

ONLINE-PUBLIKATION

Jörg Nowak

Logistik, Machtressourcen und politische Ökonomie des Rohstoffexports

**Der Streik der brasilianischen Trucker
im Jahr 2018**

**ROSA
LUXEMBURG
STIFTUNG**

JÖRG NOWAK ist Postdoctoral Fellow am University College Dublin, School of Business, im Projekt des Europäischen Forschungsrats «European Unions: Labour Politics and the EU's New Economic Governance Regime». Publikationen: hrsg. zusammen mit Peter Birke und Madhumita Dutta: Workers Movements and Strikes in the 21st Century. A Global Perspective (2018); Mass Strikes and Social Movements in Brazil and India. Popular Mobilisation in the Long Depression (2019).

IMPRESSUM

ONLINE-Publikation 13/2020

wird herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung

V. i. S. d. P.: Ulrike Hempel

Franz-Mehring-Platz 1 · 10243 Berlin · www.rosalux.de

ISSN 2567-1235 · Redaktionsschluss: Juni 2020

Lektorat: TEXT-ARBEIT, Berlin

Layout/Satz: MediaService GmbH Druck und Kommunikation

INHALT

Einleitung	4
1 Arbeit in der Logistik und <i>choke points</i>	5
2 Logistik und Machtressourcen	7
3 Warentransport in Brasilien	8
4 Der Streik der Trucker und Ölarbeiter*innen in Brasilien im Mai und Juni 2018	9
Fazit	13
Literatur	16

JÖRG NOWAK

LOGISTIK, MACHTRESSOURCEN UND POLITISCHE ÖKONOMIE DES ROHSTOFFEXPORTS

DER STREIK DER BRASILIANISCHEN TRUCKER IM JAHR 2018

EINLEITUNG

Mit einiger Verzögerung ging die zunehmende Bedeutung von Logistik in der globalen Wirtschaft in den letzten Jahren mit einem erhöhten Interesse an Arbeiter*innen und Arbeitsbeziehungen in diesem Sektor einher. Ein vager Konsens in der entsprechenden Literatur geht davon aus, dass Arbeitende in der Transport- und Logistikindustrie über besonders bedeutsame Machtressourcen verfügen (Alimahomed-Wilson/Ness 2018). Einige Autor*innen identifizieren sogar «logistische Macht» als eine besondere Unterkategorie der Machtressourcen von Arbeitenden (Schmalz et al. 2018). Die These, dass Arbeitende in der Logistik eine bedeutende strategische Position einnehmen, steht in erheblicher Spannung zu Befunden (häufig derselben Autor*innen) zu sich kontinuierlich verschlechternden Arbeitsbedingungen in verschiedenen Segmenten des betreffenden Sektors. In dieser Studie verfolge ich dagegen die These, dass ein beschränkter Fokus auf Logistik als Sektor und die «potenziellen» Machtressourcen von Arbeiter*innen in diesem Sektor keinen adäquaten Zugang zu den Problemen von Arbeitenden in der Logistik und den Strategien ihrer Mobilisierung liefern kann. Damit leistet diese Studie eine Kritik des in den Arbeitsstudien häufig verwendeten Machtressourcen-Ansatzes, da dieser – ob schon er Ressourcen wie «gesellschaftliche» und «institutionelle Macht» mit einbezieht (ebd.: 121 ff.) – auf die ökonomisch-korporativen Interessen von Arbeiter*innen beschränkt bleibt. Im Gegensatz dazu schlage ich vor, die Probleme von Arbeitenden in der Logistik und die Rolle von Logistik für Produktionsnetzwerke im größeren Kontext einer Gesellschaftsformation zu analysieren, in der die Arbeiter*innen ihr Leben führen. Dies erfordert eine Analyse der politischen Ökonomie von Arbeit in der Logistik – als Komplex von Energiesystemen (Malm 2016; Newell 2019), Verkehrsinfrastruktur (Easterling 2014) und den globalen Produktionsnetzwerken, die produzierende Unternehmen, Handel, Verkauf, Transportunternehmen sowie nationale und transnationale staatliche Politiken umfassen (Gereffi 1994; Henderson et al. 2002; Newsome 2010; Dallas et al. 2019).

Kürzlich hat Ben Selwyn (2015 u. 2019) die Notwendigkeit betont, Arbeitsbeziehungen stärker in der Internationalen politischen Ökonomie und der Analyse von globalen Wertschöpfungsketten zu berücksichtigen. Umgekehrt stellt die Integration der politischen Ökonomie in die Arbeitsstudien jedoch weiterhin eine erhebliche Forschungslücke dar (Brookes/McCallum 2017), dies gilt in besonderem Maße für das Thema Arbeiten in der Logistik (Bonacich/Wilson 2008; Cowen 2014; Alimahomed-Wilson/Ness 2018). Dies bedeutet nicht, dass ökonomische Daten oder Sachverhalte in Arbeitsstudien zur Logistik nicht behandelt werden. Sie werden jedoch häufig isoliert von anderen, umfassenden Zusammenhängen einer Gesellschaftsformation und isoliert von globalen ökonomischen Verhältnissen betrachtet. Das heißt, während die global ausgerichteten Arbeitsstudien ihre Perspektive jenseits des nationalen Containers erweitern, bleibt die globale Ökonomie, die der globalen Arbeit und ihrer differenzierten Einbindung in nationale Räume zugrunde liegt, kurioserweise unberücksichtigt (eine der wenigen Ausnahmen ist Webster et al. 2008). Ausgehend von dieser Forschungslücke lege ich dar, warum eine politische Ökonomie der Arbeit im erweiterten Sinne – unter Einbeziehung von Energiepolitik, Ökologie, Entwicklung von Infrastruktur und staatlichen Politiken – notwendig dafür ist, Arbeitskonflikte zu verstehen. Dies gilt insbesondere für die Sektoren Transport und Logistik, die in ihrer zeitgenössischen Form eng mit der Entstehung der globalen Ökonomie seit den 1980er Jahren verknüpft sind. Ich werde die Nützlichkeit eines solchen Ansatzes mit Bezug auf den Streik der Trucker und Ölarbeiter*innen in Brasilien im Mai 2018 darlegen. Dieser Streik hat in der allgemeinen Öffentlichkeit Brasiliens große Aufmerksamkeit hervorgerufen und genoss enorme Unterstützung in der Bevölkerung. Durch die effektive elftägige Blockade des nationalen Warentransports hat dieser Streik zudem erheblichen wirtschaftlichen Schaden angerichtet.

Dabei verweise ich auch auf die Grenzen einer Perspektive, die Machtressourcen und einzelne Sektoren analysiert. Die empirische Grundlage dieses Beitrages sind 23 Interviews, die zwischen Juli und November 2018 in verschiedenen Regionen Brasiliens geführt wurden.¹

¹ Das dieser Studie zugrunde liegende Forschungsprojekt erhielt finanzielle Unterstützung durch das Forschungs- und Innovationsprogramm Horizon 2020 der Europäischen Union im Rahmen des Marie-Skodlowska-Curie-Förderungsvertrags Nr. 746345. Der Inhalt reflektiert die Ansichten des Autors und nicht die Ansichten der Europäischen Kommission.

Der Beitrag ist wie folgt strukturiert: Zuerst führe ich in die Debatte um sogenannte *choke points*² und Arbeit in der Logistik ein und kontextualisiere diese Debatte vor dem Hintergrund der Zusammensetzung des Welthandels und Karl Marx' Analyse des Transports im zweiten Band des «Kapital». In einem zweiten Schritt stelle ich kurz die begriffliche Konzeption des Machtressourcenansatzes in den Arbeitsstudien vor. Drittens verschaffe ich Einblicke in die besonderen Konstellationen des Warentransports in Brasilien. Dies ist notwendig, um die Probleme und Bedingungen zu verstehen, die zum Trucker-Streik 2018 geführt haben. In einem vierten Schritt stelle ich die Hauptereignisse rund um den Streik dar und bewerte dessen Resultate. Zum Schluss lege ich dar, warum die Probleme der Trucker in Brasilien nicht mit einem Fokus auf Transport und Logistik als besondere Sektoren gelöst werden können und warum für das Verständnis des Warentransports in Brasilien eine breitere Perspektive erforderlich ist, die die Gesellschaftsformation Brasiliens, ihre spezifischen gesellschaftlichen und politischen Widersprüche und die Form ihrer Integration in die globale Ökonomie berücksichtigt.

1 ARBEIT IN DER LOGISTIK UND *CHOKE POINTS*

In aktuellen Beiträgen zur Macht von Arbeiter*innen in Logistik und Transport kommt die Sprache schnell auf die sogenannten *choke points*. *Choke points* sind logistische Engpässe und der Begriff wird in der Managementliteratur zu Logistik und *supply chain management* (Organisation von Lieferketten) verwendet (Beary jr. 1997). Der Begriff taucht häufig im Zusammenhang mit Transport von Öl und Gas auf. In diesem Kontext werden Meerengen dann als *choke points* bezeichnet, wenn der Schiffsverkehr in ihnen so dicht ist, dass es zu Verkehrsstockungen kommen kann (Bender 2005). Wie der Begriff Logistik kommt der Begriff *choke points* ursprünglich aus der militärischen Terminologie. Der Begriff Logistik bezieht sich hier auf die Versorgung und den Nachschub für Armeen auf dem Schlachtfeld oder auf Transportrouten (Block 1992). Einen *choke point* zu halten, wie zum Beispiel eine Brücke über einen Fluss, kann einer schwächeren Armee die Möglichkeit verschaffen, gegen eine stärkere Armee die Stellung zu halten. In der Logistik werden mit *choke points* Zonen bezeichnet, in denen der Warenfluss Blockaden oder Unterbrechungen unterliegt, zum Beispiel wegen des Mangels an Transportmitteln. Dies kann eine Straße zu einem Hafen sein, die ständig überlastet ist, oder der Mangel von Parkplätzen für Lastwagen in einem Hafen. Aus der Perspektive von organisierten Arbeiter*innen eröffnen *choke points* die Möglichkeit, entscheidende Knotenpunkte des Warentransports zu blockieren. Ein Hafen wird zum Beispiel zum *choke point*, wenn die für die Warenverladung zuständigen Arbeiter*innen streiken und sich deswegen Waren im Hafen ansammeln oder wenn Schiffe aus anderen Gründen zu anderen Häfen umgeleitet werden müssen, was zu höheren Transportkosten für die Auftraggeber führt.

