



## »Choke Points« und der Streik der Trucker in Brasilien

Eine Warnung vor Kurzschlüssen in der Logistikk Diskussion – von Jörg Nowak\*

In: *express* 6/2019

Die Relevanz der Logistik in derzeitigen gewerkschaftlichen und gewerkschaftsnahen Debatten basiert u.a. auf der These, dass diese zu einer Neuorganisation des Kapitals führe, in der »Cluster«, »Hubs« oder »Choke Points« (Knotenpunkte) entstünden, die »hochgradig verwundbar durch Arbeitsunterbrechungen« (Kim Moody in *express* 1-2/2018) seien. Doch daraus ergibt sich keineswegs automatisch eine kohärente Strategie der Beschäftigten in diesen Lieferketten – schon gar nicht, wenn sie zu einem großen Teil als Kleinunternehmer arbeiten. Jörg Nowak zeigt am Beispiel des Streiks der brasilianischen Trucker im Mai 2018, warum ein blockierter Choke Point noch keine Revolution macht. Wer sich an die Kreisblockaden der französischen Gelbwesten erinnert fühlt und an die hitzig geführte Debatte über deren politische Ausrichtung, ahnt bereits, worum es geht.

Diskussionen über die Macht von ArbeiterInnen in Transport und Logistik kommen schnell auf die sogenannten »choke points« zu sprechen: die Möglichkeit, entscheidende Punkte des Warentransports zu blockieren. Diese an der Zirkulation ansetzende Macht wird nicht selten von Produktionsmacht unterschieden, obwohl Marx im zweiten Band des Kapital u.a. am Beispiel des Transports von Kohle aus einer Mine an die Oberfläche deutlich macht, dass dies nichts anderes als der Transport von Waren zum Ort ihres Verkaufs sei. Daher seien Transport und Logistik eben letztlich auch Teil der Produktion. Von einer zunehmenden Bedeutung der Zirkulation gegenüber der Produktion, wie einige linke AkademikerInnen behaupten, kann also keine Rede sein. Angesichts der enormen Zunahme des Welthandels erst seit den 1980er Jahren und dann noch einmal seit den 2000er Jahren sind aber Transport und Logistik durchaus wichtiger geworden. Häfen, Flughäfen und andere Infrastrukturinvestitionen boomen weiterhin.

### Logistische Macht und machtlose ArbeiterInnen?

Die Behauptung, dass »logistische Macht« den ArbeiterInnen neue Wunderkräfte verleiht, steht aber dem Befund entgegen, dass in fast allen Bereichen von Transport und Logistik – also Hafenarbeit, Fahrtransport, Paketdienste, Lagerarbeit, Eisenbahn und Flughäfen – sich die Arbeitsbedingungen kontinuierlich verschlechtert haben. Warum wird diese Macht nicht effektiv angewendet? Liegt dies nur an der Zersplitterung von ArbeiterInnen in verschiedenen Firmen und Branchen oder am Hickhack konkurrierender Gewerkschaften um Mitglieder? Erste Erfolge von migrantischen ArbeiterInnen in Lagerhäusern in Norditalien zwischen 2011 und 2014 konnten Lohnerhöhungen, kürzere Arbeitszeiten und Lohnnachzahlungen durchset-

