

Berlin

Almanya
Basın Değerlendirmesi



TUSİAD

ALMANYA BASIN DEĞERLENDİRMESİ

TS-BER/2014/31

Besuch in der Türkei : Ein bescheidener Papst fährt Renault

Frankfurter Allgemeine

ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

von Michael Martens

FAZ, 30.11.2014

Franziskus war bereits das vierte Oberhaupt der katholischen Kirche, das die Türkei besucht. Seine im Land nicht sonderlich beachtete Visite war fast schon Routine.

Als Metropolit von Bursa und Abt des griechisch-orthodoxen Klosters auf der Insel Halki, vor allem aber als ein kluger und mitteilsamer Gesprächspartner ist Elpidophoros Lambriniadis einer der bekanntesten Geistlichen des Ökumenischen Patriarchats in Istanbul. Der Gottesmann mit dem klingenden Namen, ein türkischer Staatsbürger und Angehöriger der kleinen in Istanbul verbliebenen griechischen Minderheit gilt vielen sogar als künftiger Patriarch. In den vergangenen Wochen waren die Ansichten des Bischofs besonders gefragt, schließlich stand der Besuch von Papst Franziskus in Ankara und Istanbul bevor.

Auch wenn es bereits die vierte Reise eines Papstes in die Türkei war, versprach Franziskus' Aufenthalt immer noch etwas Besonderes zu werden. Würde sich die Lage der christlichen Minderheiten in der Türkei, die trotz einiger Erleichterungen in den vergangenen zehn Jahren immer noch alles andere als zufriedenstellend ist, durch Franziskus' Reise entscheidend bessern? Elpidophoros Lambriniadis bemühte sich, die Erwartungen zu dämpfen. Es gebe keine spezifische, praktische Erwartung des Ökumenischen Patriarchats an die Gespräche des Papstes in Ankara und Istanbul, sagte der Bischof in einem Gespräch mit der Frankfurter Allgemeinen Zeitung. Der Papst besuche das Oberhaupt der orthodoxen Kirche, wie es auch schon seine drei Vorgänger Paul VI. 1967, Johannes Paul II. 1979 und zuletzt im Jahr 2006 Benedikt der XVI. getan hätten. „Was wir erwarten, ist, dass in der zu veröffentlichenden gemeinsamen Erklärung einige gemeinsame Sorgen der beiden Kirchen zur Sprache kommen“, sagte der Bischof und nannte als Beispiele die Verfolgung der Christenheit und den Frieden in der Region.

Doch das Ökumenische Patriarchat hat auch einige ganz spezifische Forderungen – nicht an den Papst, der für die Erfüllung nicht zuständig ist, sondern an den türkischen Staat. Ganz oben auf der Liste steht seit Jahrzehnten die Wiedereröffnung des orthodoxen Priesterseminars auf Halki, dessen Schließung 1971 vom türkischen Staat erzwungen wurde. Der Fall Halki ist längst ein internationales Politikum. Barack Obama hat sich für die Wiedereröffnung eingesetzt, die EU forderte dasselbe in ihren Fortschrittsberichten zur Türkei. „Ich weiß nicht, wann genau unsere Regierung die Wiedereröffnung unserer Schule beschließen wird, aber ich bin mir sicher, dass die Behörden die Bedeutung nicht ignorieren können, die die gesamte Welt diesem Thema beimisst“, antwortete Elpidophoros Lambriniadis auf die Frage, ob die Gespräche des Papstes mit dem türkischen Staatspräsidenten Tayyip Erdogan und Regierungschef Ahmet Davutoglu dem alten Missstand der geschlossenen Lehranstalt wohl abhelfen

könnten. Weiter sagte er: „Für mich ist es sehr wichtig, dass meine Regierung erkennt, wie nützlich es für mein Land und das Volk der Türkei ist, einen Fehler der Vergangenheit, also die Schließung des einzigen Priesterseminars für christliche Bildung, zu korrigieren.“

TÜRKİYE'YE ZİYARET: MÜTEVAZİ PAPA RENAULT'YA BİNDİ

Papa Francis, Katolik Kilisesi'nin Türkiye'yi ziyaret eden dördüncü başkanı oldu. Ülkede çok özel görülmeyen ziyareti neredeyse rutindi.

Bursa Metropoliti ve Heybeliada Rum Ortodoks Manastırı başrahibi olan Elpidophoros Lambriniadis zekası ve iletişimsel özellikleriyle İstanbul'daki Ekümenik Patrikhane'nin en ünlü rahiplerinden biridir. Ahenkli adıyla bu Tanrı adamı, bir Türk vatandaşı ve İstanbul'da kalan küçük Rum azınlığın bir üyesi olarak birçok kişi tarafından gelecekteki patrik olarak kabul edilir. Son haftalarda, piskoposun görüşlerine, Ankara ve İstanbul'daki Papa Francis ziyareti dolayısıyla büyük bir talep vardı.

