2021/47 Thema

https://www.jungle.world/artikel/2021/47/die-seeleute-haben-am-meisten-gelitten

Ein Gespräch mit dem Logistikexperten und Historiker Sergio Bologna über die Probleme in der Containerschifffahrt

»Die Seeleute haben am meisten gelitten«

Interview von **Paul Simon**

Die durch die Covid-19-Pandemie ausgelösten Probleme in der Containerschifffahrt werfen ein Schlaglicht auf die katastrophalen Arbeitsbedingungen in der Logistik. Doch ein Ende der weltweiten Lieferketten ist nicht abzusehen.

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

Es ist nicht nur die Schifffahrt, sondern das ganze System der globalen Lieferketten, das in einer Krise steckt. Als in den siebziger und achtziger 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.

> »Ob Produktion tatsächlich wieder zurück in die Zentren verlagert werden kann, ist zweifelhaft. Die Unternehmen wollen ja weiterhin Zugang zu billigen Arbeitskräften.«

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 immer größeren Schiffen, über 400 Meter lange Schiffe, die mehr als 20 000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, also 20 Fuß – 6,1 Meter – lange Standardcontainer, Anm. d.Red.) transportieren können. Wozu das auf einigen engen Seewegen führen kann, zeigte die -Blockierung des Suez-Kanals 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.

Warum ist der Fahrermangel so ein 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, potentiellen 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 alles 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.

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 Produktion 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.

Sergio Bologna *ist* ***Präsident der Agentur Maritimer Unternehmer Triests****. Er war 20 Jahre lang als Hochschullehrer für Geschichte der Arbeiterbewegung und Industriegesellschaft tätig und ist Autor zahlreicher Bücher 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.*

Satellitensicht auf die Weltwirtschaft

Dem Statistikportal Statista zufolge werden 80 Prozent aller Güter des Welthandels auf dem Seeweg transportiert, 60 Prozent davon in Containern. Das im Containerhandel transportierte Gewicht ist von 102 Millionen Tonnen im Jahr 1980 auf 1,85 Milliarden Tonnen im Jahr 2020 angestiegen.

Weil der Containerhandel so wichtig für die Weltwirtschaft ist, zeigen sich Konjunkturschwankungen hier deutlich. Während der Weltwirtschaftskrise 2009 sank die Zahl der jährlich transportierten Container von 516 Millionen auf 472 Millionen. Dagegen war der Rückgang aufgrund der Covid-19-Pandemie moderat: 2019 wurden 802 Millionen Container verschifft, im Jahr 2020 nur 775 Millionen, und für dieses Jahr werden bereits wieder 827 Millionen Container vorhergesagt.

Doch hinter diesen Zahlen verbirgt sich ein deutlicher Konjunktureinbruch: Im zweiten Quartal 2020 ging die Wirtschaftsleistung der 38 Staaten der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) um 9,8 Prozent zurück, das größte Minus, das von der OECD je verzeichnet wurde. Erst im weiteren Lauf des Jahres stabilisierte sich die Lage wieder, so dass die Wirtschaft des OECD-Raums über das Jahr gerechnet nur um 4,8 Prozent schrumpfte.

Insbesondere Finanzmarktanalysten versuchen seit Jahren, aus neuen Datenquellen Echtzeit-Wirtschaftsdaten zu generieren, um möglichst schnell auch auf plötzliche Konjunkturschwankungen reagieren zu können. »Nowcasting« nennt sich diese Disziplin, in Anlehnung an das englische Wort »forecast«, zu Deutsch: Prognose. Die OECD bietet beispielsweise eine wöchentliche Wirtschaftsprognose an, die auf der Häufigkeit gewisser Google-Suchbegriffe basiert: »Sozialhilfe«, »Bankrott« oder »Essensspenden« deuten auf eine Rezession hin. Forscher der japanischen Zentralbank versuchten, mit GPS-Informationen von Smartphones das Kundenaufkommen in Einkaufszentren zu messen. Auch Lastwagen, Züge und Schiffe sind mit GPS-Sendern ausgestattet. So lieferte die Containerschifffahrt im vergangenen Jahr in Echtzeit Informationen darüber, wie stark die Weltwirtschaft von der Pandemie beeinträchtigt wurde. Experten der Welthandelskonferenz Unctad haben so errechnet, dass die Zahl der in Häfen ankommenden Containerschiffe im Jahr 2020 seit Mitte März fiel und ab Ende Juni langsam wieder stieg. *ps*

© Jungle World Verlags GmbH