Einige Autor*innen bezeichnen sogar die Macht von Arbeiter*innen, *choke points* durch Straßenblockaden oder Streiks zu erzeugen, mit dem Begriff «logistische Macht» und unterscheiden sie somit von «Produktionsmacht», da Erstere nicht in der Produktion lokalisiert sei (Schmalz et al. 2018: 117). Diese Unterscheidung steht in deutlicher Spannung zu Karl Marx' Beschreibung des Warentransports als Teil der Produktion im zweiten Band des «Kapital» (Marx 1885: 60 f.). Marx betont, dass der Transport von Kohle vom Grund einer Mine zur Erdoberfläche sich nicht vom Transport produzierter Güter zum Ort des Verkaufs unterscheidet – beide seien letztlich Teil der Produktion (ebd.: 151). Wenn wir also Marx' Analyse folgen, dann sind Warentransport und Logistik nicht Teil der Zirkulation oder der Distribution, sondern Teil der Produktion bzw. ein besonderer Zweig der Produktion (siehe auch Bernes 2016: 33). Thesen über einen Bedeutungszuwachs der Zirkulation oder der Distribution gegenüber der Produktion (Neilson 2012; Cowen 2014) oder auch der «Verschiebung von Macht von produzierendem Gewerbe zum Einzelhandel» (Bonacich/Wilson 2008: 6 f.) sind daher weit hergeholt bzw. können nicht über alle ökonomischen Sektoren hinweg generalisiert werden. Diese Analysen ignorieren die logistische Reorganisation des gesamten Produktionsprozesses, der in der Automobilindustrie am weitesten fortgeschritten ist. Transport und Lagerung sind daher nur ein Aspekt dieser Reorganisation. Daher wurde die sogenannte Logistikrevolution auch als Ausweitung von *lean production* in andere Bereiche gefasst (Wright/Lund 2006; La Banda Vaga 2019).

Ein Anlass für die Annahme einer neuartigen Bedeutung der Distribution ist die Macht von Einzelhandelsgiganten wie Wal-Mart, die beträchtliche Teile der Organisation der *supply chain* für Konsumgüter dominieren (Bonacich/Wilson 2008: 7 ff. u. 25; Lichtenstein 2009). Das heißt, dass Handels- oder Supermarktgiganten wie Inditex (liefert an Zara und H&M) sowie Wal-Mart und Lidl in zunehmendem Maße Transport und Produktion von Waren kontrollieren, aber das heißt nicht zwangsläufig, dass «Distribution» wichtiger wird, sondern dass erhebliche Teile der Produktion (einschließlich Transport) in die Aktivitäten von großen Handels- oder Super-

2 *Choke points* ist am besten mit Engpässe zu übersetzen. Ich verwende hier aber den englischen Begriff, da er auch in die deutschsprachige Diskussion eingegangen ist.

marktkonzernen integriert werden oder stark von diesen abhängig sind. Dies ist aber grundsätzlich kein neues Phänomen, sondern ein Aspekt der Entwicklung von Skalenökonomien: «Die kapitalistische Produktionsweise vermindert die Transportkosten für die einzelne Ware durch die Entwicklung der Transport- und Kommunikationsmittel wie durch die Konzentration – die Größe der Stufenleiter – des Transports.» (Marx 1885: 153)

Natürlich hat sich das Transportwesen inzwischen technologisch weiterentwickelt und wird durch elektronische Informationssysteme und die globale Erschließung von Lieferanten effizienter koordiniert. Ein Problem der Debatte zu Logistik ist deren Beschränkung auf Konsumgüter. Jedoch entfielen im Jahr 2013 nur etwa 20 Prozent des globalen Güterhandels auf den Bereich der Konsumgüter, was 3,8 Billionen US-Dollar entspricht. Ein Volumen von sieben Billionen US-Dollar entsprach im selben Jahr dem Handel in Zwischenprodukten, vier Billionen entfielen auf Rohstoffe und etwas weniger als drei Billionen auf Kapitalgüter – das Gesamtvolumen betrug 18,8 Billionen US-Dollar (UNCTAD 2015). Allein die drei größten Kategorien des Güterhandels zusammen entsprechen einem finanziellen Volumen von 5,5 Billionen US-Dollar – Öl, Gas und Kohle (zwei Billionen), Chemieprodukte (zwei Billionen) und Maschinerie (1,5 Billionen), die viertgrößte Kategorie sind motorisierte Fahrzeuge. Die Unterscheidung in Rohstoffe, Zwischenprodukte, Konsumgüter und Kapitalgüter ist bis zu einem gewissen Grad unscharf, da einige der Rohstoffe wie Soja oder Eisenerz als Inputs (z. B. Soja als Viehfutter) oder als Bestandteile von Konsumgütern (z. B. Aluminium für die Kabinen von Pkw) verwendet werden. Angesichts dieser Zusammensetzung des Welthandels scheint der Fokus der Forschung zu Arbeit und Logistik auf Endprodukte und Einzelhandelsketten nicht gerechtfertigt zu sein. Dieses Ungleichgewicht ist noch erheblich größer, wenn wir den globalen Schiffsverkehr unter dem Aspekt von Transportvolumen betrachten. 29 Prozent der insgesamt 11.000 Millionen Tonnen Schiffsfracht im Jahr 2019 bestanden aus Öl, raffinierten Petroleumprodukten, Chemikalien und Gas (UNCTAD 2019: 7), das heißt, Energieprodukte machen fast ein Drittel der globalen Schiffsfracht aus. Somit basiert Handel nicht nur auf Transport, sondern auch ein großer Teil der gehandelten Waren ermöglicht Transport: Der Bau von Transportinfrastruktur wie Häfen, Flughäfen, innerstädtische Transportwege, Straßen usw. benötigt den Transport von Baumaschinen, Zement, anderen Baumaterialien und Arbeitskräften, ein großer Anteil des Energieverbrauchs entfällt auf den Warentransport. Zudem ist die Herstellung von Transportfahrzeugen wie Automobilen, Schiffen und Flugzeugen ein wichtiger Produktionszweig. In diesem Sinne sind Handel, Transport und Produktion ein integriertes System, in dem die Anforderungen eines dieser Subsysteme die Entwicklung der anderen Subsysteme reproduzieren und antreiben.

Die Behauptung, dass logistische Macht oder die Verwendung und/oder Herstellung von *choke points* durch Arbeiter*innen in Transport oder Logistik mit einer besonderen Machtposition dieser Arbeiter*innen einhergehen würden, steht in erheblichem Kontrast zu der Tatsache, dass es in fast allen Bereichen von Transport und Logistik – Häfen, Straßentransport, Lieferdienste, Lagerhäuser, Schienentransport, Flughäfen und Lufttransport – seit den 1980er Jahren zu einer massiven Absenkung der Löhne und einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen kam (Bonacich/Wilson 2008: 15 ff.; Mufakhir et al. 2018: 204 f.). Es gibt einige wenige Ausnahmen in Bezug auf diesen allgemeinen Trend: Dazu zählen Hafentarbeiter*innen in speziellen Häfen oder Piloten bei den hochklassigen Fluggesellschaften, aber diese Gruppen von Arbeiter*innen schrumpfen und sind ebenfalls unter erheblichem Druck durch Niedriglohnkonkurrenz.

Daher stellt sich die offensichtliche Frage, warum Arbeiter*innen in Transport und Logistik ihr erhebliches Potenzial, den Warenfluss zu blockieren und bessere Bedingungen auszuhandeln, nicht nutzen. Liegt dies daran, dass die kollektive Organisation dieser Arbeiter*innen entlang verschiedener Unternehmen oder Sektoren verläuft und deswegen spaltend wirkt oder an der Konkurrenz verschiedener Gewerkschaften um Mitglieder? Schauen wir uns einige Beispiele von Arbeitskämpfen in diesem Sektor an: Migrantische Arbeiter*innen in Lagerhäusern in Norditalien hatten zwischen den Jahren 2011 und 2014 recht schnellen Erfolg mit Mobilisierungen, die zu höheren Löhnen, kürzeren Arbeitszeiten und der Auszahlung einbehaltener Löhne führten (Curcio/Roggero 2018). Nach diesen ersten Erfolgen jedoch vergaben die Unternehmen ihre Aufträge an andere Arbeitnehmer*innen in derselben Region, die sich bis dahin noch nicht gewerkschaftlich organisiert hatten. Zugleich wurden an den «alten» Arbeitsplätzen neue Technologien eingeführt und damit die Zahl der Arbeitskräfte verringert. Die Bewegung der Arbeiter*innen in der Logistik in Norditalien kam damals schnell an Grenzen, da es ihr nicht gelang, mit anderen Gruppen wie etwa den Truckern gemeinsam zu mobilisieren oder ihre Bewegung auf Bereiche jenseits des Logistiksektors auszuweiten (ebd.).

In den Vereinigten Staaten gab es ebenfalls erhebliche Veränderungen: Formell selbstständige Trucker erreichten in den letzten Jahren durch Gerichtsverfahren die Anerkennung als Lohnabhängige in einer ganzen Reihe von Unternehmen (zum Beispiel 2.300 Fahrer*innen bei Fedex). Arbeiter*innen in Lagerhäusern konnten bessere Arbeitsbedingungen durch Mobilisierung und gewerkschaftliche Organisation erkämpfen (Jaffee/Bensman 2016). Während die Mobilisierungen in Italien durch radikale Basisgewerkschaften und mit einem hohen Anteil an Selbstorganisation erreicht wurden, haben in den Vereinigten Staaten etablierte Gewerkschaften eine erhebliche Rolle gespielt und neue Taktiken der Organisation angewandt. Im Gegensatz dazu wurde der Trucker-Streik in Brasilien im Mai 2018 vornehmlich über Facebook und Whatsapp organisiert. Es gab einen

offiziellen Streikaufruf durch eine Standesorganisation, Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM), die angibt, 600.000 selbstständige Trucker zu vertreten. ABCAM ist keine Gewerkschaft, sondern Teil der korporatistischen Organisation Confederação Nacional de Transporte (CNT), die die Interessen unterschiedlicher Akteure im Transportsektor Brasiliens repräsentiert. Nachdem ABCAM auf Facebook einen Streikaufruf veröffentlicht hatte, geriet der Streik schnell außer Kontrolle, wie eine Vertreterin von ABCAM in einem Interview darlegte.³ Ein besonderes Merkmal des Streiks der Trucker in Brasilien im Jahr 2018 war die enorme Mobilisierungskraft, mit der die Ökonomie des Landes elf Tage lang komplett lahmgelegt werden konnte. Es hatten sich dem Streik auch andere gesellschaftliche Akteure wie die Ölarbeiter*innen angeschlossen.

2 LOGISTIK UND MACHTRESSOURCEN

Die Machtressourcenanalyse ist der am stärksten verbreitete Forschungsansatz in den Arbeitsstudien (Dörre et al. 2009; Schmalz et al. 2018; Brookes 2013). Er geht auf Ausführungen von Erik Olin Wright (2000) zurück und wurde breiter rezipiert, nachdem Beverly Silver ihn in ihrem Buch *Forces of Labour* (2003) neben anderen Methoden angewandt hatte. Die problematischen Annahmen und der Mangel an theoretischer Grundlage dieses Ansatzes wurden an anderer Stelle bereits diskutiert (Nowak 2018; Gallas 2018; Schmalz et al. 2019; Runciman 2019). In diesem Text geht es eher darum darzulegen, warum der Machtressourcenansatz nicht über die begrifflichen Instrumente verfügt, die eine Analyse der Einbettung von Arbeiter*innen in die politische Ökonomie und eine spezifische Gesellschaftsformation ermöglichen würden.