Türkiye'ye bir Papa'nın dördüncü ziyareti olsa dahi, Francis'in ziyaretinin özel bir şey olması umuluyordu. Son on yıl içindeki bazı tatmin edici olmaktan uzak iyileşmelere rağmen, Türkiye'de Hristiyan azınlıkların durumu, Francis'in ziyareti sayesinde geliştirilebilir miydi? Elpidophoros Lambriniadis beklentileri kaul seviyeye düşürmek için uğraştı. Ankara ve İstanbul'daki Papa görüşmelerinden Ekümenik Patrikhane'nin özel, pratiğe yönelik bir beklentisi yoktur dedi. Papa zaten üç selefi Paul VI (1967,) John Paul II. (1979) ve en son 2006 yılında, Benedict XVI. gibi, Ortodoks Kilisesi başkanını ziyaret edecekti. "Beklentimiz ortak açıklamada iki kilisenin bazı ortak kaygılarının ele alınacak ve yayınlanacak olması," diye ekledi piskopos ve örnek olarak Hristiyanlığa karşı zulmü ve bölgesel barışı gösterdi.

Ancak Ekümenik Patrikhane'nin aslında bazı çok özel talepleri mevcut, Papa'dan değil ama Türk devletinden: Listenin en tepesinde 1971 yılından beri kapalı olan Heybeliada Rum Ortodoks Ruhban Okulu'nun yeniden açılması meselesi var. Bu durum uzun süredir bir uluslararası siyasi mesele olmuştur. Barack Obama okulun yeniden açılması için ricada bulunmuş, AB Türkiye ile ilgili ilerleme raporlarında aynı çağrıyla birçok kez yinelemiştir. Elpidophoros Lambriniadis "Hükümetimiz okulumuzu yeniden ne zaman açar tam olarak bilemiyorum, ama ben yetkililerin tüm dünyanın bu konuya verdiği önemi göz ardı etmediğine eminim" diye konuştu: "Bence önemli olan benim hükümetimin geçmişteki bir hatayı düzelterek ülkem ve Türkiye halkı için çok yararlı olan ve Ortodoks Hristiyan eğitimi için tek olma özelliği bulunan bu seminer yerini yeniden açmasıdır".

Erdogans Operation "Dicke Hose"

DIE  WELT

von Boris Kalnoky

die Welt, 11.11.2014

Die Türkei baut ihre Kriegsmarine aus, um ihre Interessen im östlichen Mittelmeer machtvoll durchzusetzen. Jetzt ist die erste Konfrontation da – vor Zypern. Wie weit wird Erdogan gehen?

Im Jahr 2007 traf die Türkei eine damals wenig beachtete Entscheidung: Sie legte ein umfangreiches Flottenbauprogramm auf, acht Korvetten und vier Fregatten mit modernster Stealth-Technologie sollten gebaut werden. Kostenpunkt: Mehrere Milliarden Dollar. Die ersten Schiffe aus diesem "Milgem"-Programm wurden 2011 in Dienst gestellt.

Ihre neuen Fähigkeiten nutzt die Türkei bereits für ein machtbewussteres Auftreten im östlichen Mittelmeer, und die Folge sind wachsende Spannungen: Vor Kurzem beschuldigten die Regierungen Ägyptens, Zyperns und Griechenlands auf einer gemeinsamen Pressekonferenz die Türkei, die "Sicherheit im östlichen Mittelmeer" zu "gefährden". In einer gemeinsam unterzeichneten "Kairoer Erklärung" drohten sie der Türkei, sie solle umgehend ihre "Provokationen" in der Region einstellen. Zudem vereinbarten die drei Länder eine intensiverte Zusammenarbeit, um die Bodenschätze im östlichen Mittelmeer zu nutzen. Im Hintergrund gehört auch Israel zu diesem neuen Block gegen türkische Machtansprüche. Tel Avivs militärische Zusammenarbeit mit Zypern wird seit 2013 immer intensiver, es gibt gemeinsame Militärmanöver.

Ehrgeiziges Flottenprogramm

Angesichts der immer angespannteren Lage lohnt sich ein genauer Blick auf das türkische Flottenbauprogramm und seine Ziele. Eigentlich war ein Vorläufer schon 1996 aus der Taufe gehoben worden, denn die alternde türkische Kriegsmarine bedurfte dringend einer Modernisierung. Aber unter der Führung der neuen Regierungspartei AKP wurde ab der Jahrtausendwende sehr viel größer gedacht. Man wollte nicht nur Schiffe. Man wollte eine ganze Industrie dafür aufbauen, die in der Lage wäre, aus eigener Kraft Weltklasse-Kriegsschiffe zu bauen. Der damalige Ministerpräsident und heutige Staatspräsident Recep Tayyip Erdogan kommt aus der Schule des Begründers des radikalen, antisemitischen Islam in der Türkei, Necmettin Erbakan. Dessen Philosophie war: Israel versteht nur die Sprache der Macht, man muss dem Judenstaat machtvoll begegnen. Eine machtvolle Politik gegenüber Israel erfordert aber eine starke Kriegsmarine, die die Türkei bis dahin nicht hatte.

