Gefahrstoffen. Ruihai International Logistics wurde 2012 mit einem Startkapital von 50 Millionen Yuan gegründet, um Lager- und Transportarbeiten auszuführen. Jetzt schlägt das Unternehmen eine Million Tonnen Fracht jährlich um und hat Jahreseinnahmen von 30 Millionen Yuan (ca. 4,2 Millionen Euro, *Anm. d. Ü.*). Obwohl das Unternehmen bereits lange in der Abfertigung von Chemikalien für ein führendes inländisches Chemieunternehmen tätig war und dabei vorrangig mit Gefahrstoffen gehandelt hatte, erhielt es erst am 23. Juni 2015, also kurz vor dem Unglück, die offizielle Genehmigung für die Gefahrstoffabfertigung im Hafen. Offensichtlich hat jemand für zwei oder drei Jahre bei den Tätigkeiten von Ruihai die Augen zugedrückt.

Ruihai wurde gestattet, im Hafen ohne erkennbare externe Aufsicht tätig zu sein. Das mag daran liegen, dass die Tianjin Port Group, die Geschäftsführung des Hafens, zugleich ihre eigene Regulierungsbehörde ist. Als Reporter den Arbeitssicherheitsausschuss des Stadtteils Binhai aufsuchten – also die Körperschaft, die normalerweise für die Zulassung von Gefahrstoffunternehmungen zuständig ist –, um nach der Erlaubnis für die Tätigkeit von Ruihai zu fragen, wurde ihnen gesagt, der Ausschuss habe nichts mit der Zulassung der Firma zu tun. Das war nicht bloß ein Abwälzen von Verantwortung. Die Unterlagen von Ruihai wurden von der Tianjin Port Group geprüft, die eine Reihe unabhängiger Zulassungsverfahren hat, ohne dass diese der Kontrolle der kommunalen Verwaltung von Binhai unterliegen. Das Unternehmen hat die »Zulassung für Hafenerbetriebe der Volksrepublik China« und die »Lizenz für den Umgang mit gefährlicher Fracht im Hafen« beantragt, die von der Tianjin Port Group vergeben werden – statt die übliche »Erlaubnis für den geschäftlichen Umgang mit gefährli-

chen Chemikalien«. Die Port Group, die von Ruihais illegalem und unsicherem Geschäft profitiert, war zugleich die Einrichtung, die für die Beaufsichtigung und Lizenzierung des Unternehmens verantwortlich war.

Die Umwandlung politischer Macht in wirtschaftliches Gewicht wird wiederum durch familiäre Verflechtungen verstärkt. Nach der Explosion deckten JournalistInnen auf, dass Li Liang, größter Anteilseigner und gesetzlicher Vertreter des Unternehmens, bis die Position am 29. Januar diesen Jahres an Zhi Feng übergeben wurde, der Neffe des früheren Politbüromitglieds und Vorstands der »Politischen Konsultativkonferenz des chinesischen Volkes«, Li Ruihuan, ist, und dass das Unternehmen daher in den wenigen Jahren seiner Existenz eine Reihe von »Begünstigungen« erhalten hat. Die Verbindung wird durch den Unternehmensnamen unterstrichen: Li Liangs Vater heißt Li Ruihai und ist Li Ruihuans jüngerer Bruder. Unterdessen hat der zweitwichtigste Anteilseigner Shu Zheng seine Unschuld beteuert und behauptet, er sei lediglich der nominelle Anteilseigner und handele im Auftrag seines Freundes Dong Shexuan – der wiederum ist der Sohn des verstorbenen Leiters des Büros für öffentliche Sicherheit im Hafen von Tianjin. Die Menschen, die bislang mit dem Unternehmen in Verbindung gebracht werden, bilden ein verzweigtes Netz aus anderen wichtigen Akteuren der Chemieindustrie und hochrangigen Beamten. Während die Einzelheiten des Falls weiter sortiert werden, lässt sich schon jetzt nicht mehr bestreiten, dass in Ruihai eine beträchtliche Transformation politischen Kapitals in wirtschaftliches Gewicht stattgefunden hat.