zen (Curcio/Roggero 2018). Die Logistikfirmen antworteten darauf zum Teil mit einer Verlagerung der Produktion und hauptsächlich mit neuen Technologien, die die Zahl der ArbeiterInnen reduzierten. Die Bewegung in Norditalien geriet an Grenzen, da sich LagerarbeiterInnen und TruckerInnen nicht gemeinsam organisierten, und die Bewegung auf den Logistiksektor beschränkt blieb (ebd.). Dann stellt sich jedoch die Frage, was am Logistiksektor so besonders ist, wenn über ihn hinausgegangen werden muss. Aus den USA hingegen kommen positivere Nachrichten: Dort konnten TruckerInnen, die formell Selbständige sind, an vielen Orten erfolgreich die Einstufung als Lohnabhängige durchsetzen und LagerarbeiterInnen konnten Verbesserungen der Arbeitsbedingungen erreichen (Jaffee/Bensman 2016). Während die Konflikte in Norditalien von Basisgewerkschaften und mit einem großen Anteil an Selbstorganisierung geführt werden und in den USA meistens von etablierten Gewerkschaften, wurde der Truckerstreik in Brasilien im Mai 2018 zum überwiegenden Teil autonom über Whatsapp und Facebook organisiert. Es gab zwar einen ursprünglichen Streikaufruf der korporatistischen Berufsvereinigung *Associação Brasileira de Caminhoneiros* (ABCAM), welcher der Streik jedoch schnell aus der Hand glitt, wie VertreterInnen von ABCAM selbst einräumen. Hier war das Besondere, dass der Streik einer Berufsgruppe nicht nur in der Lage war, das ökonomische Leben für elf Tage komplett lahmzulegen, sondern dass andere Teile der Gesellschaft, und hier besonders die ÖlarbeiterInnen, sich dem Streik anschlossen.

### **Trucker in Brasilien: 750 Blockaden mit 300.000 Lastwagen**

Das enorm große Blockadepotential der Trucker in Brasilien konnte jedoch nur schwerlich zielgerichtete politische Wirkung entfalten, da es zwar jede Menge Selbstorganisation, aber wenig Koordinierung gab. Es gab einige Berufsverbände, die mit der Regierung verhandelten, andere nicht, und der größte Teil der Streikenden bestand aus sogenannten autonomen Truckern («autonomos»), also aus Scheinselbständigen, die oft durch niemanden vertreten werden. Insofern zeigt dieser Streik, dass das bloße Potenzial einer Blockade bzw. selbst eine erfolgreiche Blockade noch keine Macht ausübt.

Die unmittelbaren Anlässe des Truckerstreiks 2018 waren der hohe Ölpreis und die 2017 installierte neue Preispolitik des halbstaatlichen Ölunternehmens Petrobras. Diese hatte Veränderungen des Ölpreises auf den internationalen Märkten im täglichen Wechsel an die KonsumentInnen weitergegeben. Das führte dazu, dass Trucker ihre Preise nicht planen konnten, da Transportverträge im Voraus geschlossen werden und insofern die laufenden Kosten im Ungewissen blieben. Dieser formelle Anlass des Streiks verdeckt jedoch tiefer liegende Probleme: 2012 und 2013 hatten verschiedene Bundesstaaten versucht, aus Gründen der Effizienz und Ökologie die Lastwagenflotte zu modernisieren, indem sie Subventionen für den Kauf neuer Laster anboten. In der Praxis hat dies aber dazu geführt, dass mehr Trucker in den Markt eingestiegen sind und es so zu einem Überangebot von Lastwagen und FahrerInnen kam. Als Brasilien dann ab 2014 in eine seitdem anhaltende Wirtschaftskrise eintrat und die Transportvolumina zurückgingen, fielen die Transportpreise deutlich. Seitdem zahlen Trucker in Brasilien, um zu arbeiten. Schätzungen gehen für den Mai 2018 von einer Lücke von 12,6 Prozent zwischen Kosten und Einnahmen aus. In anderen Worten: Die Trucker waren zu schlecht organisiert, um ihre steigenden Kosten an die Auftraggeber weiterzureichen.

Hinzu kommen jede Menge notorischer Probleme der mangelhaften Infrastruktur in Brasilien wie überfüllte und schlecht instand gehaltene Straßen, kaum Rastplätze und Werkstätten auf extrem langen Strecken, Unfälle aufgrund überladener Laster sowie Überfälle und Diebstahl von Frachtgut. Wird in der kritischen Literatur zur Logistik die lückenlose Überwachung von Arbeit oft als zentrales Problem benannt, zeigt sich hier das Gegenteil: Die Abwesenheit von staatlichen oder sonstigen Institutionen und von Infrastruktur auf den langen Fahrtstrecken ist eines der zentralen Probleme für die ArbeiterInnen. Zentrale Strecken wie die Bundesstraße BR-163, auf der vor allem Soja und Mais zu den nördlichen Häfen gebracht werden,

sind immer noch nicht vollständig asphaltiert und verwandeln sich bei Regen (also von Januar bis April) von Sandstrecken in Schlamm.