Der Machtressourcenansatz geht von vier verschiedenen Machtressourcen aus: a) *strukturelle Macht am Arbeitsplatz*: die Macht, ökonomische Vorgänge zu unterbrechen, b) *strukturelle Macht auf dem Arbeitsmarkt*: die Macht, Angebotsmangel auf dem Arbeitsmarkt auszunutzen, c) *Macht durch Assoziation*: Macht auf der Grundlage einer gemeinsamen Organisation von Arbeiter*innen, d) *gesellschaftliche Macht*: Macht durch Bündnisse mit anderen Akteuren oder anderen Sektionen der Gesellschaft und e) *institutionelle Macht*: Macht auf der Grundlage von Gesetzen oder anderen institutionellen Mechanismen (wie z. B. gemeinsame Foren von Staat, Gewerkschaften und Arbeitgebern), die Forderungen und/oder Interessen von Arbeiter*innen festschreiben.

Analysen, die mit dem Machtressourcenansatz den Transport- und Logistiksektor betrachten, leiten aus der straffen und zeitsensiblen Organisation von *supply chains* ab, dass Arbeitende in diesem Sektor in der Lage sind, enorme Störungen zu verursachen. Ähnliche Thesen wurden bereits früher in Bezug auf die Just-in-time-Produktion in der Automobilindustrie verfochten (siehe hierzu Herod 2002 zum Streik bei General Motors 1998). So hat Brett Neilson (2012: 330) eine recht optimistische Einschätzung zur Macht von Arbeiter*innen in der Logistik: «Arbeiter*innen in der Logistik haben verstanden, dass sie eine strategische Stellung innerhalb von globalen Produktionsnetzwerken innehaben. Kleine Aktionen von ihrer Seite aus können weitgefächerte Wirkungen haben. [...] Dies eröffnet neue Möglichkeiten für die Organisation von Arbeiter*innen, da Aktionen an einer Stelle der Lieferkette sich entlang dieser entfalten können, mit potenziell verheerenden Effekten.»⁴ Neilson ist nicht allein mit dieser Annahme. Jake Alimahomed-Wilson und Immanuel Ness (2018: 2 f.) betonen die Bedeutung der besonderen Stellung von Arbeiter*innen in der Logistik, nennen aber auch die Herausforderungen, vor denen sie stehen: «Arbeiter*innen in der Logistik befinden sich in einer einzigartigen Stellung innerhalb des globalen kapitalistischen Systems. Ihre Arbeitsplätze befinden sich in den *choke points* des Globus [...] die, wenn durch Arbeiter*innen organisiert, eine entscheidende Herausforderung darstellen für die «reibungslose Zirkulation» von Kapital, auf der Kapitalismus basiert. In anderen Worten, Logistik ist ein entscheidender Ort, an dem heutzutage die Macht von Arbeiter*innen zunimmt. [...] Diese Arbeiter*innen sind, obwohl verbunden durch globale Lieferketten, zum größten Teil gespalten in verschiedene Regionen, Nationalstaaten, Industrien und wirtschaftliche Sektoren.»⁵ An dieser Stelle soll nicht erörtert werden, ob die Stellung der Arbeiter*innen in der Logistik «einzigartig» ist, aber es soll die Frage aufgeworfen werden, wie das Störpotenzial, über das Arbeitende in Logistik und Transport verfügen, zu Macht in der Hand von Arbeiter*innen werden kann.

Eine Argumentation von Forscher*innen, die den Machtressourcenansatz vertreten, besteht darin, dass die verschiedenen Ressourcen in spezifischer Weise kombiniert werden müssen, um wirksam zu werden. Demnach

3 Interview mit Caroline Brangel (ABCAM) am 19. September 2018 in Brasília.

4 Im englischen Original: «... logistics workers have realized they hold a strategic position in global production systems. Small actions on their part can have widespread effects. [...] This provides new opportunities for labor organization since actions that occur at one point in the chain can resonate along it, having potentially devastating effects.»

5 Im englischen Original: «Logistics workers are uniquely positioned in the global capitalist system. Their places of work are also in the world's choke points [...] which, if organized by workers and labor, can provide a key challenge to capitalism's reliance on the «smooth circulation» of capital. In other words, logistics remains a crucial site for increasing working-class power today. [...] These workers, although connected in the global supply chain, largely remain divided across region, nation state, industry, and job sector.»

reicht die strukturelle Macht von Arbeiter*innen in der Logistik, den Warenfluss zu blockieren, allein nicht aus, wenn die Beschäftigten nicht gleichzeitig dazu in der Lage sind, Macht durch Assoziation und institutionelle Macht aufzubauen. Während solch eine Argumentation für den Fall der Trucker in Brasilien bis zu einem bestimmten Grad relevant ist, werde ich im Folgenden darlegen, warum jedwede Kombination von Machtressourcen nicht ausreichen würde, um die Situation der Trucker in Brasilien grundlegend zu verbessern. Das ist deswegen der Fall, weil die Ursachen ihrer Probleme mit strukturellen Konstellationen der brasilianischen Gesellschaftsformation zu tun haben, was mit dem Machtressourcenansatz nicht adäquat verstanden werden kann.

3 WARENTRANSPORT IN BRASILIEN

In den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts wurde in Brasilien das Eisenbahnnetz mithilfe britischer Investitionen ausgebaut. Seit den 1950er Jahren erfolgte jedoch eine Verschiebung hin zu einer Verkehrsinfrastruktur auf der Grundlage von Automobilverkehr. Das Ergebnis ist ein System des Warentransports, in dem der Schienenverkehr eine geringere Rolle spielt als in anderen Ländern. Im globalen Norden und Süden betrug im Jahr 1993 der durchschnittliche Anteil des Schienenverkehrs am Warentransport um die 40 Prozent, in Brasilien waren es jedoch nur 20 Prozent (Schroeder/de Castro 1996: 176), bis zum Jahr 2015 schrumpfte dieser Anteil auf 15 Prozent (EPL 2018: 16). 1993 hatte der Transport über die Straßen im Durchschnitt einen Anteil von 30 Prozent am Warenverkehr im globalen Norden und von 42 Prozent im globalen Süden, in Brasilien lag der Anteil dagegen bei 58 Prozent (ebd.: 176) und bei 65 Prozent im Jahr 2015 (ebd.: 16). Zu Beginn des 20. Jahrhunderts verfügte Brasilien über ein Schienennetz von 24.000 Kilometern. Etwa 100 Jahre später war das Schienennetz auf lediglich 28.000 Kilometer angewachsen, von denen ein Drittel gegenwärtig gar nicht genutzt wird (Summerhill 2003).⁶

Diese Situation führt nicht nur zu starker Umweltverschmutzung, sondern auch häufig zu überfüllten und blockierten Straßen sowie zu höheren Transportkosten. In den Vereinigten Staaten zum Beispiel geben Unternehmen im Durchschnitt 8 Prozent ihrer Gesamtkosten für den Transport aus, während es in Brasilien 11,7 Prozent sind (EPL 2018: 18). Das ist vor allem für den Agrarsektor in Brasilien relevant, der im Bereich Sojabohnen in direkter Konkurrenz zur Agroindustrie in den USA steht. Soja ist Brasiliens wichtigstes landwirtschaftliches Exportprodukt, die Hauptanbauggebiete für Soja sind die Binnenregionen Mato Grosso und Mato Grosso do Sul.⁷ Diese geografische Lage stellt eine starke Motivation für die Agroindustrie dar, die Transportkosten niedrig zu halten: Die Transportwege aus diesen beiden Regionen sind enorm lang, da sowohl die Häfen im Südosten wie im Norden Brasiliens etwa 2.000 Kilometer entfernt liegen. Würde der Dieselpreis ansteigen und würden die Trucker höhere Frachtpreise verlangen, wären die meisten Agrikulturunternehmen davon in mehrfacher Weise betroffen. Fast alle Düngemittel in Brasilien werden zu hohen Transportkosten aus Israel und den USA importiert (daher verteuern sie sich bei höherem Dieselpreis) und für den Betrieb agrikultureller Maschinen wie Traktoren usw. wird ebenfalls Diesel benötigt. Daher betrifft jeder Anstieg des Dieselpreises Trucker genauso wie das Agrobusiness.

Diese Konstellation im Güterverkehr Brasiliens ist Ergebnis von jahrzehntelangen Versäumnissen bei den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Während die von der Arbeiterpartei (Partido dos Trabalhadores/PT) geführten Regierungen von 2003 bis 2016 die Ausgaben für die Infrastruktur erheblich anhoben, war dies keineswegs ausreichend, um zu vergleichbaren Ländern aufzuschließen. Die allgemeine Orientierung von Brasiliens Regierungen in den letzten Jahren bestand unabhängig vom politischen Hintergrund darin, den Anteil des Warenverkehrs auf der Schiene und mit Schiffen zu steigern. Die hierbei angestrebte langfristige Lösung der staatlichen Planer*innen firmiert unter dem Begriff «Arco Norte» (Bogen des Nordens). Da die Häfen im Süden des Landes sowie die Straßen zum größten Hafen Santos im Bundesstaat São Paulo überlastet sind, was zu langen Wartezeiten an verschiedenen Knotenpunkten führt, konzentriert sich dieser Plan darauf, die Häfen im Norden und Nordosten des Landes auszubauen und zusätzliche neue Häfen im Norden des Landes zu errichten. Darüber hinaus sollen Bahnlinien, Binnenschifffahrt und Straßen zu diesen Häfen im Norden und Nordosten besser miteinander verbunden und ausgebaut werden. Eine der Hauptrouten verläuft von Mato Grosso Richtung Nor-

6 Zum Vergleich: Das flächenmäßig erheblich kleinere Land Deutschland verfügte im Jahr 2011 über 33.590 Kilometer Bahnverbindungen und die eher mit Brasilien in punkto Fläche und Einwohnerzahl vergleichbaren USA verfügten über 227.000 Bahnkilometer. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass in den USA und in Deutschland der Passagiertransport auf der Schiene von erheblich größerer Bedeutung ist als in Brasilien. In den USA wurden im Jahr 2011 um die 1.710 Tonnen Waren auf der Schiene transportiert und in Brasilien lediglich 460 Tonnen. Damit steht Brasilien global an sechster Stelle, was den Warentransport auf der Schiene betrifft (und ebenso bei den Kilometertonnen). Die hier führenden fünf Länder sind China, die USA, Australien, Indien und Russland (International Union of Railways 2014).