Es geht um Rohstoffe

Außerdem geht es um viel Geld: Im östlichen Mittelmeer, unter anderem vor Gaza, liegen reiche Erdgasvorkommen. Israel, Gaza, Ägypten und das zwischen Griechen und Türken geteilte Zypern gehören zu den Ländern und Gebieten, die im Prinzip einen Anspruch auf deren Nutzung haben. Aber die Grenzen zwischen den Nutzungszonen der einzelnen Länder sind teilweise strittig, und um eigene Ansprüche durchzusetzen, braucht man letztendlich auch Macht. Dass die Türkei diese Macht noch nicht hat, wurde deutlich, als im Mai 2010 regierungsnahe, islamische Aktivisten der türkischen Organisation IHH versuchten, Israels Gaza-Blockade mit einer "Hilfsflotille" zu sprengen, geführt von dem Schiff "Mavi Marmara". Neun Militante starben, als israelische Kommandos die Mavi Marmara stürmten. Erdogan verkündete damals: Das

nächste Mal würden türkische Kriegsschiffe vor Gaza solche "Hilfslieferungen" schützen. Aber damals waren die neuen Milgem-Schiffe nicht in Dienst gestellt.

Kräftemessen vor Zypern

Jetzt sind sie es, zumindest die ersten zwei. Und schon ist der erste konfrontative Auftritt der türkischen Kriegsmarine im östlichen Mittelmeer da: Vor Zyperns Küste findet derzeit ein Kräftemessen statt, bei dem es um die Frage geht, wer die Macht hat, die Bodenschätze vor Zyperns Küste zu nutzen. Das Recht dazu hat Zypern, der südliche, griechische Teil der Insel. Nur diese südzyprische Regierung ist international anerkannt, als rechtmäßige Regierung der ganzen Insel. Daher vergab die zyprische Führung kürzlich Lizenzen an ein italienisch-koreanisches Energiekonsortium, um in der sogenannten exklusiven Nutzungszone vor der Küste nach Gas zu suchen. Das wollte die Türkei nicht akzeptieren. Sie entsandte ebenfalls ein Forschungsschiff, die "Barbaros Hayrettin Pasa", in unmittelbare Nähe des Ortes, an dem Zypern nach Gas suchen lässt. Dazu ein Kriegsschiff, um die "Barbaros Hayrettin" zu schützen und gleichzeitig das italienisch-koreanische Forschungsschiff einzuschüchtern. Zu diesem hält das türkische Kriegsschiff einen Abstand von neun Kilometern.

Zypern unterbricht Verhandlungen

Zypern hat keine nennenswerte eigene Marine, und so blieb es vorerst bei politischen Reaktionen: Zypern suspendierte die Gespräche über eine eventuelle Wiedervereinigung mit dem türkischen Nordteil der Insel, und gelobte, jeglichen Fortschritt der Türkei bei den Beitrittsverhandlungen mit der EU zu blockieren. Die Türkei konterte, indem sie verkündete, sie habe ihrer Kriegsmarine neue "rules of engagement" gegeben, also neue Verhaltensregeln in eventuellen Konfliktsituationen. Und sie habe die Marine nun auch ermächtigt, diese neuen Regeln "voll anzuwenden". Niemand weiß, was diese Regeln besagen, aber der Ton der türkischen Verlautbarung klang nach einer Verschärfung.

Bis zum Äußersten

Bis wohin die Türkei im Falle einer Konfrontation gehen würde, ist nicht klar. Erdogan sagte im Jahr 2012, bei der Indienststellung eines der neuen Milgem-Schiffe, dass die Türkei "ihre Interessen bis zum Äußersten verteidigen" werde, obwohl sie "bis zum Schluss die Möglichkeiten friedlicher Lösungen" ausloten wolle. Zudem erklärte er, die neue türkische Marine habe auch zur Aufgabe, die "Bewegungsfreiheit im östlichen Mittelmeer" zu garantieren. Das war damals ein direkter Hinweis auf Israels Gaza-Blockade und wurde von Experten so interpretiert, dass es irgendwann auch zu einer türkisch-israelischen Konfrontation auf dem Meer kommen könnte. Das einzige greifbare Ergebnis dieser neuen türkischen Politik militärischer Stärke ist bislang die "Kairoer Erklärung" und die militärische Annäherung zwischen Israel, Griechenland und Zypern. Ankaras Machtansprüche führen zu einer Blockbildung in der Region gegen die Türkei. Dieser neue Block ist auch bislang militärisch stärker als die neue türkische Kriegsmarine. Deren Flottenbauprogramm geriet aus politischen Gründen ins Stocken, als Erdogan einen Auftrag zum Bau mehrerer Kriegsschiffe im vergangenen Jahr stoppen ließ. Denn er war der Meinung, dass der Konzern, der diesen Auftrag bekommen hatte, die Massendemonstrationen gegen ihn selbst in jenem Sommer unterstützt hatte.

ERDOĞAN'IN 'GÜÇ GÖSTERİSİ' OPERASYONU

Türkiye, Doğu Akdeniz'deki çıkarlarını etkili şekilde dayatmak için donanmasını genişletiyor. Şimdi Kıbrıs önlerinde ilk çatışma yaşanıyor. Erdoğan ne kadar ileri gidecek?