### **Fehlender Schienenverkehr = großes Blockadepotenzial ... und überfüllte Straßen**

Eine korporatistische Organisation ist die ABCAM, als Teil der CNT (*Confederação Nacional do Transporte*), die etwa 500.000 meist autonome Trucker vertritt und damit die größte Organisation der Branche ist. Hierbei handelt es sich nicht um eine Gewerkschaft, sondern eher um eine semi-staatliche Standesorganisation, die aber dennoch Belange der Trucker gegenüber der Regierung vertritt. Diese hatte die Regierung in den Wochen vor dem Streik bereits auf die Probleme aufmerksam gemacht, jedoch mit wenig Erfolg. Schließlich rief ABCAM per Facebook zu einem Streik auf, bei dem die Trucker zuhause bleiben sollten. Der Streikaufruf vom 18. Mai 2018 für einen Streik ab dem 21. Mai verselbständigte sich schnell, und am 21. Mai begannen in ganz Brasilien riesige Straßenblockaden. Um die Relevanz des LKW-Verkehrs für Brasilien einzuschätzen, muss man wissen, dass in Brasilien ein weit geringerer Teil von Waren auf anderen Transportwegen befördert wird als in anderen Ländern. Sowohl im globalen Norden wie Süden werden durchschnittlich 40 Prozent der Waren auf der Schiene transportiert, in Brasilien sind es lediglich 15 Prozent. LKWs transportieren in den meisten Ländern zwischen 30 und 40 Prozent der Waren, in Brasilien sind es 65 Prozent. Dies führt nicht nur zu ökologischen Problemen und einer Überlastung der Straßen, sondern auch zu hohen Kosten: In den USA wenden Unternehmen im Durchschnitt acht Prozent ihrer Kosten für Transport auf, in Brasilien sind es etwa zwölf Prozent.

Bezeichnend war, dass die Regierung Non-Stop-Verhandlungen mit zwölf verschiedenen Verbänden führte, von denen einige auch Transportunternehmen vertraten. Eine Schwierigkeit der Verhandlungen bestand darin, dass bei den autonomen Truckern und den Transportunternehmen unterschiedliche Interessen bestehen. 2017 wurden in Brasilien 490.000 autonome Trucker, 322 Kooperativen und 150.000 Transportfirmen gezählt (CNT 2018). 80 Prozent der Fracht wird von den Autonomen transportiert, und lediglich 15 Prozent von den Firmen, was die hohe Bedeutung der Solo-Selbständigen zeigt. Diese sind nicht zuletzt billiger für die Auftraggeber. Die Transportfirmen fahren mit größeren Trucks als die Autonomen – ihre Fracht ist im Durchschnitt zehnmal so schwer. Zugleich gehört die Hälfte der Fahrzeuge aller Transportfirmen zu großen Firmen, was auf eine starke Konzentration hindeutet.

### **ÖlarbeiterInnen und andere TransportarbeiterInnen streikten mit**

Bereits nach wenigen Tagen wurde eine Einigung zwischen Regierung und einigen Organisationen der Trucker und Transportfirmen verkündet, die aber keinerlei Auswirkung auf die Blockaden hatte, da sie nur mit einem Teil der Verbände abgeschlossen worden war. ABCAM als größter Verband verließ mehrfach unter Protest die Verhandlungen. Zudem war die ABCAM nicht wirklich in der Lage, die autonomen Trucker effektiv zu vertreten, da diese während des Streiks ihre eigenen Netzwerke bildeten und sich nicht mit der ABCAM absprachen. Auch die beständig wiederholte Ankündigung, das Militär einzusetzen, hatte keine Auswirkung auf die Blockaden. In der Öffentlichkeit hatte der Streik eine enorm hohe Unterstützung, obwohl nach wenigen Tagen in vielen Orten Medikamente und Lebensmittel fehlten.