7 Eine Umfrage der International Bank for Reconstruction and Development im Jahr 2012 unter führenden Unternehmen in Brasilien hat ermittelt, dass für den FOB-Preis für Soja 25 Prozent auf Logistik entfallen, wovon wiederum 80 Prozent auf die Kosten für Überlandtransport zurückgehen (IBRD 2012: 164). Der FOB-Preis (Freight on Board) ist der Preis für eine Ware, bis sie im Hafen (oder am Flughafen) ankommt. Das heißt, alle Kosten für den Transport bis zum Hafen übernimmt der/die Verkäufer*in.

den nach Santarém im Bundesstaat Pará, wo die Flüsse Tapajós und Amazonas zusammentreffen. Einige Teile dieser Strecke sind bereits vorhanden, aber ein Hauptelement, eine Bahnstrecke von Mato Grosso nach Pará, ist noch in der Planung. Für die Region um Belém in Pará, die nah am Atlantischen Ozean liegt, sind zahlreiche neue Hafenterminals geplant. Da aber Planung und Bau in Brasilien recht langwierige Prozesse sind, erwarten die meisten Expert*innen keine schnelle Lösung der Engpässe in der Infrastruktur. Das Agrobusiness wird daher für einige weitere Jahre von den TrUCKern abhängig sein.

Im Jahr 2017 waren in Brasilien 490.000 selbstständige TrUCKer, 322 Kooperativen und 150.000 Transportunternehmen im Warentransport auf der Straße tätig (CNT 2018). Etwa 80 Prozent des Warentransports werden von selbstständigen TrUCKern erledigt, die Transportunternehmen decken etwa 15 Prozent ab. Die Zahl an Unternehmen und TrUCKern stieg in den späten 2000er Jahren an. Die selbstständigen TrUCKer besitzen 57 Prozent aller Fahrzeuge, die Transportunternehmen hingegen 42 Prozent, was auf eine Überkapazität an Fahrzeugen bei den Unternehmen hinweist. Die durchschnittliche Fracht bei den Unternehmen ist in etwa zehnmal umfangreicher als bei den selbstständigen TrUCKern (10,5 Tonnen im Vergleich zu 1,2 Tonnen), dies lässt auf unterschiedliche Bedingungen schließen. 50 Prozent aller von Unternehmen kontrollierten Fahrzeuge entfallen auf große, 16 Prozent auf mittelgroße, 20 Prozent auf kleine und 14 Prozent auf sehr kleine Firmen. Diese Verteilung zeigt eine hohe Konzentration der Fahrzeugkapazitäten bei den großen Unternehmen an. 47 Prozent ihrer Fahrzeuge sind schwere, 11 Prozent mittelschwere und 27 Prozent leichte Fahrzeuge (ebd.).

Diese Zahlen lassen vermuten, dass es eine Tendenz zur Skalenökonomie gibt. Dies gilt jedoch nicht für den gesamten Straßengüterverkehr, der in Brasilien weiterhin von selbstständigen TrUCKern geprägt ist. Wir können an dieser Stelle nur mutmaßen, dass die Auftraggeber selbstständige TrUCKer wegen niedrigerer Frachtpreise bevorzugen, da diese auf individueller Basis kalkulieren, während die Transportunternehmen eine andere Kostenstruktur haben. Verfügbare Statistiken zeigen zudem, dass der Transportsektor in Brasilien hochgradig von der Industrieproduktion abhängig ist: Als 2015/16 in Brasilien das Produktionsvolumen der Industrie zurückging, sanken ebenso die Volumina für Lagerhäuser, Postdienstleistungen und Transport, und als Produktionsvolumen in der Industrie 2017 anstieg, folgten die logistischen Aktivitäten auf dem Fuß (EPL 2017: 20). Daraus lässt sich schließen, dass Logistik und Transport keine unabhängigen ökonomischen Sektoren sind – beide Sektoren dehnen sich aus und schrumpfen als Reaktion auf das Produktionsvolumen (siehe Rodrigue 2006 für die Gegenposition).

4 DER STREIK DER TRUCKER UND ÖLARBEITER*INNEN IN BRASILIEN IM MAI UND JUNI 2018

Die selbstständigen TrUCKer waren die treibende Kraft beim Streik 2018, da sie am unteren Ende der Hierarchie stehen. TrUCKer-Streiks sind keine neuartige Erscheinung in Brasilien, genauso wenig wie Blockaden von Lkw-Fahrer*innen, wie die vergangenen Jahre zeigen: Im Juli 2012 fand dieses Arbeitskämpfungsmittel in zwölf Bundesstaaten Anwendung, im Juli 2013 in neun und im Februar 2015 in zwölf Bundesstaaten. Der Streik der TrUCKer im Jahr 2015 bestand aus 120 Blockaden im ganzen Land.⁸ Die hohe Frequenz dieser Mobilisierungen verweist auf den Problemstau im Transportsektor. Das zentrale Problem sind die fallenden Frachtpreise, die vor allem auf ein Überangebot an Arbeitskräften zurückgehen.

70 Prozent der Kosten für Transportunternehmen im Straßengüterverkehr in Brasilien entfallen auf drei Posten: Kraftstoff (28 Prozent), Reifen (24 Prozent) und Löhne (18 Prozent) (Infra Partners 2018). Die Frachtpreise wurden nicht an die inflationsbedingte stetige Steigerung dieser grundlegenden Kosten angepasst. Die selbstständigen TrUCKer geben das meiste Geld für Kraftstoff, Reifen und die Reparatur der Fahrzeuge aus und versuchen zusätzlich noch, Einnahmen für den Lebensunterhalt ihrer Familien zu erzielen. Andere chronische Probleme im Straßenverkehr sind der miserable Zustand der Infrastruktur wie schlecht ausgebaute oder schlammige Straßen, die zu einer hohen Zahl von Unfällen und Schäden an den Fahrzeugen führen. Hinzu kommen fehlende Sicherheit auf langen Strecken ohne Siedlungen und entsprechend viele Fälle von Frachtdiebstahl und Raubüberfällen, zu wenige Werkstätten, Tankstellen, Hotels und Raststätten entlang der Straßen sowie Staus, die zeitliche Verzögerungen mit sich bringen. Einige Maßnahmen, die in Reaktion auf frühere Streiks zum Einsatz kamen, haben die Probleme mittelfristig nur noch verschlimmert. Nationale und bundesstaatliche Förderprogramme boten Prämien für die Ersetzung von alten durch neue Lkw. Der größte Teil dieser Ausgaben erfolgte zwischen 2010 und 2014. Die Absicht der Regierungen war dabei, die Frachtflotten zu modernisieren und

⁸ Diese Angaben basieren auf einer Auswertung des Archivs der brasilianischen Wirtschafts- und Finanzzeitung *Valor Econômico* durch den Autor dieser Studie.

dadurch die Geschwindigkeit des Transports zu erhöhen sowie die Luftverschmutzung zu senken. Die Wirkung war jedoch, dass die absolute Zahl an Trucks anstieg, da Unternehmen alte Fahrzeuge behielten und dazu neue anschafften. Außerdem wuchs die Zahl der selbstständigen Trucker, da es für diese mit der Subvention einfacher wurde, ein neues Fahrzeug zu kaufen. Bis zum Jahr 2010 verliefen das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) und der Transportflotte parallel, nach 2010 wuchs die Transportflotte disproportional im Verhältnis zum BIP. Seit 2015 ist die Zahl der Fahrzeuge konstant geblieben, aber das BIP sank nach 2014 erheblich, so dass sich das Missverhältnis weiter vergrößert hat (ebd.). Die Frachtpreise fielen dramatisch, als Brasilien 2014 in eine ökonomische Krise geriet und die Transportvolumen sanken. Seit 2014 hat sich für die Trucker eine erhebliche Lücke zwischen Kosten und Frachtpreisen aufgetan. Schätzungen zufolge hatten Trucker im Mai 2018 durchschnittlich eine Kostenlücke von 12,6 Prozent, das heißt, ihre Ausgaben überstiegen ihre Einnahmen um 12,6 Prozent (ebd.). In anderen Worten, die selbstständigen Trucker bezahlten für ihre Arbeit und verdienten nichts, während im Jahr 2012 ihre Verdienstmargen noch zwischen 5 und 15 Prozent lagen.

Wenn es nun aber wiederholte Streiks und Blockaden in den Jahren 2011, 2012 und 2015 gab, warum hat der Streik der Trucker von 2018 dann so viel Aufmerksamkeit auf sich gezogen und so viel ökonomischen Schaden angerichtet? Erstens gab es im Jahr 2017 eine wichtige Veränderung in der Preispolitik des staatlichen Mineralölkonzerns Petrobras: Diesel- und Benzinpreise wechselten nun täglich entsprechend den Preisen auf dem Weltmarkt, während sich in der Regierungszeit von Dilma Rousseff (2011 bis 2016) Schwankungen bei den internationalen Kraftstoffpreisen nur mit großer Verzögerung auf dem nationalen Markt niedergeschlagen hatten. Niedrige Dieselpreise hatten der Regierung Rousseff auch als makroökonomisches Instrument gedient, um die Inflation zu dämpfen (ebd.). Als im April und Mai 2018 die Dieselpreise stark anstiegen, betraf dies nicht nur die Trucker. Für diese kam jedoch hinzu, dass sie nicht mehr in der Lage waren, ihre Kosten angemessen zu kalkulieren, da Frachtverträge Wochen vor Fahrtantritt vereinbart werden. Somit wurden die rasanten Preissteigerungen beim Brennstoff im Frühjahr 2018 zum primären Auslöser des Trucker-Streiks.

Die zweite Besonderheit des Streiks von 2018 ist die hohe Beteiligung und die überwältigende Unterstützung der Streikenden in der Öffentlichkeit. Schätzungen der Polizei gehen von 400.000 streikenden Truckern aus, die mit ihren Fahrzeugen an mehr als 700 Blockaden teilnahmen. Der vom Streik verursachte ökonomische Schaden war enorm. Abgesehen von den Truckern zog der Streik auch Taxi- und Uberfahrer*innen sowie bei anderen Lieferdiensten und im Transportsektor Arbeitende an, die sich zusammen mit verschiedenen Teilen der Bevölkerung an den Blockaden beteiligten. Der Streik kanalisierte die allgemeine Unzufriedenheit der Bevölkerung in Brasilien mit der Interimsregierung von Präsident Michel Temer. Diese allgemeine Unzufriedenheit erklärt die hohe Zustimmung der Öffentlichkeit zum Streik, die Umfragen zufolge bei zwischen 60 und 70 Prozent lag. In den letzten zwei Tagen des elftägigen Streiks schlossen sich auch noch Beschäftigte des Staatsunternehmens Petrobras dem Ausstand an.

Sucht man nach Belegen für die Fähigkeit von Arbeiter*innen in Transport und Logistik, den Warentransport und die Profitwirtschaft zu blockieren, so bietet sich der Streik der Trucker in Brasilien im Jahr 2018 als ein fast perfektes Beispiel an. Paradoxe Weise gelang es aber nicht, die hohe Blockademacht der Trucker und der sich ihnen anschließenden Gruppen dafür zu nutzen, um die Situation der Trucker mittel- und langfristig zu verbessern. Mit anderen Worten, die enorme ökonomische Macht der Blockaden konnte nicht in politische Macht übersetzt werden, die notwendig gewesen wäre, um die Forderungen der Trucker nach niedrigeren Dieselpreisen und nach staatlich festgelegten Minimalpreisen für Warentransporte durchzusetzen.