Diese einflussreichen Beziehungen und die unabhängige Verwaltung des Hafens ermöglichten es Ruihai, unter unverhohlenen illegalen Bedingungen zu arbeiten, sogar nach der offiziellen Lizenzierung. Der direkte Zusammenhang zur Explosion ist offensichtlich. Obwohl die Standards von Tianjins Arbeitssicherheitsbehörde im Fall von gefährlichen Chemikalien verlangen, dass Containerstapel einen Mindestabstand von 0,8 Metern haben müssen, dass nicht mehr als 500 Gramm Chemikalien zusammen gelagert werden dürfen und dass die Gesamtmenge an Chemikalien höchstens zwei Tonnen betragen darf, wurden zwei LKW-Fahrern des Unternehmens zufolge bei Ruihai Container mit einem Abstand von 0,4 bis 0,5 Metern gestapelt und sechs bis 30 Tonnen Chemikalien in einem einzigen Container gelagert. Darüber hinaus war es Ruihai lediglich gestattet, gefährliche Chemikalien auf dem Areal für Schwerlastcontainer zu lagern. Der Logistiker Li Hua berichtete JournalistInnen allerdings, dass das Unternehmen stattdessen den Großteil seiner Chemikalien im Durchgangspot behielt. Ruihais rücksichtsloses Hinwegsetzen über die Vorschriften zog auch nahe gelegene Wohngebiete in Mitleidenschaft. Die Vorschriften verlangen, dass gefährliche Chemikalien mit einem Abstand von mindestens 1.000 Metern zu öffentlichen Gebäuden oder Hauptverkehrsadern gelagert werden. Doch das Depot von Ruihai wurde in nur 600 Metern Entfernung zu zwei bestehenden Wohngebieten angelegt, die über 1.000 Menschen beherbergen. Wieder einmal konnte das Unternehmen so verfahren, ohne dass jemand protestierte. Auch wenn plumpe Korruption bei ökologisch sensiblen Bauvorhaben auf der ganzen Welt vorkommt, ist es im Hafen von Tianjin die verwickelte Hinterlassenschaft einer für Geschäftszwecke eingesetzten staatlichen Macht, die die Sache so ungeheuerlich macht.

Das unabhängige Königreich Tianjin

Der Status des Hafens als von der Stadtverwaltung unabhängige Körperschaft wirkte sich auch erheblich auf den Handlungsspielraum von Ruihai aus. Dieses Erbe geht auf sozialistische Zeiten zurück. Chinas bedeutendste Logistik- und Transportadern wurden früher direkt unter staatlicher Kontrolle betrieben; die Häfen und Eisenbahnen waren einst unabhängige Königreiche, mächtige Staatsapparate, die die Arbeitsbedingungen der ArbeiterInnen genau so wie alle Aspekte des Betriebs unabhängig von den Lokalregierungen regelten. Die Tianjin Port Group war früher die Transportabteilung des Hafenleitungsbüros Tianjin. Direkt dem Transportministerium der Zentralregierung unterstellt, arbeitete sie unabhängig von den lokalen Behörden in Tianjin. In der frühen Reformzeit, 1984, wurde sie zum Hafenzentrum Tianjin

und zugleich der Kontrolle der Stadtverwaltung mit dem Transportministerium als zweiter Aufsichtsinstanz unterstellt. Weitere Reformen im Jahr 2001 trennten den Hafen vom Transportministerium und übergaben ihn in Gänze der Führung von Tianjin. Doch während sich die Bestimmung des Hafens änderte, änderte sich das Personal nicht, und das Hafengeschäft blieb weitgehend außerhalb des Zugriffs der lokalen Regierung.

