

INTERGLOBAL

KRISE IM SYSTEM DER LIEFERKETTEN

„Seeleute haben am meisten gelitten“

Paul Simon

Die Coronapandemie hat gezeigt: Lieferketten, die immer effizienter organisiert sind, werden auch immer fragiler. Zugleich sind die katastrophalen Arbeitsbedingungen in einigen Branchen sichtbar geworden. Ein Gespräch mit dem Historiker und Logistikexperten Sergio Bologna.

WOXX: In diesem Jahr sind die Preise in der Containerschifffahrt stark angestiegen, ebenso die Lieferzeiten für viele Produkte. Steckt die Schifffahrt in einer Krise?

Sergio Bologna: Es ist nicht nur die Schifffahrt, sondern das ganze System der globalen Lieferketten, das in einer Krise steckt. Als in den 1970er- und 1980er-Jahren damit begonnen wurde, Produktion international zu verlagern, war das auch der Beginn der Logistik – diese Entwicklungen verliefen parallel. Erst die Einführung des Containers machte die Globalisierung möglich. Denn nur mit Containern lassen sich Stückgüter billig transportieren. So wurde es möglich, Industrien, die Konsumgüter produzieren, nach China, Vietnam oder Südamerika zu verlagern. Wenn die Containerschifffahrt in einer Krise ist, ist die ganze Globalisierung in einer Krise.

Was sind die Ursachen der derzeitigen Probleme in der Containerschifffahrt?

In den vergangenen Jahren haben mehrere Tendenzen die Risiken wachsen lassen. Da ist der Drang nach im-

mer größeren Schiffen, über 400 Meter lange Schiffe, die mehr als 20.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, 20 Fuß lange Standardcontainer, das entspricht einer Länge von 6,1 Metern; Anm. d. Red.) transportieren können. Wozu das auf einigen engen Seewegen führen kann, zeigte die Blockierung des Suezkanals durch das Schiff „Ever Given“ im März. Überhaupt können solche Schiffe viele Häfen gar nicht mehr anlaufen, was das Netz des internationalen Handels weniger engmaschig macht. Das ist besonders ein Problem für Nordseehäfen wie in Hamburg, wo der Hafen sich am Ende einer Flusseinfahrt im Hinterland befindet. Gerade wieder musste aufwendig die Elbe vertieft werden. Dieser Drang, immer größer zu werden, hat sein Gegenstück in der Halbleiterindustrie, wo die Chips immer kleiner werden müssen. Jetzt, wo es einen globalen Chipmangel gibt, stellt man fest, dass es Jahre dauert, um neue Produktionsanlagen für Mikrochips etwa in China oder Europa aufzubauen, weil die Fertigung derart aufwendig geworden ist.

Wodurch wurden die derzeitigen Probleme ausgelöst?

Es kamen verschiedene Ursachen zusammen: Schon vor der Pandemie belasteten die Handelskonflikte den internationalen Handel. Zeitweilig lagen in italienischen Häfen tonnenweise Stahlprodukte aus China, die in Europa nicht verarbeitet werden konnten, weil man die daraus produzierten Waren wegen der von US-Präsident Donald Trump verhängten Strafzölle nicht in die USA hätte exportieren dürfen. Dann kann es Krisen in der Produktion geben: In China mussten in den vergangenen Monaten Fabriken wegen Strommangels schließen. Und 2020 hat die Pandemie die Nachfrage plötzlich einbrechen lassen. Es war wie ein „perfect storm“. Die Pandemie hat gezeigt: Lieferketten, die immer effizienter organisiert sind, werden zugleich fragiler.

Wieso das?

Die Informatik hat es ermöglicht, die verschiedensten Schritte in den

Lieferketten zu synchronisieren und Logistikprozesse viel effizienter zu organisieren. Ein großes Problem in den Häfen war zum Beispiel die Bürokratie. Heute kann ein Schiff die Papiere der gesamten Ladung im Voraus zum Hafen schicken und alle bürokratischen Probleme lösen, bevor das Schiff ankommt. Dann wird das Schiff entladen, ein Teil der Container wird gestapelt und ein anderer Teil wird sofort verladen und abtransportiert. Das Entladen selbst ist automatisiert, das geht schnell. Aber für den Weitertransport muss am Kai schon ein LKW warten. Wenn es zu wenige Fahrer gibt, die die Container abholen könnten, dann bleibt das Containerterminal voll. Der Fahrermangel betrifft Häfen auf der ganzen Welt. Und je enger getaktet die Logistikprozesse sind, desto schneller staut sich bei einer Störung alles. Vor dem Hafen in Los Angeles warteten in den vergangenen Wochen über 100 Schiffe auf Abwicklung. Dafür gibt es keine schnelle Lösung. Schnellere Synchronisierung bedeutet auch, dass bei einer Panne die ganze Kette in Gefahr ist. Und die Informatik hat auch den Prozess der Auslagerung an Subunternehmen beschleunigt. Jedes Glied der Kette zerlegt sich weiter in Subunternehmen, und jedem neuen „Sub“ entspricht ein neuer Schritt in der Ausbeutung der Arbeit. Konnektivität, Flexibilität, das sind die Zauberwörter. Die Glieder sind verbunden, alles ist flexibel, aber organisatorisch, physisch und juristisch sind sie getrennt. Und das schafft Probleme.