Wir betrachten im Folgenden nun in detaillierter Form die Mobilisierungen, Verhandlungen und politischen Diskussionen, die um den Trucker-Streik herum entstanden, um die Diskrepanz zwischen ökonomischer und politischer Macht zu verstehen bzw. die Diskrepanz zwischen der Effektivität der Blockaden und der Unfähigkeit der Trucker, ihre Forderungen umzusetzen.

Die Beschwerden der Trucker gegenüber der Organisation ABCAM erreichten einen Höhepunkt in den Wochen vor dem Streik. ABCAM schickte mehrere Briefe an den brasilianischen Präsidenten Temer, um ihn vor einem drohenden Streik zu warnen. ABCAM bat in den Briefen außerdem um Treffen mit Verantwortlichen in der Regierung, um gemeinsam nach Lösungen zu suchen. Die Briefe blieben unbeantwortet und ABCAM versandte am Freitag, den 18. Mai 2018, einen Streikaufruf per Facebook. Der Beginn des Streiks war für den nächsten Montag, den 21. Mai, angesetzt. ABCAM rief die Trucker dazu auf, während des Streiks zu Hause zu bleiben, was kaum Wirkung zeigte. Die Standesorganisation verlor sehr schnell die Kontrolle über den Streik.⁹ Die Protestform der Blockade hatte sich bereits in früheren Streiks der Trucker etabliert. Massive Straßenblockaden in ganz Brasilien begannen am 21. Mai und hielten elf Tage lang an.

Es war charakteristisch für die damalige Situation, dass die Bundesregierung schnell in Verhandlungen eintrat, aber unfähig schien, den Streik dadurch zu stoppen. Die Verhandlungen wurden mit zwölf verschiedenen Or-

9 Interview mit Caroline Brangel (ABCAM) am 19. September 2018 in Brasilia.

ganisationen geführt, die Trucker und Transportunternehmen vertreten, wie zum Beispiel ABCAM, CNTA (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos), Federação dos Transportadores Autônomos de Carga sowie Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Carga em Geral no Estado de São Paulo (Fetrabens). Zu Beginn des Streiks sprach die Regierung von einer Aussperrung durch die Transportunternehmen – dies war nicht vollkommen unzutreffend. Es stellte sich aber schnell heraus, dass die überwiegende Mehrheit der Blockierenden selbstständige Trucker waren. Nichtsdestotrotz versuchte die Regierung zunächst, den Streik zu unterbinden, indem sie einigen Transportunternehmen drohte, sie wegen illegaler Aussperrung zu verklagen und mit Militärgewalt die Blockaden aufzulösen. Beide Drohungen hatten nicht viel Effekt, da sie als leere Drohungen wahrgenommen wurden. Am Ende wurde das Militär nicht gegen die Streikenden eingesetzt. Nach einigen Tagen verkündete die Regierung zum zweiten Mal, dass sie erfolgreiche Verhandlungen mit den Truckern geführt habe, aber wieder hatte dies keine Wirkung auf die Blockaden, da nur wenige der zwölf Organisationen den beschlossenen Maßnahmen zugestimmt hatten. ABCAM als mitgliederstärkster Verband hatte mehrfach aus Protest gegen unzureichende Vorschläge der Regierung den Verhandlungstisch verlassen.¹⁰

Während des Streiks machte die Forderung einiger Trucker nach einem Eingreifen des Militärs Schlagzeilen, wobei unklar blieb, was die Soldat*innen konkret tun sollten. Viele Medien folgerten daraus, die Streikenden stünden aufseiten der politischen Rechten. Trotz der unkonkreten Forderung war jedoch klar, dass die Trucker sich ein Eingreifen des Militärs gegen die unpopuläre Temer-Regierung wünschten (die selbst politisch rechts einzuordnen ist). Der rechtsextreme Präsidentschaftskandidat Jair Bolsonaro (und spätere Präsident Brasiliens) unterstützte zunächst den Streik, um sich bereits in der zweiten Woche gegen ihn auszusprechen. Trotzdem gilt Bolsonaro bis heute in der Öffentlichkeit als politischer Partner der Trucker. Beobachter*innen des Streiks und Interviewpartner*innen betonten jedoch, dass nur ein Teil der Trucker die Forderungen nach einem Eingreifen des Militärs unterstützte und dass die Bedeutung dieser Gruppe von den Medien unzutreffend dargestellt wurde. Vielmehr zeichnen sich die etwa 400.000 Trucker, die an dem Streik teilnahmen, durch ganz verschiedene politische Orientierungen aus.

Was den Konflikt darüber hinaus zuspitzte, ist die Preispolitik des Staatskonzerns Petrobras, die Auslöser, wenn auch nicht die Ursache des Streiks war. Weil die Mehrheit der Trucker eine Abschaffung aller Steuern auf Diesel forderte, wurde die Bundesregierung als einer ihrer Gegenspieler wahrgenommen. Dazu ist anzumerken, dass ein Teil dieser Steuern zur Finanzierung von Sozialleistungen genutzt wird, vor allem für Festangestellte im öffentlichen Dienst. Die selbstständigen Trucker profitieren so gut wie gar nicht von diesem System. Andere Trucker wiederum forderten die Privatisierung von Petrobras, da sie das Unternehmen für den hohen Dieselpreis verantwortlich machten. Die Verbindung zum Dieselpreis motivierte die Gewerkschaften der Ölarbeiter*innen, sich dem Streik anzuschließen und damit Einfluss auf die Diskussion über die Preispolitik zu nehmen.¹¹ Die Gewerkschaften der Ölarbeiter*innen sind strikt gegen die Privatisierung von Petrobras und vertreten eine national ausgerichtete Energiepolitik, die eine gewisse ökonomische Unabhängigkeit von den globalen Ölmärkten und den global dominierenden nordamerikanischen und europäischen Ölkonzernen garantiert. Etwa die Hälfte der gewerkschaftlich organisierten Ölarbeiter*innen ist Mitglied in der Federação Unica dos Petroleiros (FUP), die dem größten Gewerkschaftsbund Central Única dos Trabalhadores (CUT) angehört. Die andere Hälfte ist in unabhängigen linken Gewerkschaften zusammengeschlossen. Der Streik der Ölarbeiter*innen begann gegen Ende des Streiks der Trucker mit ausdrücklichem Bezug auf den Trucker-Streik am 1. Juli 2018, wurde jedoch schnell gerichtlich verboten. Er war dennoch der ausschlaggebende Impuls für den Rücktritt von Petrobras-CEO Pedro Parente, den Präsident Temer am 19. Mai 2016, genau eine Woche nach seiner formellen Amtsübernahme nach dem Impeachment von Dilma Rousseff, eingesetzt hatte. Parente war derjenige, der tägliche Anpassungen an die globalen Energiepreise eingeführt hatte. Sein Rücktritt, der als Signal für das Umschwenken auf eine andere Preispolitik gewertet wurde, gilt weitgehend als Schlüsselmoment, der das Ende des Streiks herbeiführte.

Die brasilianische Bundesregierung beschloss in der Endphase des Streiks die folgenden Maßnahmen, die bis zum 31. Dezember 2018 wirksam waren, dem Ende der Legislaturperiode von Temer:

1. Der Dieselpreis wurde um 46 Centavos per Liter (etwa 10 Eurocent) reduziert, bei einem Gesamtpreis von 3,60 Real zu Beginn des Streiks.
2. Der Dieselpreis wurde für 60 Tage auf dem Niveau vom 28. Mai 2018 (minus 46 Centavos) eingefroren und Preisanpassungen für den Dieselpreis an den Tankstellen wurden monatlich vorgenommen. Der Preisanstieg von Dieseltreibstoff betrug zwischen Mai 2017 und Mai 2018 acht Prozent bei etwa ein Prozent Inflation.
3. Lastwagen ohne Ladung mit hochgeklappten Achsen hatten nur noch reduzierte Autobahngebühren zu entrichten.

¹⁰ Ebd.

¹¹ Interview mit Cloviomar Cararine Pereira, Federação Unica dos Petroleiros (FUP), am 17. Oktober 2018 in Rio de Janeiro; Interview mit Sergio Pope Edisen, Sindicato dos Petroleiros do Rio de Janeiro (SINDIPETRO-RJ), am 17. Oktober 2018 in Rio de Janeiro.

4. Das nationale Versorgungsunternehmen Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) wurde verpflichtet, 30 Prozent seiner Transportaufträge an selbstständige Trucker zu vergeben.