Das war 2004 immer noch der Fall, als die Zentralregierung anordnete, den Betrieb des Hafens und seine Verwaltung zu trennen, das Hafenbüro Tianjin zur Tianjin Port Group Ltd. wurde und die administrativen Befugnisse dem Transportausschuss Tianjin übertragen wurden. Letzterer allerdings hielt sich vom Geschehen fern, während ein frisch kommerzialisierter Hafen, in dem man gewohnt war, wie in einem unabhängigen Königreich zu handeln, die Kontrolle über die meisten Tätigkeiten behielt – von Geschäftsentscheidungen über die Lizenzierung von Betrieben bis zur Aufstellung einer eigenen Polizei außerhalb des städtischen Regierungssystems. Im Ergebnis wurde der Hafen von einer Verwaltungsform zur nächsten gereicht und wandelte sich vom Staatsapparat zum Privatunternehmen, ohne jemals seine interne Zusammensetzung zu ändern. So blieb er weitgehend selbst regiertes Gebiet. Der Hafen hat die unabhängige Macht und das ökonomische Gewicht von einst bewahrt, während sein Auftrag von der paternalistischen Aufsicht über das Wohlergehen der ArbeiterInnen und einem Betrieb im Dienste der nationalen Wirtschaft verschoben wurde hin zur Profiterwirtschaftung als Selbstzweck. So wurde das Schwergewicht eines alten Staatsapparates in ein mächtiges Unternehmen transformiert, das kaum äußerer Kontrolle unterliegt.

Unsicherheit und Flexibilität: Der Hafen als Wirtschaftsunternehmen

Die Leiharbeitskräfte der Feuerwehr, die zum Ort des Geschehens eilten, und von denen Dutzende durch die Explosionen getötet wurden, versinnbildlichen den Wandel des Hafens. Auch wenn der Hafen früher eine staatliche Behörde und sozialistische Einrichtung war, macht dies keinen Unterschied, wenn es um die Prekarisierung geht, die manuelle Dienstleistungsjobs wie Hafen- und Logistikarbeit allerorten trifft. Ruihai Logistics hatte zum Zeitpunkt der Explosion eine Belegschaft von 70 Vollzeitbeschäftigten und 20 Leiharbeitern, was deutlich über Chinas gesetzlicher Obergrenze von zehn Prozent Leiharbeitskräften liegt. Das ist ein bekanntes Phänomen in den Lager- und Logistikarbeiten auf der ganzen Welt, die extensiv auf Zeitarbeit und Subunternehmertum beruhen, das flexibel auf das Auf und Ab der Märkte bei Just-in-Time-Produktion reagiert. Was BeobachterInnen überrascht hat, war also nicht die Leiharbeit in Ruhais Logistikbelegschaft, sondern dass Zeitarbeitskräfte mit den unverzichtbaren Aufgaben der Hafenfeuerwehr betraut wurden.

Die Feuerwehrleute im Hafen von Tianjin, die vom Hafen selbst organisiert werden, sind keine gewöhnlichen öffentlichen Angestellten, die auch an anderen Orten zu Diensten sind, sondern Leiharbeitskräfte eines Unternehmens, das vom Hafen angeheuert wird. Sie werden je nach Bedarf geheuert und gefeuert. Das ist eine weitere Art, auf die der Hafen seine Betriebskosten gering hält und die Last des Personalmanagements reduziert. Die Enthüllung des Leiharbeiterstatus' der Hafenfeuerwehr führte bei vielen BürgerInnen zu der Frage, ob eine so riskante und bedeutende Tätigkeit Leiharbeitern überlassen werden sollte. Wieso war es dem Hafen erlaubt, diese Angelegenheiten in die eigenen Hände zu nehmen? Die Antwort auf die erste Frage ist ein klares Nein. Zwar trafen später auch öffentlich beschäftigte Feuerwehrleute am Ort des Geschehens ein, aber die Mitglieder der privaten Hafenfeuerwehr, die näher stationiert und zuerst da waren, stellen 34 der 53 toten Feuerwehrleute. Lebend waren sie der Willkür des Hafens unterworfen, der sie nach Gutdünken einstellen und rauswerfen konnte. Tot ist es nur dem öffentlichen Skandal zu verdanken, den die Explosion ausgelöst hat, dass ihnen die gleichen Entschädigungen wie ihren öffentlich beschäftigten KollegInnen zugesagt wurden. Premier Li Keqiang hielt in Folge der Explosion fest, dass es keinen Unterschied mache, ob sie zum öffentlichen Dienst gehörten oder nicht; sie trügen die gleiche Verantwortung und verdienten die gleiche Entschädigung. Dass es einer Klarstellung des Premiers benö-