Türkiye 2007'de o dönemde fazla dikkate alınmayan bir karar aldı: En modern stealth diye adlandırılan teknolojiyle donatılmış sekiz küçük savaş gemisi ve dört fırkateyn yapılacaktı. Maliyeti milyarlarca dolar. Söz konusu Milgem programının ilk gemileri 2011'de hizmete girdi. Türkiye daha şimdiden bu yeni durumdan istifade ederek Doğu Akdeniz'de sahip olduğu gücün bilinciyle boy gösteriyor, bunun sonucunda ise gerginlikler buyuyor. Kısa bir süre önce Mısır, Kıbrıs ve Yunanistan ortaklaşa düzenledikleri bir basın konferansında, Türkiye'yi „Doğu Akdeniz'de güvenliği tehlikeye atmakla“ itham etti. Birlikte imzaladıkları „Kahire Açıklamasında“ Türkiye'yi bölgedeki provokasyonlarına son vermesi için uyardılar. Ayrıca üç ülke, Doğu Akdeniz'deki doğal zenginliklerden faydalanma konusunda daha yoğun bir işbirliğine gitme kararı aldı. Arka planda bu yeni bloğa İsrail de dahil. Tel Aviv'in Kıbrıs ile askeri işbirliği 2013'ten beri giderek yoğunlaşırken, ortak askeri tatbikatlar dahi yapılıyor.

İddialı Filo Programı

Giderek gerginleşen durum nedeniyle bu filo inşa programı ve hedefleri detaylı bir incelemeye değer: Eskiye Türk savaş donanmasının acilen modernize edilmesine ihtiyaç duyulduğu için aslında 1996 'da bu programın öncüsü açıklanmıştı. Ancak yeni iktidar partisi AKP yönetiminde konu çok daha büyük çaplı düşünölmeye başlandı. Sadece gemilere sahip olmak istenmiyordu. Kendi gücüyle dünya standartlarında savaş gemileri yapabilecek durumda olan bunun için ihtiyaç duyulan endüstrinin topyekün inşa edilmesi isteniyordu. Dönemin Başbakanı ve bugünkü Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Türkiye'deki Necmettin Erbakan'ın kurduğu radikal, Yahudi karşıtı ekolden geliyor. Bu ekölün felsefesi şuydu: İsrail yalnızca gücün dilinden anlar. Yani İsrail karşısında güçlü bir politika, Türkiye'nin o zamana kadar sahip olmadığı oranda güçlü bir savaş donanması gerektiriyor.

Mevzu Ham Madde

Ayrıca büyük paralar söz konusu: Doğu Akdeniz'de zengin doğal gaz yatakları bulunuyor. İsrail, Gazze, Mısır ve Rumlar ile Türkler arasında paylaşılmış Kıbrıs, prensipte bundan istifade etme hakkına sahip ölkeler ve de bölgeler arasında yer alıyor. Bununla birlikte münferit ölkelerin münhasır ekonomik bölgeleri arasındaki sınırların kısmen tartışmalı olması nedeniyle kendi hak taleplerini dayatmak için sonuçta güce de ihtiyaç var. Türkiye'nin bu güce henüz yeterince sahip olmadığı, Mayıs 2010'da hükömete yakın Türk organizasyonu İnsan Hak ve Hürriyetleri İnsani Yardım Vakfı'nın (İHH) İslamcı aktivistleri İsrail'in Gazze ablukasını “Mavi Marmara” adlı gemi öncülüğündeki bir “yardım filosuyla” kırmaya çalıştığında belli olmuştu. İsrail komandoları Mavi Marmara'yı bastığında dokuz militan ölmüştü. Erdoğan o dönemde şu açıklamayı yapmıştı: "Bir dahaki sefere bu tür 'yardım sevkiyatlarını' Gazze önlerinde

Türk savaş gemileri koruyacak." Ancak o dönemde yeni Milgem gemileri henüz göreve başlamamıştı.

Kıbrıs Önlerinde Güç Gösterisi

Şimdi ise en azından ikisi çalışıyor. Türk savaş donanmasının Doğu Akdeniz'deki ilk çatışmacı çıkışı yaşanıyor. Kıbrıs önlerinde, doğal zenginlikleri kullanma yetkisine kimin sahip olduğu konusunda bir güç gösterisi yaşanıyor. Bu hakka Kıbrıs Adası'nın güneyindeki Rum kesimi sahip. Uluslararası alanda Ada'nın tamamının meşru hükümeti olarak yalnızca Güney Kıbrıs tanınıyor. Kıbrıs yönetimi bu yüzden kısa bir süre önce sahil önündeki münhasır ekonomik bölgede gaz araması için bir İtalyan-Kore enerji konsorsiyumuna lisans verdi. Bunu kabul etmek istemeyen Türkiye de Kıbrıs'ın gaz arattırdığı bölgenin yakınına „Barbaros Hayrettin Paşa“ adlı araştırma gemisi gönderdi. „Barbaros Hayrettin“i korumak ve aynı zamanda İtalyan-Kore araştırma gemisine gözdağı vermek için buna ilaveten bir de savaş gemisi gönderdi. Türk savaş gemisi onlara dokuz kilometre mesafede duruyor.

Kıbrıs Müzakerelere Ara Verdi

Kıbrıs'ın kayda değer bir donanması yok, dolayısıyla da şimdilik siyasi tepkilerle yetinildi. Ada'nın Türk Kuzey kesimiyle olası yeniden birleşme görüşmeleri kesildi ve Türkiye'nin AB ile katılım müzakerelerinde her türlü ilerlemenin engelleneceği belirtildi. Türkiye ise buna savaş donanması için yeni "angajman kuralları" belirlediğini yani olası sorunlarda yeni davranış kurallarına göre hareket edileceği açıklamasıyla karşılık verdi. Donanmaya, şimdi bu yeni kuralları „bütünüyle uygulaması“ yetkisi verildiği belirtildi. Bu kuralların ne anlama geldiğini kimse tam olarak bilmiyor ancak Türklerin açıklamalarındaki üslup daha sertleşmiş duruyor.