5. Die Bundesregierung legte Mindestfrachtpreise fest, damit die Trucker ihre Ausgaben decken können. Diese Maßnahmen sorgten zwar für eine kurzfristige Erleichterung der Situation der Trucker, stellten aber keinerlei mittel- oder langfristigen Lösungen bereit. Obwohl Preisanpassungen nun mit größerer Verzögerung erfolgten, fehlte weiterhin ein Mechanismus, der die brasilianische Ökonomie vor internationalen Entwicklungen des Ölpreises abschottet. Da Brasilien über eine große Ölindustrie und eine der weltweit umfangreichsten Offshore-Reserven an Öl verfügt, macht es wenig Sinn, dass die heimische Industrie Brasiliens den Veränderungen auf dem Weltmarktpreis für Öl folgt – außer für die Besitzer*innen von Aktien der großen privaten Ölkonzerne. Die neuen Vorgaben für Conab und die Ausnahmeregelung für Lkw mit hochgeklappten Achsen wirkten sich positiv aus, reichten aber nicht aus, um für die Trucker die Lücke zwischen Kosten und Frachtpreisen zu schließen. Aufgrund fehlender staatlicher Kontrollen der Einhaltung der Mindestpreise können viele Trucker trotz des Streiks im Jahr 2018 weiterhin nicht kostendeckend arbeiten.¹² Zudem beschloss die neue Regierung, ab Mai 2019 den Dieselpreis in Brasilien wieder täglich an die Weltmarktpreise für Öl anzupassen. Ein Problem der Verhandlungen zwischen Truckern, Transportunternehmen und der Regierung bestand darin, dass sie auf den Transportsektor beschränkt blieben bzw. auf den Straßengüterverkehr. Jede nur ansatzweise umfassende Lösung der Probleme der Trucker muss die Energiepolitik im weiteren Sinne mit einbeziehen, und hier vor allem das Staatsunternehmen Petrobras. Abgesehen von der Frage der Kraftstoffpreise setzt eine Verbesserung der Situation der Trucker nicht nur eine bessere Transportinfrastruktur und eine erhöhte Sicherheit auf den Straßen voraus (z. B. Schutz gegen Überfälle und Diebstahl von Fracht). Es bedarf auch alternativer Beschäftigungsoptionen für Lkw-Fahrer*innen in anderen Sektoren, also den Abbau eines Überangebots an Truckern auf einem Markt, der angesichts geringen Wirtschaftswachstums von einem rückgängigen Transportvolumen gekennzeichnet ist (siehe dazu CNT 2019a u. 2019b¹³). Ein drittes Element bestünde in einer erheblich stärkeren Regulierung der Frachtverträge, die Trucker normalerweise individuell aushandeln. Es war erwartbar, dass im Streik von 2018 die Frage einer nationalen Unabhängigkeit in der Energiepolitik und die nach alternativen Beschäftigungsmöglichkeiten für Trucker so gut wie keine Rolle spielten. Einerseits haben die verschiedenen Organisationen, die mit der Regierung verhandelten, als Repräsentanten von Transportunternehmen und von solo-selbstständigen Truckern sehr unterschiedliche und häufig widersprüchliche Forderungen. Andererseits erfordern die weitreichenden Folgen einer anderen Energiepolitik und von alternativen Beschäftigungsoptionen für Trucker eine umfassendere Perspektive. Die häufig apolitische Haltung der Vertreter*innen der Trucker verhinderte einen Ansatz, der über den Transportsektor hinausweist, obwohl nur ein solcher grundlegende Lösungen für die Probleme der Trucker verspricht. Mit anderen Worten, es stellte sich als unmöglich heraus, einen basisorientierten Gewerkschaftsansatz für eine bestimmte Berufsgruppe zu verfolgen, mit dem Ziel, mehr für diese zu erreichen als nur kurzfristige Erleichterungen. Es kam hinzu, dass die politische Ausgangslage, um über weiter gehende Programme zu verhandeln, denkbar ungünstig war. Die damalige Regierung von Temer war nicht nur extrem unpopulär, sondern stand kurz vor ihrer Ablösung. Von daher verfügte sie über wenig Autorität, weitreichende politische Maßnahmen zu verabschieden. Wie bereits erwähnt, verlangen fundamentale Veränderungen im Transportwesen wie eine stärkere Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene oder das Wasser den Ausbau einer entsprechenden Infrastruktur, was mehrere Jahre in Anspruch nimmt. Zudem ist es seit der Hinwendung von Dilma Rousseff in ihrer zweiten Amtszeit (2014 bis 2016) zu einer neoliberalen Wirtschaftspolitik – die mit der Präsidentschaft von Temer und Bolsonaro noch eine Radikalisierung erfuhr – extrem unwahrscheinlich geworden, dass die brasilianische Bundesregierung massiv in den Transportsektor eingreifen und eine effektive Kontrolle der Frachtpreise umsetzen wird. Die Auftraggeber im Straßengüterverkehr – das Agrobusiness sowie große Handels-, Rohstoff- und Industriekonzerne – sind einflussreiche Akteure, deren Profite unter einem Anstieg der Frachtpreise leiden würden. Außerdem sind die Trucker aufgrund der radikalen Liberalisierung des Arbeitsmarktes, des steilen Anstiegs des Anteils informeller Arbeit seit 2016 (Véras 2018) und des weiterhin schwachen Wachstums der brasilianischen Wirtschaft wenig motiviert, in anderen Bereichen nach Beschäftigung zu suchen. Sie fürchten zu Recht, dass dort die Arbeitsbedingungen womöglich noch schlechter sind. Angesichts der allgemeinen gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse scheint es für die Trucker durchaus Sinn zu machen, sich auf Forderungen zu konzentrieren, die lediglich ihren eigenen Sektor betreffen. Allerdings haben dieselben Kräfteverhältnisse auch die Wirksamkeit der nach dem Streik 2018 eingeleiteten politischen Maßnahmen beschränkt. Die Mindestpreise für den Warentransport auf der Straße wurden nicht flächendeckend

12 Im Jahr 2019 verhängte die Bundesbehörde Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) fast 20.000 Strafen gegen Auftraggeber von Warentransporten wegen Verstößen gegen die gesetzlich festgelegten Minimalpreise (ANTT 2020).

13 Das Gesamtvolumen an Transportdienstleistungen in Brasilien sank in den Jahren 2015 und 2016 jeweils um 10,4 Prozent und stieg im Jahr 2017 um 0,9 Prozent an. 2018 gab es einen Anstieg von 2,1 Prozent (CNT 2019b).

umgesetzt, was zu neuen Streikdrohungen der Trucker führte: von einem ersten Aufruf im September 2018 zu einem kleineren zweitägigen Streik im Dezember 2018, der hauptsächlich auf die Regionen Rio de Janeiro und São Paulo konzentriert war. Die Zugeständnisse bei der Gestaltung des Dieselpreises galten nur bis Ende 2018, wie oben bereits beschrieben. Als der Dieselpreis aufgrund der Weltmarktpreise im Frühling 2019 erneut anstieg, riefen die Trucker in Brasilien zu einem eintägigen Warnstreik auf. Eine größere Mobilisierung bahnte sich für den 30. April an. Die Bolsonaro-Regierung konnte die letztere Mobilisierung durch Verhandlungen mit Vertreter*innen von Truckern und Transportunternehmen verhindern, indem sie neue Mindestpreise für den Warentransport aushandelte und die Kontrolle ihrer Einhaltung versprach. Außerdem beschloss sie im April 2019 ein Programm zur Verbesserung der Infrastruktur der Landstraßen und Subventionen für den Kauf neuer Reifen. Obwohl dieses Programm finanziell schlechter ausgestattet ist als frühere Programme, etwa unter der Regierung Lula, konnte dadurch ein größerer Arbeitskampf zu Beginn der Amtszeit von Bolsonaro fürs Erste abgewendet werden.

Die strukturellen Probleme des Straßengüterverkehrs bleiben jedoch bestehen. Die neuen Richtlinien für Mindestpreise für Straßenfracht sind am 20. Juli 2019 in Kraft getreten. Bereits zwei Tage danach wurden sie im Auftrag der Bundesregierung von der Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) schon wieder ausgesetzt. Die Trucker hatten erneut mit Streik gedroht, da sie mit den Neuregelungen nicht zufrieden waren. Ihr Hauptkritikpunkt lautete, die festgelegten Mindestpreise reichten gerade einmal zur Kostendeckung, böten den Truckern jedoch kein ausreichendes Einkommen. Seit November 2019 gelten nun die folgenden Vorgaben:¹⁴

- a) Mautgebühren müssen zu den Mindestpreisen hinzuaddiert werden.
- b) Die Mindestpreise sind so zu kalkulieren, dass sie den Truckern ein Einkommen gewährleisten und zugleich Kosten für Mahlzeiten und Unterbringung während der Transportzeiten sowie Aufwendungen für Gebühren und Steuern abdecken.
- c) Die Mindestpreise sind an die Art der Fracht, an die Transportdistanz und an die für die Be- und Entladung der Fracht benötigten Zeiten anzupassen.

Zum Ende des Jahres 2019 waren die Dieselpreise erneut auf dasselbe Niveau gestiegen wie im Mai 2018, was zu einem erneuten Streikaufruf für den 16. Dezember 2019 führte. Die Mobilisierungen blieben aber weithin erfolglos und die Probleme der Trucker ungelöst.

FAZIT

Eine Schlussfolgerung einer auf dem Machtressourcenansatz basierenden Analyse des Trucker-Streiks wäre vermutlich, dass die selbstständigen Lkw-Fahrer*innen in Brasilien über erhebliche strukturelle Macht am Arbeitsplatz verfügen, da sie in der Lage waren, in einem sehr großen Land den Straßengüterverkehr zu blockieren. Sie haben dieser Perspektive zufolge aber wenig strukturelle Macht auf dem Arbeitsmarkt. Demnach versuchten die Trucker, die erste Form der strukturellen Macht einzusetzen, um damit den fehlenden Zugriff auf die zweite Form struktureller Macht zu kompensieren. Die Trucker verfügten über einen gewissen Grad an Macht durch Assoziation und angesichts der enormen Unterstützung durch die Bevölkerung und verbündete Gruppen über einen hohen Grad an gesellschaftlicher Macht. Allerdings, so ließe sich argumentieren, ist ihre Macht durch Assoziation aufgrund der hohen Zahl von Organisationen im Transportsektor und deren heterogene Agenda begrenzt. Dasselbe gilt für ihre institutionelle Macht, da die Trucker sich nicht auf bereits etablierte gesetzliche Regulierungen beziehen konnten. Aus Sicht des Machtressourcenansatzes ließe sich behaupten, dass die fehlende institutionelle Macht (also fehlende Regulation des Warenverkehrs auf der Straße) in dem Konflikt entscheidend war.

In diesem Beitrag wird dagegen die These vertreten, dass mit dem Machtressourcenansatz nicht erfasst werden kann, warum die Trucker in Brasilien trotz des Zugangs zu verschiedenen Machtressourcen nicht in der Lage waren, ihre eigene Situation zu verbessern. Macht wird nicht als Summe oder in der modifizierten Version des Machtressourcenansatzes (Schmalz et al. 2018) als spezifische und kontextangepasste Kombination von Ressourcen ausgeübt. Die Fixierung auf Ressourcen verhindert, dass bei Forschenden und Akteuren in Arbeitskämpfen Konzepte entwickelt werden, die materielle Schranken und Zwänge mit berücksichtigen und überwinden können. Der Fall der Trucker in Brasilien zeigt, wie strukturelle Zwänge auf der Ebene von nationalen und globalen Märkten, das Machtungleichgewicht zwischen brasilianischer Industrie, dem Agrobusiness und den Truckern sowie die materiellen Grenzen der Verkehrsinfrastruktur der Handlungs- und Durchsetzungsfähigkeit der Trucker Grenzen setzen. Da der Machtressourcenansatz weiterhin an einer ökonomistischen und sektoral begrenzten Perspektive auf Arbeitsverhältnisse festhält – trotz des Bemühens, seinen Begriffsapparat

14 Die Verordnung wurde hier veröffentlicht: www.legisweb.com.br/legislacao/?id=384904.

um das Konzept gesellschaftlicher und institutioneller Macht zu erweitern –, können strukturelle Beschränkungen durch Bedingungen der politischen Ökonomie und durch ungleiche Machtverhältnisse (Industrie- und Agrarkapital können sich gegenüber dem Staat grundsätzlich mehr Geltung verschaffen als die Trucker) hiermit nicht angemessen in die Untersuchung einbezogen werden.

Das Kernproblem für die Trucker in Brasilien ist die Lücke zwischen Kosten und Frachtpreisen, das heißt, die Kosten der Trucker sind höher als die Frachtpreise. Diese Lücke wird einerseits durch die schlechte Qualität des Straßennetzes, überfüllte Straßen und Frachtdiebstahl verursacht. All dies ist auf die mangelhafte Verkehrsinfrastruktur und auf Sicherheitsprobleme zurückzuführen. Hier einen grundlegenden Wandel herbeizuführen, erfordert eine Verbesserung des Straßennetzes sowie eine partielle Verschiebung des Warentransports auf den Schienen- und Schiffsverkehr. Dafür werden entsprechende Investitionen der Regierung sowie veränderte VergabeprozEDUREN an private Anbieter*innen von Infrastruktur benötigt. Interviewpartner*innen aus regierungsnahen Thinktanks schätzen, dass es mindestens zehn Jahre dauern wird, bevor die größten logistischen Engpässe beseitigt sind, wenn es überhaupt dazu kommt. Paradoxerweise würde eine Verlagerung des Warentransports auf die Schiene und den Schiffsverkehr – so notwendig sie für die Entlastung der überfüllten Straßen ist – die Nachfrage nach einem Güterverkehr auf der Straße schwächen und damit das Problem des Überangebots an Truckern verschärfen.