Sergio Bologna, Jahrgang 1937, war 20 Jahre lang als Hochschullehrer für die Geschichte der Arbeiterbewegung und Industriegesellschaft tätig und ist Autor zahlreicher Bücher, darunter „The Rise of the European Self-employed Workforce“ (2018), sowie Redaktionsmitglied der Zeitschrift „Sozial.Geschichte Online“. Als Mitbegründer der Zeitschriften „Classe Operaia“, „La classe“ und „Potere Operaio“ gehört er zu den Theoretikern des italienischen Operaismus. Seit 2015 ist er zudem Präsident der „Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi“, der Agentur maritimer Unternehmer.

„Die derzeitige Krise in den Lieferketten hat gezeigt, wie wichtig die Arbeitskräfte eben doch sind“. Der operaistische Historiker Sergio Bologna erinnert daran, dass die gesellschaftliche Situation immer auch am Grad der Ausbeutung bestimmbar ist.



FOTO: FLICKR

Warum ist der Fahrermangel ein solches Problem?

Das hat nicht nur mit der Pandemie zu tun. Fahrermangel gab es schon zuvor. Transportunternehmen sind verzweifelt, weil sie keine Fahrer finden, sie beklagen sich: „Aber wir zahlen ihnen doch 3.000 Euro!“ Aber die Bezahlung ist nicht das Problem. Auch wenn man 10.000 Euro zahlen würde, wären die Arbeitsbedingungen zu schlecht. Manche Fahrer mussten 14, 16 Stunden am Tag arbeiten. Die Firmen haben die Leute in der Branche derart ausgebeutet. Neue Leute zu finden, sie auszubilden und zu halten, ist nicht einfach. Jetzt gibt es Vorschläge aus der Branche, potenziellen Fahrern schon mit 16 Jahren eine Fahrerlaubnis für Lastwagen auszustellen.

Wie hat sich die Covid-19-Pandemie auf die Arbeitsbedingungen auf den Schiffen ausgewirkt?

Die Seeleute haben in der Pandemie am meisten gelitten. Viele mussten viel länger auf den Schiffen bleiben, als ihre Verträge vorsahen, manchmal über ein Jahr lang. Es gab Besatzungen, die haben richtig gehungert.

Wenn ein Schiff nicht in einen Hafen einlaufen konnte, weil dieser wegen Infektionen geschlossen war, mussten sie oft Wochen oder sogar Monate warten. Niemand hat sich um die Versorgung mit Lebensmitteln gekümmert, das musste die Reederei selbst tun. Es gab Beispiele von Schiffen, auf denen verstorbene Mitglieder der Mannschaft monatelang im Kühlraum lagen, weil kein Hafen erlaubte, die Leiche an Land zu bringen. Die Pandemie hat ein Schlaglicht auf die wirklich katastrophalen Arbeitsbedingungen in einigen Branchen geworfen.

Haben die derzeitigen Probleme zu einem Umdenken in der Logistikbranche geführt?

Lange ging alles immer schneller, alles wurde enger getaktet. Auch bei der Auslieferung an Konsumenten: „Amazon“ kann viele Produkte in zwei Stunden an die Haustür liefern. Weil die Lagerzeiten kürzer sind, gibt es weniger Puffer und die Fragilität nimmt zu. Viele Industrien, Kaufzentren oder auch Supermärkte überlegen jetzt, Zwischenlager aufzubauen, die sie vorher nie haben wollten. „Just in time“-Lieferung bedeutete ja, keine Lager zu haben, sondern möglichst al-

les termingerecht geliefert zu bekommen. Aber der Bau von Warenlagern geht nicht so schnell und ist mit hohen Kosten verbunden. Es ist ein totales Umdenken in der Logistik.

„Ob die Produktion tatsächlich wieder zurück in die Zentren verlagert wird, ist zweifelhaft - die Unternehmen wollen ja weiterhin billige Arbeitskräfte.“

Kann man damit rechnen, dass aufgrund der derzeitigen Probleme in der Logistik die Produktion wieder stärker regionalisiert wird?

Regionalisierung und Rückverlagerung der Produktion sind nicht dasselbe. Im Containerverkehr haben wir bereits in den letzten Jahren die größten Zuwachsraten in den regionalen Märkten, im innerasiatischen zum Beispiel, gehabt. Auch deshalb geht die Tendenz teilweise wieder zu kleineren Schiffen. Ob aber Produkti-

on tatsächlich wieder zurück in die Zentren verlagert wird, also ein sogenanntes „reshoring“ stattfinden kann, ist zweifelhaft. Die Unternehmen wollen ja weiterhin billige Arbeitskräfte. Und hat man erst mal Fabriken und Werke in Asien aufgebaut, kann man sie nicht so leicht wieder aufgeben.

Kann Automatisierung die Probleme der Logistikbranche lösen?

Viele Teile der Lieferketten sind schon stark automatisiert, die Häfen sind voller Maschinen, der Prozess der Be- und Entladung findet über Computer statt. Aber die derzeitige Krise in den Lieferketten hat gezeigt, wie wichtig die Arbeitskräfte eben doch sind. Letztlich geht es immer um die Bedingungen, unter denen die Menschen arbeiten, das ist ein ganz klassisch marxistischer Gedanke. Die Industrieproduktion wurde wegen der Arbeitskosten verlagert. Die Pandemie sorgte für eine Krise in der Produktion, weil sie nicht die Maschinen, sondern die Arbeitskräfte betraf. Und die Logistik kriegt Probleme, weil ihr nicht die künstliche Intelligenz, sondern die Arbeitskräfte fehlen. Die ganze Geschichte hängt immer daran, wie die Leute ausgebeutet werden.