Türkiye'nin olası bir çatışma durumunda ne kadar ileri gideceği belli değil. Erdoğan 2012 yılında yeni Milgem gemilerinden birinin hizmete alınması sırasında yaptığı konuşmada, „barışçıl çözümleri sonuna kadar değerlendirmek istemesine“ rağmen Türkiye'nin „menfaatlerini de sonuna kadar“ savunacağını ekledi. Erdoğan ayrıca Türkiye'nin yeni donanmasının „Doğu Akdeniz'de hareket özgürlüğünü“ garanti edeceğini kaydetti. Türklerin bu yeni güç politikasının somut tek sonucu, „Kahire Açıklaması“ ile İsrail, Yunanistan ve Kıbrıs arasında askeri yakınlaşma. Ankara'nın iddiaları bölgede Türkiye'ye karşı bir blok oluşmasına yol açıyor. Bu yeni blok şimdiye dek askeri açıdan yeni Türk savaş donanmasından daha güçlü. Erdoğan geçen yıl çok sayıda savaş gemisinin yapılması ihalesini durdurduğunda Türklerin filo inşa programları siyasi nedenlerden duraksamıştı, çünkü Erdoğan ihaleyi alan şirketin o yaz yapılan kitle gösterilerini desteklediği görüşündeydi.

Ehrgeiziges Schwellenland: Die Türkei steht sich selbst im Weg

Wirtschafts
 **Woche** 

von Hans Jakob Ginsburg

WirtschaftsWoche, 12.11.2014

Die Türkei will in zehn Jahren global auf Platz zehn der größten Volkswirtschaften stehen. Doch dem Aufstieg stehen große Hindernisse entgegen – viele sind selbstgemacht.

Diese Woche haben die Türken wieder einmal Anlass, stolz auf ihre Wirtschaft zu sein. Der Weltkonzern General Electric hat in einer neuen Studie das Innovationspotenzial der Länder des Nahen Ostens und Nordafrikas einschließlich des OECD-Landes Türkei verglichen – an der Spitze gleichauf liegen Algerien und die Türkei. Die Istanbuler Tageszeitung „Hürriyet“ zitiert den für die Region zuständigen General-Electric-Topmanager Nabil Habayeb mit den Worten: „Die Türkei hat immer noch viel Wachstumspotenzial, zum Beispiel im Energiesektor und da ganz besonders bei den Erneuerbaren“. Habayeb, Amerikaner mit arabischen Wurzeln, verheißt der Türkei glänzende Aussichten, freilich unter einer Bedingung: „Viele Leute“ – er meint Investoren – „planen, hier solche innovativen Projekte zu starten – sie werden kommen, solange sie wissen, dass ihre Projekte profitable und sicher sein werden.“ Die Profitabilität ausländischer Investitionen in der Türkei macht offenbar kaum jemandem Sorgen. General Electric betreibt in der Türkei eines seiner weltweit größten Luftfahrtzentren mit 320 Ingenieuren und gewaltigen Wachstumszahlen. Renault und Fiat, Hyundai und Toyota bauen Autos am Bosphorus, keineswegs nur für den wachsenden türkischen Markt: Die Automobilindustrie hat schon lange den traditionell wichtigen Textilsektor als größte Branche beim türkischen Export abgelöst. Und auch wenn es keine Personenkraftwagen made in Turkey gibt, die das Logo eines deutschen Konzerns tragen – die mit Abstand wichtigsten ausländischen Investoren am Bosphorus sind die Deutschen mit einem Anteil von zuletzt 18 Prozent an den Neuinvestitionen im Lande. Dafür gibt es viele Gründe. Das Freihandelsabkommen der EU mit der Türkei, schon Mitte der Neunzigerjahre abgeschlossen, macht den Handel zwischen den beiden Ländern unkompliziert wie mit keinem anderen Schwellenland. Dann hat der zumindest offiziell ungebrochene Wunsch der Türkei, endlich der Europäischen Union beitreten zu dürfen, zur Anpassung vieler Gesetze und Normen an europäische Standards geführt. Und wichtiger noch mag die Tatsache sein, dass deutsche Unternehmen in der Türkei mehr als in jedem anderen vergleichbaren Land mit Mitarbeitern arbeiten können, die sich in den zwei doch sehr unterschiedlichen Kulturen gleichermaßen sicher bewegen. In den Jahren des türkischen Wirtschaftsbooms seit 2003 sind immer mehr junge Menschen aus türkischen Migrantenfamilien in Deutschland nach Istanbul oder in die anatolische Provinz gegangen, um dort bei deutschen oder anderen international aufgestellten Unternehmen zu arbeiten – dazu zählten Facharbeiter wie Geschäftsführer und alles Mögliche dazwischen. Nicht zu vergessen die vielen Angehörigen der türkischen Bildungselite, die in Deutschland studiert oder an einem der deutschsprachigen Gymnasien in Istanbul ihr Abitur gemacht haben, dazu gehört sogar der gar nicht besonders pro-westliche neue Ministerpräsident Ahmet Davutoğlu. Deutsche Unternehmer können sich darum in der Türkei viel heimischer fühlen als etwa in Indonesien oder Mexiko. Es gibt weitere Vorzüge. Wie in vielen anderen Schwellenländern auch lockt die prinzipiell sehr unternehmerfreundliche Regierung ausländische Investoren in Gebiete außerhalb der Boomregion Istanbul mit

Steuererleichterungen. Der Staat übernimmt dann auch ganz oder teilweise die Sozialabgaben, die für türkische Unternehmen ein Viertel vom Arbeitslohn betragen können.