Schnell hatten sich viele andere Gruppen wie TaxifahrerInnen, MotorradkurierInnen und Leute aus der Nachbarschaft den über das ganze Land verteilten Blockaden angeschlossen, die meist aus quer gestellten Lastwagen bestanden und große Häfen, wichtige Autobahnen, Autobahnkreuze usw. blockierten. Schätzungen gehen davon aus, dass sich etwa 300.000 Trucker mit ihren Fahrzeugen an mehr als 700 Blockaden beteiligten. Vor allem im Agrobusiness mussten mangels Futter relativ bald viele Tiere notgeschlachtet werden. Zeitweilig Schlagzeilen machte die Forderung einiger Trucker, dass das Militär politisch eingreifen soll-

te – trotz 21 Jahren Diktatur von 1964 bis 1985 ist das Militär in der brasilianischen Bevölkerung noch immer eine der angesehensten Institutionen. Weder war wirklich klar, was das Militär tun sollte – implizit die unpopuläre neoliberale Regierung von Temer beseitigen – noch war klar, wie viele der Trucker diese Forderung vertraten. Einer der am meisten rechts stehenden Kandidaten für die anlaufenden Präsidentschaftswahlen, der jetzige Präsident Jair Bolsonaro, hatte den Streik erst entschieden unterstützt und die Unterstützung dann nach einer Woche zurückgezogen. Dennoch gelten Teile der Trucker als Teil seiner populären Basis.

Da der Ölpreis ein Auslöser des Streiks war, gab es einige Trucker, die die Privatisierung des Staatskonzerns Petrobras forderten – in der Hoffnung, dass dies zu niedrigeren Ölpreisen führen könnte. Eine andere Forderung richtete sich auf die Senkung der Benzinsteuern. Die Prominenz von Petrobras in der Debatte um den Truckerstreik veranlasste deren MitarbeiterInnen dazu, sich am 30. Mai dem Streik anzuschließen. Sie gehören zur Linken unter den organisierten ArbeiterInnen, etwa die Hälfte der ÖlarbeiterInnen sind aus der der Arbeiterpartei PT nahestehenden Föderation CUT ausgetreten und haben unabhängige linke Gewerkschaften gebildet. Der Streikaufruf wurde trotz eines Verbots umfassend befolgt. Ein wichtiges Ziel war, die Diskussion um die Politik der Petrobras zu beeinflussen, was auch Erfolg hatte. Der Streik der ÖlarbeiterInnen wurde aufgrund des Verbots zwar nach zwei Tagen abgebrochen, parallel zum Abbröckeln der Blockaden der Trucker, hatte aber dennoch den Effekt, dass der Präsident von Petrobras, Pedro Parente, zurücktreten musste. Er war für die neue Preispolitik der täglichen Anpassung verantwortlich. Im Hintergrund steht hier die seit Jahren schwelende Diskussion über die Privatisierung der Petrobras – diese hatte jahrelang die Benzinpreise subventioniert und so zur Unabhängigkeit von den US-Ölkonzernen beigetragen. Somit hatte der Eintritt der ÖlarbeiterInnen in den Streik diesen in letzter Minute politisiert.