tigte, sagt schon alles. Man kann sich die Situation dieser Arbeiter vorstellen, die regelmäßig ihr Leben riskieren, wenn sie sonst verstümmelt worden oder einfach in Vergessenheit geraten wären.

Wie auch bei den Beschäftigten von Ruhai selbst ist unklar, wie viele der Toten Zeitarbeiter waren, aber wie das Portal groundbreaking.cn feststellt, wissen wir von der Explosion in Kunshan und ähnlichen Katastrophen, wer in der Regel mitten in der Nacht Dienst schiebt. Von den 97 Menschen, die dort ums Leben kamen, war jeder Einzelne illegal beschäftigt. In solchen Fällen sind es immer die Verwundbarsten, die geopfert werden.

Beim Tianjin-Unglück gibt es zu vieles, was nicht nach Unglück aussieht. Weder der enorme Wachstumsdruck, der Kürzungen und achtlose Regelbrüche hervorbrachte, noch die engen Verflechtungen zwischen profitorientierten und politischen Organisationen, die mit dem staatlichen Kurs auf Privatisierung entstanden. Es war weder ein Unfall, dass der Explosionsort so nah an Wohnblöcken mit über 1.000 BewohnerInnen lag, noch dass Ruihais offensichtlich illegaler Umgang mit explosiven Chemikalien ignoriert wurde. Es war kein Unfall, dass viele der Toten Leiharbeiter waren, die ohne Sicherheiten von der Hand in den Mund leben und nicht mal im Todesfall eine Entschädigung garantiert bekommen. Tianjin erinnert uns an die zentrale Rolle der Logistikbranche für den globalen Markt und an die ungesicherten ArbeiterInnen, die oft deren Basis sind.

** Yi Xi hat diesen Text für Chuang verfasst, einen Blog, der in englischer Sprache »Analysen der fortschreitenden Entwicklung des Kapitalismus in China, ihrer historischen Wurzeln und der Revolten derjenigen veröffentlicht, die darunter erdrückt werden«.*

Quelle: <http://chuangcn.org/2015/08/tianjin-explosion/> – Hier finden sich auch Links zu den Belegen in chinesischen Tageszeitungen, auf die wir hier verzichtet haben.

Übersetzung: Stefan Schoppengerd

Anmerkungen:

- 1) Im Original: NIMBY-Style civilian protest. NIMBY steht für »Not in my backyard (Nicht in meinem Hinterhof)«. Anmerkung des Übersetzers
- 2) Der Eisenbahnunfall von Lac-Mégantic ereignete sich in der Kleinstadt Lac-Mégantic in der kanadischen Provinz Québec, als am 6. Juli 2013 ein führerloser Güterzug der Montreal-Maine and Atlantic Railway (MMA) entgleiste. Der Zug transportierte Rohöl zu einer Raffinerie, das nach dem Unglück aus den zerstörten Kesselwagen auslief und explosionsartig in Brand geriet, wobei mindestens 47 Menschen starben und mehr als 30 Gebäude zerstört wurden. Anmerkung des Übersetzers

express im Netz unter: www.express-afp.info