Das alles ist attraktiv in einem Land mit junger und zunehmend gut ausgebildeter Bevölkerung. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung liegt mit knapp 29 Jahren 13 Jahre unter dem deutschen Wert – wobei der wachsende Wohlstand der vergangenen Jahre dazu geführt hat, dass großer Kinderreichtum aus der Mode kommt und die Bevölkerung nur noch wenig anwächst. Wohl aber wächst das Qualifikationsniveau: Jährlich verlassen etwa 250.000 Absolventen die türkischen Hochschulen, deren Niveau allerdings teilweise zweifelhaft ist. Immerhin sieben Prozent aller Türken sind inzwischen Akademiker. Und deutsche Manager, die in der Türkei tätig sind, schreiben ihren einheimischen Mitarbeitern fast ausnahmslos Tugenden wie hohe Motivation, Erfolgsorientierung und Entscheidungsfreudigkeit zu.

Eindrucksvolle Liste

Entsprechend heben immer mehr Türken ein anständiges Einkommen. Gewiss: Unternehmen finden auf dem Arbeitsmarkt immer noch Ingenieure für ein Jahresgehalt von umgerechnet 30 000 Euro und Facharbeiter für 13.000 Euro im Jahr. Aber damit ist die Türkei im internationalen Vergleich schon lange kein Billiglohnland mehr, und in Istanbul oder Izmir wird inzwischen meist deutlich mehr gezahlt.

Die Liste der deutschen Unternehmen mit starkem Engagement in der Türkei ist eindrucksvoll. Mercedes Türk ist der größte Lkw-Produzent im Daimler-Produzent, Bosch in Izmir zählt zu den zehn größten Unternehmen der Türkei. Metro betreibt über 700 Großhandelsmärkte im Land, der TÜV Rheinland mehrere Prüfzentren zum Beispiel für die Möbelindustrie, Hugo Boss fertigt in Izmir. Mercedes stattet die Istanbuler Verkehrsbetriebe mit Bussen aus, während durch Ankara Gelenkbusse mit dem MAN-Logo rollen.

Die Probleme nehmen zu

Doch die Erfolgsstory hat Dellen. Von 2003 bis 2008 erreichte die Türkei traumhafte Wachstumsraten, die in manchen Quartalen China und regelmäßig alle Länder des EU-Raums übertrafen. Nach einem überdurchschnittlich schlimmen Einbruch in der Krise von 2008/9 erholte sich das Land schnell mit Wachstumsraten bis zu neun Prozent: Ein stabiles Banksystem und eine geringe Verschuldung von Unternehmen und Privatleuten war die Ursache – neben zunehmenden Exporterfolgen Richtung Europa. Autos, Lastwagen und hochwertige Textilien made in Turkey stammten meistens aus Firmen im ausländischen Besitz, Fernsehapparate und Küchengeräte dagegen aus der Produktion leistungsfähiger einheimischer Unternehmen. Das alles funktioniert aber nicht mehr gut, weil die europäische Konjunktur stottert. Deutliches Zeichen dafür war 2013 der Rückgang der ausländischen Direktinvestitionen um über vier Prozent auf 12,7 Milliarden US-Dollar. Weil das Land stets mehr Waren und Dienstleistungen einführt als exportiert, führte der Investitionsrückgang zu einer Ausweitung des hohen Zahlungsbilanzdefizits. Türkische Exporterfolge schlagen makroökonomisch weniger stark zu Buche als Gegeund erhöhten den maßgeblichen Zinssatz für die türkische Lira auf mehr als in anderen Schwellenländern. Für 100 Dollar Exporterlöse muss die

türkische Industrie für durchschnittlich 43 Dollar Vorprodukte und Rohstoffe aus dem Ausland importieren: Das Land muss eben seine gesamte Energie importieren und ist auch sonst vergleichsweise rohstoffarm. Wegen der Zahlungsbilanzmisere zog die Notenbank in Ankara Anfang dieses Jahres die Reißleine und erhöhte den maßgeblichen Zinssatz auf mehr als zehn Prozent. Das verzögerte den chronischen Wertverlust der türkischen Lira gegenüber Euro und Dollar, führte aber auch zum weiteren Schrumpfen des Wirtschaftswachstums. Das liegt nach den letzten offiziellen Zahlen aufs Jahr gerechnet aktuell bei 2,1 Prozent, und die Inflationsrate hält sich trotzdem weiter über neun Prozent.