Eine weitere Ursache für die Differenz zwischen Kosten und Frachtpreisen ist die Energiepolitik der brasilianischen Regierung, die seit der Machtübernahme durch Temer im Jahr 2016 eine Wendung hin zu einer Anpassung an den Weltmarktpreis für Öl vollzogen hat. Bis heute wird an dieser Linie festgehalten. Der Ölpreis ist eine zentrale politische Frage, die potenziell von den Truckern beeinflusst werden kann. Aber um eine Rückwendung hin zur früheren Politik von nur moderaten Preisanpassungen zu erreichen, bräuchte es höchstwahrscheinlich eine breitere gesellschaftliche oder politische Koalition, die über die Trucker hinausgeht. Die Ölarbeiter*innen hatten dies verstanden, aber ihr Bündnis mit den Truckern im Jahr 2018 war anscheinend nur von kurzer Dauer.

Ein dritter Ursachenkomplex für die Lücke zwischen Kosten und Frachtpreisen sind die Interessen des Agrar- und Industriekapitals, deren Produkte von den Truckern transportiert werden. Die größten Frachtvolumen für den Export – abgesehen von Minenkonzernen, die Eisen, Eisenerz und Bauxit in der Regel über ihre eigenen Eisenbahnlinien oder Viadukte transportieren lassen – gehen auf das Agrobusiness zurück. Soja und Mais sind mit Abstand die wichtigsten Transportgüter, zudem die mit den längsten Transportwegen, da sich die Wachstumsregionen für diese Rohstoffe, die Bundesstaaten Mato Grosso und Mato Grosso do Sul sowie die südlichen Regionen der Bundesstaaten Para und Maranhao, in großer Entfernung zu den Häfen befinden (MTTPA 2017 u. 2018).¹⁵ Wie bereits dargelegt, trifft ein Anstieg der Dieselpreise das Agrarkapital gleich dreifach. Bisher war es dazu in der Lage, die Frachtpreise niedrig zu halten, um den Preisanstieg beim Diesel und die damit einhergehenden Preiserhöhungen für Inputs (Dünger, Pestizide etc.) zu kompensieren. In anderen Worten: Eine Erhöhung der Frachtpreise ist nur denkbar, wenn das Agrarkapital, das in Brasilien seit dem frühen 20. Jahrhundert eine bedeutsame ökonomische und politische Macht ist, an Einfluss verliert. Gerade ist jedoch genau das Gegenteil zu beobachten. Präsident Bolsonaro protegiert den aktuell dynamischsten Sektor der brasilianischen Ökonomie (siehe Sauer 2019). Das Agrarbusiness und seine Repräsentant*innen im Parlament waren die erste Kapitalfraktion in Brasilien, die Bolsonaros Präsidentschaftskandidatur 2018 offen unterstützten.

Daher dürfte es extrem schwierig werden, Forderungen durchzusetzen, die das Agrarkapital negativ treffen würden. Obwohl die allgemeine Situation des brasilianischen Agrarsektors derzeit sehr günstig ist, fürchten deren Vertreter*innen die direkte Konkurrenz durch die USA als dem weltweit größten Sojaproduzenten und die dort niedrigen Logistikkosten. Sie werden sich deswegen weiterhin sträuben, den Truckern in Brasilien höhere Frachtpreise zu zahlen. Außerdem gibt es jenseits des Agrobusiness derzeit kaum ökonomische Sektoren in Brasilien mit einer soliden Wachstumsperspektive, weswegen die gegenwärtige kapitalfreundliche Regierung es vermeiden wird, ihm höhere Kosten zuzumuten. Von daher ist die Verhandlungsmacht der Trucker außerordentlich schwach, während ihre unmittelbaren Gegner*innen extrem gut aufgestellt sind.

Die starke Position der Unternehmen des Agrar- und Bergbaukapitals ist angelegt im neo-extraktivistischen Entwicklungsmodell der brasilianischen Gesellschaft, die in den 2000er Jahren – das heißt in den Amtszeiten von Lula und Rousseff – erneut in eine beträchtliche Abhängigkeit von anderen Ökonomien geraten ist, die im großen Umfang (weiterverarbeitete) Rohstoffe aus Brasilien importieren. Während Pläne für eine neue Industrialisierungswelle in den 2000er Jahren nur partiell realisiert wurden, hat sich die ökonomische Bedeutung der Rohstoffexporte nach dem Impeachment gegen Rousseff im Jahr 2016 noch intensiviert (Sauer 2019; Fonseca et al. 2019).

15 Die Exportvolumen betragen im Jahr 2015: 379 Millionen Tonnen Mineralien, 71 Millionen Tonnen Mais und Soja, 51 Millionen Tonnen Kraftstoffe, 26 Millionen Tonnen Zucker und Ethanol, 19 Millionen Tonnen Metallprodukte, 15 Millionen Tonnen Chemieprodukte, 14 Millionen Tonnen Papier und Zellulose, 6 Millionen Tonnen Fleisch, 4 Millionen Tonnen Holz und Holzprodukte und 2 Millionen Tonnen Kaffee (MTTPA 2018: 21).

Ein weiterer Problemkomplex in diesem Zusammenhang ist die Spannung zwischen einem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Dienst der Rohstoffökonomie und ökologischen Ansprüchen sowie den Interessen von traditionellen Gemeinschaften und Kleinbauern, die zunehmend von Agrar- und Minenunternehmen von ihrem Land vertrieben werden. Ausbau und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, und hier besonders des Straßenbaus, sind entscheidende Impulse für die Entwaldung in Brasilien (Cattaneo 2001; Fearnside 2008; Kroeger 2017). Es bleibt noch hinzuzufügen, dass der Transport von Rohstoffen wie Soja und Eisen in ferne Kontinente eine Hauptursache des weltweiten Anstiegs der CO₂-Emissionen ist. Damit stehen die kurzfristigen sektoralen Interessen der Trucker an besseren Verkehrswegen in direktem Widerspruch zum mittelfristigen Interesse der brasilianischen und globalen Arbeiterklasse.

Das heißt, eine Analyse der Dilemmata und Herausforderungen, mit denen die Trucker in Brasilien konfrontiert sind, muss folgende Faktoren mit in den Blick nehmen: Brasiliens Stellung auf dem Weltmarkt und in der internationalen Arbeitsteilung, die langfristigen ökonomischen Strategien, die in die Gesellschaftsformation Brasiliens eingeschrieben sind, die Energiepolitik und -basis des Landes sowie die Machtverteilung zwischen Truckern und ihren Auftraggebern. Diese Konstellation provoziert die folgenden Schlussfolgerungen in Bezug auf die Lage der Trucker in Brasilien: Solange der Staat auf bedeutende Eingriffe verzichtet, um stabiles Wachstum und Beschäftigung in anderen Wirtschaftsbereichen zu ermöglichen, werden das Überangebot an Truckern weiter bestehen und die Frachtpreise niedrig bleiben.

Das Beispiel der Trucker zeigt nicht nur, dass die sogenannte logistische Macht nicht isoliert vom größeren Kontext verstanden werden kann. Das Problem verengt sich auf zwei Aspekte: Die Trucker waren bisher nicht in der Lage, ihre Kosten an ihre Auftraggeber weiterzugeben und sich einer umfassenderen politischen Programmatik anzuschließen, da es im gegenwärtigen politischen Szenario keine Akteure gibt, die eine solche vertreten. Sie selbst vermochten es bislang auch nicht, eine solche zu formulieren. An dieser Stelle wirken politisch-ideologische Verbindungen zwischen verschiedenen Akteuren (bzw. ihr Mangel) (siehe Fox-Hodess 2017), die außerhalb der konzeptionellen Reichweite des Machtressourcenansatzes verbleiben. So haben zum Beispiel konservative Ideologien bei einem Teil der Trucker eine gemeinsame Mobilisierung gegen die Regierung Bolsonaro im Jahr 2019 verhindert, genauso wie Bündnisse mit Teilen der Gewerkschaften, die von den Truckern als Vorfeldorganisationen der früheren Regierungspartei PT identifiziert werden. Die Frage der politischen Kräfteverhältnisse aber lässt sich nicht mit dem Machtressourcenansatz klären, da spezifisch politische Sachverhalte jenseits sektoral begrenzter Forderungen nicht in dessen Begriffsapparat integriert werden können. Dies stellt nicht nur ein Problem für den Machtressourcenansatz dar, sondern auch für basisgewerkschaftliche Strömungen, die sich exklusiv auf die am Arbeitsplatz verankerten Interessen von Arbeiter*innen beziehen.

Die hier vorgenommene Untersuchung des speziellen Falls der Trucker in Brasilien hat gezeigt, dass ein Ansatz, der die politische Ökonomie ins Zentrum stellt, viel eher dazu geeignet ist, um nachzuvollziehen, warum es Arbeiter*innen gelingt (oder nicht gelingt), ihre Löhne und Beschäftigungsbedingungen zu verbessern. Die hierzu erforderliche Macht kann nicht erfasst werden, indem man nach spezifischen Fähigkeiten oder Ressourcen oder ihrer geschickten und kontextspezifischen Kombination sucht, sondern dies erfordert eine politisch-ökonomische Analyse auf verschiedenen Abstraktionsebenen. Es ist deutlich geworden, dass die Mobilisierung der Trucker in Brasilien nur dann wirklich erfolgreich sein kann, wenn sie mithilfe einer breiteren politischen Strategie auch auf einige der strukturell verankerten Charakteristika der Gesellschaftsformation Brasiliens einwirkt. Angesichts der (bisher) fehlenden Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Organisationen der Trucker und angesichts des Mangels an starken politischen Bündnispartnern hat die Macht der im Logistikbereich tätigen Arbeiter*innen, *choke points* zu blockieren, noch keine durchschlagenden Ergebnisse gebracht.