Die Regierung konnte sich schließlich auf ein Maßnahmenpaket einigen, das bis zum 31. Dezember 2018, also bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode, Gültigkeit hatte und dann auslief. Zentral war, dass der Benzinpreis (durch Petrobras selbst) geringfügig mit 40 Centavos (10 Eurocent) pro Liter subventioniert wurde – und dass lediglich monatliche Änderungen des Benzinpreises vorgenommen wurden, so dass die Trucker besser kalkulieren konnten. Eine wichtige Forderung kam von den Truckern selbst: eine Tabelle mit Minimalpreisen für Fracht, deren Umsetzung dann von der Nationalen Transportagentur ANTT (*Agencia Nacional de Transportes Terrestres*) kontrolliert werden sollte. Diese Preise wurden so kalkuliert, dass damit die Kosten der Trucker gedeckt werden, d.h. Gewinn ist dabei noch nicht inbegriffen. Vertreter des Agrobusiness haben sich bitterlich über die Preistabelle beklagt, da diese wegen der Transportkosten von chemischem Dünger (der nicht in Brasilien hergestellt wird) und dem Betrieb landwirtschaftlicher Maschinen selbst von den steigenden Ölpreisen und damit mehrfach betroffen sind. Die Trucker hingegen beklagten fortwährend, dass die Mindestpreise nach dem Streik oft nicht eingehalten wurden und das ANTT nicht häufig genug kontrolliere. Diese schwelende Unzufriedenheit führte dazu, dass in den folgenden Monaten häufiger von einem neuen Truckerstreik die Rede war. Zwei Anläufe im Dezember 2018 und März 2019 führten aber nur zu kleineren Blockaden – unter anderem, weil ein Teil der Anführer der Trucker, die die Transportunternehmen vertreten, auf Bolsonaro vertraute. Einen akut drohenden massiven Truckerstreik – ausgelöst durch steigende Ölpreise – konnte die Regierung Bolsonaro dann im April 2019 mit Verhandlungen und einem Maßnahmenpaket verhindern, das eine neue Tabelle mit Mindestfrachtpreisen, dem Versprechen einer effektiven Kontrolle dieser Preise, Beihilfen zu Reifenkosten für die Trucker und Investitionen in die Infrastruktur vorsieht. Ähnliche Förderprogramme wurden bereits unter Präsident Lula mit höherem finanziellem Volumen aufgesetzt.

Die ABCAM hingegen sah einen neuen Streik nicht als Lösung, da sie darauf setzt, dass administrative Lösungen gefunden werden müssen. Das »Chaos« des vorherigen Streiks und das Gefühl des Kontrollverlusts über die eigene Klientel saßen tief. Die Ergebnisse des

Streiks waren aber mit oder ohne Kontrolle der Preistabelle nur ein oberflächlicher Kompromiss, der die tiefer liegenden Probleme nicht berührte: Die Überlastung und schlechte Qualität der Straßen und die fehlende Infrastruktur können nur durch massive Investitionen behoben werden, u.a. in mehr Schiffs- und Bahnverkehr. Zugleich bedürfte das Überangebot an Truckern der Schaffung alternativer Arbeitsplätze in anderen Sektoren, und die Vorherrschaft der individuell vereinbarten Frachtverträge könnte nur durch eine systematische Intervention der Bundesregierung zur Regulierung des Sektors beendet werden. Zumindest bezüglich der letzten beiden Punkte kann von der aktuellen Regierung Brasiliens nicht viel erwartet werden, so dass der nächste Truckerstreik bald vor der Tür stehen wird. Investitionen in Infrastruktur dagegen brauchen Zeit und werden ihre Wirkung frühestens in fünf Jahren zeigen.

### **Lösungen können nur schwerlich auf den Logistiksektor beschränkt sein**

Was das Beispiel im Allgemeinen zeigt, ist die enorme Abhängigkeit der ökonomischen Zyklen im Transportsektor von den Sektoren der Produktion, die die transportierten Waren herstellen, wie der Agroindustrie und der Extraktion von Rohstoffen. Dies wird auch durch alle verfügbaren Zahlen belegt. Die überdurchschnittliche Abhängigkeit der brasilianischen Gesellschaft vom LKW-Transport verleiht den Truckern zwar eine enorme Macht zur Blockade, die sie im Mai 2018 auch genutzt haben. Aber eine Unklarheit über die Ziele der Mobilisierung und mangelnde Koordination der räumlich und organisatorisch fragmentierten Gruppe der autonomen Trucker hat dazu geführt, dass der Streik nur begrenzt Erfolg hatte. Das größere Problem ist allerdings, dass sich die Probleme der Trucker nicht auf sektoraler Ebene lösen lassen – dies hat der Eintritt der ÖlarbeiterInnen in den Streik verdeutlicht, aber auch nicht lösen können. 65 Prozent des Transportguts auf LKWs bedeutet auch, dass 82 Prozent der Emissionen des Gütertransports auf Straßenverkehr entfallen. Strukturelle Lösungen müssten auf der Ebene der Energiepolitik, der Infrastruktur und des Arbeitsmarkts gefunden werden – da kann noch so viel blockiert werden, die »logistische Macht« muss sich politisch artikulieren, um wirksam zu werden. Eine Blockade ändert nichts an Strukturen wie fehlenden Erste-Hilfe-Stellen an den Bundesstraßen oder dem Diebstahl von Frachtgut.