Illusorische Zukunftsvision

Angesichts der im Vergleich zu den früheren Jahren mauen Wachstumsrate wirkt Recep Tayyips Erdoğans wirtschaftliche Zukunftsvision ganz illusorisch. Der Präsident will sein Land bis 2013 – dann wird die Republik Türkei genau 100 Jahre alt – von Platz 17 unter den Volkswirtschaften der Welt auf Platz zehn bringen; das Bruttosozialprodukt soll dann pro Kopf 25.000 Dollar betragen (heute sind es 14.000). Natürlich weist der Präsident den Vorwurf zurück, seine eigene Politik habe zu den Wachstumsproblemen von heute beigetragen. Dabei haben sowohl die Bilder vom Tränengaseinsatz gegen friedliche Demonstranten wie die Nachrichten von Korruptionsaffären und außenpolitischen Alleingängen nichts zum Vertrauen wirtschaftlicher Akteure in das Land beigetragen. Aber Erdoğan und seine Leute wollen all das mit den gewaltigen Infrastrukturplänen konterkarieren, die tatsächlich zu einer wirtschaftlichen Großmacht passen würden, falls sie sich denn realisieren lassen.

An erster Stelle steht da noch vor dem gewaltigen Ausbau des Straßen- und Elektrizitätsnetzes der Bau des größten Flughafens Europas in Istanbul und das Projekt eines Kanals zwischen Schwarzem Meer und Marmara-Meer. Ob der „zweite Bosphorus“, der 2023 der Schifffahrt übergeben werden soll, überhaupt realisierbar ist, steht dahin. An Aufträgen aus der Türkei für viele deutsche Unternehmen wird es aber jedenfalls in naher und mittlerer Zukunft nicht mangeln.

HIRSLA GELİŞMEKTE OLAN ÜLKE: TÜRKİYE KENDİ YOLUNDA DURUYOR

Türkiye on yıl içinde küresel olarak onuncu büyük ekonomi olmak istiyor. Ama yükselişini önündeki engellerin birçoğu ev yapımı.

Bu hafta, Türklerin ekonomileriyle bir kez daha gurur duyma hakları var. Dünya firması General Electric yeni bir çalışmada OECD ülkesi Türkiye dahil olmak üzere Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerinin, inovasyon potansiyelini karşılaştırmıştır – en yukarıda Cezayir ve Türkiye var. İstanbul merkezli Hürriyet gazetesi General Electric yöneticilerinden Nabil Habayeb’ten yaparak: „Türkiye halen, örneğin enerji sektöründe ve özellikle de yenilenebilir enerjilerde büyüme potansiyeline sahip“. Arap kökenli bir Amerikalı olan Habayeb’e göre Türkiye’nin elbette parlak bir geleceği var ancak bir şartla, birçok yatırımcı Türkiye’de böyle yenilikçi projeler başlatmayı planlıyor – ancak yatırımlarının karlı ve güvenli olmasını istiyorlar. Aslında Türkiye’de yabancı yatırımın karlılığı konusunda hiç kimsenin endişesi yok. General Electric Şirketi Türkiye’de 320

mühendis ve güçlü büyüme rakamlarıyla çalışıyor. Renault, Fiat, Hyundai ve Toyota Türkiye’de üretim yapıyorlar, ve sadece büyüyen Türk pazarı için değil: Otomotiv endüstrisi, geleneksel olarak büyük olan tekstil sektörünün Türk ihracatındaki yerini almıştır.

Ve Türkiye’de yapılan hiçbir otomobil bile henüz bir Alman şirket logosu olmamasına rağmen – Türkiye’deki en önemli yabancı yatırımcı ülkedeki son yeni yatırımlarda yüzde 18 pay ile Almanların. Bunun birçok nedeni vardır. Doksanlı yılların ortalarından beri Türkiye ile AB arasındaki serbest ticaret anlaşması, diğer herhangi bir gelişmekte olan pazara kıyasla Türkiye’yle komplikasyonsuz ticaret yapma fırsatı vermiştir. Ayrıca Türkiye, nihayetinde resmi olarak Avrupa Birliği’ne katılmak kesintisiz arzusu dolayısıyla, birçok yasa ve standartlarda AB’ye uyum sağlamıştır. Daha da önemlisi Alman şirketleri, Türkiye’de iki çok farklı kültürler arasında hareket kabiliyeti olan çalışanlara sahipler. 2003 yılından bu yana Türk ekonomisinin yükseliş yıllarında, Almanya’dan Türk göçmenlerden Alman ya da diğer uluslararası şirketlerde çalışmak için İstanbul’a ya da Anadolu illerine gittiler. Ayrıca Almanya’da okumuş ya da İstanbul’daki Alman okullarından mezun olmuş daha Batı yanlısı bir elit söz konusu, bu kişilerin arasında yeni Başbakan Ahmet Davutoğlu da sayılabilir. Alman girişimciler açısından bu nedenle Türkiye, Endonezya ya da Meksika’ya göre daha rahat hissettikleri bir yerdir.

Başka avantajları da var: Diğer birçok gelişmekte olan ülkede olduğu gibi, İstanbul’un gelişen bölgesi dışındaki alanlarda çalışan yabancı yatırımcılar için vergi muafiyetleri ve teşvikler söz konusudur. Devlet ayrıca sosyal güvenlik katkılarının tamamını veya bir kısmını üstlenebilmektedir. Bütün bunlar genç ve giderek daha da iyi eğitilmiş nüfusa sahip bir ülke için çekicidir. Nüfusun yaş ortalaması sadece 29 olup, bu Almanya ortalamasının 13 yıl altındadır – ancak son yıllarda artan refah çok çocukluluğu demode hale getirmektedir. Ancak her geçen yıl, eğitim seviyesi yükselmektedir. Türk üniversiteleri yılda yaklaşık 250.000 mezun veriyor.ancak seviyeleri kısmen şüpheli. Yine de Türklerin yüzde yedisi son dönemde akademisyen oluyor. Ve Türkiye’de çalışan Alman yöneticilerin neredeyse tümü böyle yüksek motivasyonu, başarı yönelimi ve kararlılık gibi istisna erdemleri olan yerel personelinden memnunar.