LITERATUR

- Alimahomed-Wilson, Jake/Ness, Immanuel (2018): Introduction: Forging Workers' Resistance Across the Global Supply Chain, in: dies. (Hrsg.): *Choke Points: Logistics Workers Disrupting the Global Supply Chain*, London, S. 1–15.
- ANTT/Agência Nacional de Transportes Terrestres (2020): Balanço: ANTT lavra cerca de 20 mil autos sobre tabela de frete, 3.2.2020, unter: www.antt.gov.br/salalmprensa/noticias/arquivos/2020/02/Balanco_ANTT_lavra_cerca_de_20_mil_autos_sobre_tabela_de_frete.html.
- Beary Jr., William J. (1997): Expeditionary Ship-to-Shore Logistics: Can We Get There from Here?, Newport.
- Bender, Jeremy (2015): These 8 narrow chokepoints are critical to the world's oil trade, in: *Business Insider*, 1.4.2015, unter: www.businessinsider.com/worlds-eight-oil-chokepoints-2015-4?r=US&IR=T.
- Bernes, Jaspers (2016): Logistics, Counterlogistics and the Communist Prospect, in: Toscano, Alberto/Bernes, Jaspers (Hrsg.): *Outcast and starving amid the wonders we have made. A communist debate on logistics*, S. 27–49, unter: <https://drive.google.com/file/d/0B50Mf-NVA2afVkrRkbmJpd3ctaUE/view>.
- Block, Bruce A. (1992): Avoiding a Logistics Chokepoint, in: *Army Logistician* 700, S. 21–23.
- Bonacich, Edna/Wilson, Jake B. (2008): Getting the Goods: Ports, Labor, and the Logistics Revolution, Ithaca.
- Brookes, Marissa (2013): Varieties of Power in Transnational Labour Campaigns: Understanding Workers' Structural, Institutional, and Coalitional Power in the Global Economy, in: *Labour Studies Journal*, 38 (3), S. 181–200.
- Brookes, Marissa/McCallum, Jamie K. (2017): The New Global Labour Studies: A Critical Review, in: *Global Labour Journal*, 8 (3), S. 201–218.
- Cattaneo, Andrea (2001): Deforestation in the Brazilian Amazon: comparing the impacts of macroeconomic shocks, land tenure, and technological change, in: *Land Economics* 7, S. 219–240.
- CNT/Confederação Nacional de Transporte (2018): Anuário CNT do Transporte, Brasília, unter: <http://anuari-odotransporte.cnt.org.br/2018/>.
- CNT/Confederação Nacional de Transporte (2019a): Baixo crescimento brasileiro deve perdurar em 2019 em função do mau desempenho do mercado interno e da economia global, *Conjuntura do Transporte*, 16.10.2019, unter: www.cnt.org.br.
- CNT/Confederação Nacional de Transporte (2019b): Transporte em Numeros, 12.12.2019, unter: www.cnt.org.br.
- Coe, Neil (2014): Missing Links: Logistics, governance and upgrading in a shifting global economy, in: *Review of International Political Economy*, 21 (1), S. 224–256.
- Cowen, Deborah (2014): *The Deadly Life of Logistics. Mapping Violence in Global Trade*, Minneapolis.
- Curcio, Anna/Roggero, Gigi (2018): Logistics is the Logic of Capital, *Viewpoint*, 25.10.2018, unter: www.viewpointmag.com/2018/10/25/logistics-is-the-logic-of-capital/.
- Dallas, Mark P./Ponte, Stefano/Sturgeon, Timothy J. (2019): Power in global value chains, in: *Review of International Political Economy*, 26 (4), S. 666–694.
- Dörre, Klaus/Holst, Hajo/Nachtwey, Oliver (2009): Organising – a strategic option for trade union renewal?, in: *International Journal of Action Research*, 5 (1), S. 33–67.
- Easterling, Keller (2014): *Extrastatecraft. The Power of infrastructure space*, London.
- EPL/Empresa de Planejamento e Logística (2017): *Boletim de Logística*, Brasília.
- EPL/Empresa de Planejamento e Logística (2018): *Plano Nacional da Logística. PNL – 2025*, Brasília.
- Fearnside, Philip (2008): The roles and movements of actors in the deforestation of Brazilian Amazonia, in: *Ecology and Society*, 13 (23), unter: www.ecologyandsociety.org/vol13/iss1/art23/.
- Fox-Hodess, Katy (2017): (Re-)Locating the Local and National in the Global: Multi-Scalar Political Alignment in Transnational European Dockworker Union Campaigns, in: *British Journal of Industrial Relations*, 55 (3), S. 626–647.
- Gallas, Alexander (2018): Class Power and Union Capacities: A Research Note on the Power Resources Approach, in: *Global Labour Journal*, 9 (3), S. 348–352.
- Gereffi, Gary (1994): The Organization of Buyer-Driven Global Commodity Chains: How US Retailers Shape Overseas Production Networks, in: Gereffi, Gary/Korzeniewicz, Miguel (Hrsg.): *Commodity Chains and Global Capitalism*, Westport, S. 95–122.
- Henderson, Jeffrey/Dickens, Peter/Hess, Martin/Coe, Neil/Wai-Chung Yeung, Henry (2002): Global production networks and the analysis of economic development, in: *Review of International Political Economy*, (9) 3, S. 436–464.
- Herod, Andrew (2002): Organizing globally, organizing locally. Union spatial strategy in a global economy, in: Harrod, Jeffrey/O'Brien, Robert (Hrsg.): *Global Unions?*, New York, S. 83–98.

- IBRD/International Bank of Reconstruction and Development (2012): How to Decrease Freight Logistics Costs in Brazil. Transport Papers TP-39, Weltbank, Washington, DC.
- Infra Partners (2018): Unveiling the Brazilian truckers' mega strike and perspectives for the industry, 4.6.2018, unter: www.infrapartners.com.br/wp-content/uploads/Infra-Partners-Report-20180604.pdf.
- International Union of Railways (2014): Railway Statistics 2014, unter: https://uic.org/IMG/pdf/synopsis_2014.pdf.
- Jaffee, David/Bensman, David (2016): Draying and Picking: Precarious Work and Labor Action in the Logistics Sector, in: *Working USA*, 19, S. 57–79.
- Kroeger, Markus (2017): Inter-sectoral determinants of forest policy: The power of deforesting actors in post-2012 Brazil, in: *Forest Policy and Economics* 77, S. 24–32.
- La Banda Vaga (2019): Nationales Erneuerungsprogramm, nachgeholt. Thesenpapier von La Banda Vaga zu den Hintergründen und Konsequenzen von Industrie 4.0, in: *express* 12/2019, unter: www.labournet.de/branchen/auto-brd-allgemein/nationales-erneuerungsprogramm-nachgeholt-thesenpapier-zu-hintergruenden-und-konsequenzen-von-industrie-4-0/.
- Lichtenstein, Nelson (2009): *The Retail Revolution. How Wal-Mart Created a Brave New World of Business*, New York.
- Malm, Andreas (2016): *Fossil Capital. The Rise of Steam Power and the Roots of Global Warming*, London.
- Marx, Karl (1885): *Das Kapital. Kritik der politischen Ökonomie. Zweiter Band*, Berlin (Ost).
- MTPA/Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (2017): *Corredores Logísticos Estratégicos. Volume I – Complexo de Soja e Milho*, Brasília.
- MTPA/Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (2018): *Corredores Logísticos Estratégicos. Volume II – Complexo de Minério de Ferro*, Brasília.
- Mufakhir, Abu/Al'ayubby Pelu, Alfian/Panimbang, Fahmi (2018): «The Drivers Who Move This Country Can Also Stop It»: The Struggle of Tanker Drivers in Indonesia, in: Alimahomed-Wilson, Jake/Ness, Immanuel (Hrsg.): *Choke Points: Logistics Workers Disrupting the Global Supply Chain*, London, S. 199–213.
- Neilson, Brett (2012): Five theses on understanding logistics as power, in: *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory*, 13 (3), S. 322–339.
- Newell, Peter (2019): *Trasformismo or transformation? The global political economy of energy transitions*, in: *Review of International Political Economy*, 26 (1), S. 25–48.
- Newsome, Kirsty (2010): *Work and employment in distribution and exchange: moments in the circuit of capital*, in: *Industrial Relations Journal*, 41 (3), S. 190–205.
- Nowak, Jörg (2018): *The Spectre of Social Democracy. A Symptomatic Reading of the Power Resources Approach*, in: *Global Labour Journal*, 9 (3), S. 353–360.
- Rodrigue, Jean-Paul (2006): *Challenging the derived transport-demand thesis: geographical issues in freight distribution*, in: *Environment and Planning A* 38, S. 1449–1462
- Runciman, Carin (2019): *The «Double-edged Sword» of Institutional Power: COSATU, Neo-liberalisation and the Right to Strike*, in: *Global Labour Journal*, 10 (2), S. 142–158.
- Sauer, Sergio (2019): *Rural Brazil during the Lula Administrations. Agreements with Agribusiness and Disputes in Agrarian Policies*, in: *Latin American Perspectives*, 46 (4), S. 103–121.
- Schmalz, Stefan/Ludwig, Carmen/Webster, Edward (2018): *The Power Resources Approach: Developments and Challenges*, in: *Global Labour Journal*, 9 (2), S. 113–134.
- Schmalz, Stefan/Ludwig, Carmen/Webster, Edward (2019): *Power Resources and Capitalism*, in: *Global Labour Journal*, 10 (1), S. 84–90.
- Schroeder, Elcio Mario/Castro, Jose de (1996): *Transporte Rodoviario de Carga no Brasil: Situação Atual e Perspectivas*, in: *Revista do BNDES*, 3 (6), S. 173–188.
- Selwyn, Benjamin (2015): *Twenty-first-century International Political Economy: a class-relational perspective*, in: *European Journal of International Relations*, 21 (3), S. 513–537.
- Selwyn, Benjamin (2019): *Poverty chains and global capitalism*, in: *Competition and Change*, 23 (1), S. 71–97.
- Silver, Beverly (2003): *Forces of Labour. Workers' Movements and Globalization since 1870*, Cambridge.
- Sowers, Elizabeth A./Ciccantell, Paul S./Smith, David A. (2017): *Are Transport and Raw Materials Nodes in Global Commodity Chains Potential Places for Worker/Movement Organization?*, in: *Journal of Labor and Society* 2/2017, S. 185–205.
- Summerhill, William R. (2003): *Order Against Progress: Government, Foreign Investment and Railroads in Brazil, 1854–1913*, Palo Alto.
- UNCTAD/United Nations Conference on Trade and Development (2015): *Key Statistics and Trends in International Trade 2014*, New York/Genf, unter: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditctab2014d2_en.pdf.
- UNCTAD/United Nations Conference on Trade and Development (2019): *Review of Maritime Transport 2019*, New York/Genf, unter: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf.

- Véras, Roberto (2018): *Crisis and Social Regression in Brazil*, Amsterdam.
- Webster, Edward/Lambert, Rob/Bezuidenhout, Andries (2008): *Grounding Globalization. Labour in the Age of Insecurity*, New York.
- Wright, Erik Olin (2000): *Working-Class Power, Capitalist-Class Interests, and Class Compromise*, in: *American Journal of Sociology*, 105 (4), S. 957–1002.
- Wright, Christopher/Lund, John (2006): *Variations on A Lean Theme: Work Restructuring in Retail Distribution*, in: *New Technology, Work and Employment*, 21 (1), S. 59–74.