Zuletzt bleibt noch zu erwähnen, dass jeder Ausbau von Verkehrswegen in Brasilien einen Konflikt mit den verschiedensten traditionellen Gemeinschaften bedeutet, die etwa 20 Prozent der Fläche Brasiliens besetzt halten (Wagner 2017). Und ein großer Teil der bestehenden Verkehrswege und der, die aktuell im Norden Brasiliens errichtet werden, dient dem Export von Soja, Mais und Eisen. Daher wird sich jede Auseinandersetzung mit Logistik und den in dieser Branche Beschäftigten auch mit der Frage auseinandersetzen müssen, wie sinnvoll eigentlich der Transport von immer mehr Gütern über immer weitere Strecken ist.

Eine linke Perspektive auf Logistik, die über eine Branchenperspektive hinausgeht, kommt nicht darum herum, sich mit dem allgemeinen Produktions- und Konsummodell auseinanderzusetzen. Das gilt für Warenlager von Amazon genauso wie für den Transport von Soja und Mais von Brasilien in andere Kontinente. Die unökologisch organisierte Transportinfrastruktur in Brasilien verleiht den Truckern besonders viel Verhandlungsmacht – zugleich würde eine Verbesserung der Verkehrswege zu mehr Zugängen zum verbleibenden Rest des Regenwaldes führen, was mehr Abholzung des Waldes zur Folge hätte. Die Widersprüche der Konsum- und Produktionsweise bringen verschiedene Teile der Ausgebeuteten in Konflikte miteinander. Während die ÖlarbeiterInnen den Streik der Trucker einerseits politisiert haben, indem sie auf Fragen der nationalen Souveränität, der drohenden Privatisierung von Petrobras und des Imperialismus aufmerksam machten, verteidigen die ÖlarbeiterInnen andererseits ein auf fossilen Brennstoffen basierendes Modell der Industrialisierung.

Kurz gesagt: Die Probleme der Trucker in Brasilien lassen sich nicht auf der Ebene sektoraler Verhandlungen lösen, sondern nur durch umfassendere politische Strategien. Ein Blick auf Logistik, der nicht ihre zentrale Rolle für prinzipiell unökologische globale Güterketten sowie die damit verbundenen ungleichen und ausbeuterischen internationalen Handels- und Produk-

tionsmuster in den Blick nimmt, läuft Gefahr, sich mit einer etwas besseren Absicherung der produktiven Arbeit innerhalb eines zerstörerischen Gesellschaftsmodells zufrieden zu geben.

*\* Jörg Nowak ist Marie Curie Fellow an der University of Nottingham, UK und hat soeben das Buch »Mass Strikes and Social Movements in Brazil and India« veröffentlicht.*

**Literatur:**

- Jaffee, David / David Bensman (2016): Draying and Picking: Precarious Work and Labor Action in the Logistics Sector. In: Working USA, Jg. 19, 57-79
- Curcio, Anna / Gigi Roggero (2018): Logistik ist die Logik des Kapitals, Wildcat, Nr. 102
- CNT (2018): Anuário CNT do Transporte, Brasília.  
<http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2018/> Wagner Berno de Almeida Alfredo (2013): Traditionell besetztes Land in Brasilien, UEA Edições

*express* im Netz unter: [www.express-afp.info](http://www.express-afp.info)