Etkileyici liste

Buna göre, her geçen gün daha fazla Türkün geliri yükseliyor. Böylece, şirketler piyasada yılda yaklaşık 13.000 €’ya yıllık gelirle vasıflı işçi ve 30.000 €’ya mühendis olarak işgücü bulabiliyorlar. Buna göre Türkiye artık düşük ücret ülkesi kategorisinde sayılmaz ve şimdilerde İstanbul’da veya İzmir’de genellikle daha da fazla ödeniyor.

Türkiye’de güçlü bir bağlılık ile çalışan Alman şirketlerinin listesi etkileyici. Mercedes Daimler’in en büyük kamyon üreticisi olarak ve İzmir’deki Bosch Türkiye’nin on en büyük şirketi arasında sayılıyor. Metro ülkede 700’den fazla toptan mağazada faaliyet gösteriyor, TÜV Rheinland çok sayıda denetleme merkezine sahip, yanısıra Hugo Boss İzmir’de faal. Ankara’da MAN logolu otobüsler, İstanbul’da ise Mercedes’lertoplu taşıma sunuyor.

Sorunlar artıyor

Ancak, başarı hikayesinin iniş çıkışları da var. 2003 yılından 2008 yılına kadar, Türkiye fantastik büyüme oranları elde etti, bu oranlar bazı çeyreklerde Çin'i ve düzenli olarak AB alanının tüm ülkelerini aştı. Başarının sırrı Avrupa'ya olan ihracat başarısının yanı sıra istikrarlı bir bankacılık sistemi ve şirketler ve özel kişilerin düşük borçluluk oranlarıydı. 2008/9 krizinde son derece ciddi bir gerilemenin ardından, ülke hızla yüzde dokuzaya varan büyüme oranları ile düzlüğe çıktı.

Türkiye'de yapılan otomobil, kamyon ve yüksek kaliteli tekstil genellikle yabancı işletmelere aitken, televizyon ve mutfak aletleri vs. yerli firmaların üretim performansına bağlı. Ancak bu çok iyi değil, çünkü Avrupa ekonomisindeki duraksamalar mevcut. Bu açık bir işareti 2013 yılında, doğrudan yabancı yatırımın 12.7 milyar ABD dolarına yüzde dört oranında bir düşüşle inmesi oldu. Ülkenin her zaman ihracatından daha fazla mal ve hizmet ithalatı olduğundan, yatırımdaki bu düşüş, zaten yüksek cari açığın genişlemesine yol açtı. Türkiye 100 \$'lık ihracat kazancı için 43 \$'lık hammadde ve ara ürünler için ithal etmek zorunda. Ülke enerjide tümüyle dışa bağımlı ve genellikle hammadde açısından nispeten zayıf.

Ankara Merkez Bankası bu yılın başlarında faiz oranını artırmıştır. Bu bir yandan Euro ve dolar karşısında Türk lirasının değer kaybetmesi geciktirirken aynı zamanda ekonomik büyümenin daha da azalmasına yol açtı. Şu anda son resmi rakamlara göre yüzde 2,1 gibi bir orandan söz edilirken, enflasyon hala yüzde dokuzdan fazladır.

Hayali bir gelecek vizyonu

Önceki yıllardaki büyüme oranı ile karşılaştırıldığında, Recep Tayyip Erdoğan'ın ekonomik gelecek vizyonu tamamen hayali duruyor. Cumhurbaşkanı, Türkiye Cumhuriyeti'nin 100 yaşında olacağı 2013 yılında ülkesini dünya ekonomileri arasında 17. sıradan onuncu sıraya getirmek istiyor; bu aynı zamanda kişi başına düşen gayri safi milli hasılanın 25.000 \$ olması demek (bugün 14.000 civarında). Doğal olarak, Cumhurbaşkanı kendi politikalarının bugünün büyüme problemlerine katkıda bulunduğu iddialarını reddediyor. Hem yolsuzluk iddiaları ve dış politika tek taraflı tavırları, hem de barışçıl göstericilere karşı göz yaşartıcı gazla müdahale görüntüleri ekonomik aktörlerin güvenine hiçbir zarar vermemiş iddiasındadır. Ayrıca Erdoğan ve kadroları büyük altyapı planları ile ekonomik bir süper güce uyabilecek iddialı ve fark edilebilir projeler hedeflemekteler.

Ön planda, İstanbul'da Avrupa'nın en büyük havalimanı inşaatı ve Karadeniz ile Marmara Denizi arasındaki "İkinci Boğaz" olması düşünülen bir kanal projesi duruyor, Bunların planlanan sürede gerçekleşip gerçekleşmeyeceklerini göreceğiz ancak birçok Alman şirketi açısından Türkiye'de yakın ve orta vadede iş ve ihale eksilmeyeceği kesin duruyor.