

# Erövra flaskhalsarna

[Intervju med Jake Alimahomed-Wilson, Katy Fox-Hodess, Kim Moody ur [Jacobin magazine](#), 9 oktober 2018. Intervjuare Chris Browne. Översättning från engelska, Göran Källqvist.]

**Inom logistikindustrin, från hamnarbetare till lastbilschaufförer till utkörare, är tid avgörande. Arbetarnas möjlighet att kontrollera den tiden ger dem ett enormt inflytande inom den globala ekonomin.**

Dagens globala ekonomi är beroende av ett jämnt flöde av varor, produkter och råvaror över hela världen. Företag som Amazon har blivit så jättelika att de nu skickar 400 paket per sekund. Men allt det hänger på miljontals arbetares arbete i hamnar, lager och logistikcenter. Om den internationella leverantörskedjan bryts så kommer kapitalismen att sluta att fungera.

Denna ”logistikrevolution” har både öppnat nya fronter och unika utmaningar för organiseringen av arbetare. Om arbetarrörelsen och vänstern vill dra fördel av det, måste de inse både dess globala innebörd och verkligheten på verkstadsgolvet.

Med detta i åtanke talade Chris Browne från Pluto Books’ podd [Radicals in Conversation](#) med några viktiga forskare och organisatörer på området: Jake Alimahomed-Wilson, professor i sociologi på California State University, Long Beach och medredaktör för [Choke Points: Logistics Workers Disrupting the Global Supply Chain](#); Katy Fox-Hodess, universitetslärare i arbete, sysselsättning, människor och organisationer på universitet i Sheffield; och Kim Moody, grundare av *Labor Notes* och författare till ett stort antal böcker om amerikanska arbetarrörelsen, senast *On New Terrain*, och gästforskare vid Centrum för studier av produktion av anlagd miljö på universitetet i Westminster.

**CB:** Vad är logistikindustri? Och vad menar vi när vi talar om logistikarbetare?

**JAW:** Om du beställer något från Amazon och det kommer till din dörr, så är det en hel kedja av arbetare inom logistiksektorn i hela världen som flyttar varan.

Med början hos en produktionsarbetare placeras den på en lastpall i en container, och det finns idag sex miljoner containers runt om i världen. Containern placeras sedan bak på en lastbil och transporteras till en hamn.

Hamnarbetarna lastar ombord varorna på ett enormt containerfartyg, som sjömän – en annan logistikarbetare – tar till en annan hamn. Där kommer hamnarbetare att lasta av varorna och antingen lastbilschaufförer eller järnvägsarbetare – båda logistikarbetare – kommer att flytta varorna till ett distributionscentrum eller lager, där en annan grupp logistikarbetare jobbar.

Logistiksektorn ha blivit en mycket viktig del i den moderna globala ”just-in-time”-ekonomin. Tid är en avgörande del av dagens kapitalism.

**KFH:** Logistik uppstod faktiskt som en militärvetenskap, och det var först efter Andra världskriget som folk inom affärsvärlden började se logistik som något som kan ge konkurrensfördelar. Med tiden, i synnerhet sedan 1980-talet, blev logistik den absolut viktigaste faktorn för att få

konkurrensfördelar för multinationella företag som är hårt indragna i internationell handel.

Det är därifrån makten kommer: internationell handel som vi känner den idag skulle inte kunna existera utan logistikindustrin. Före 1960-talet, och i många delar av världen senare än det, var sättet att flytta varor så helt annorlunda. Varor tillverkades på ett enda ställe, packades på ett antal olika sätt, transporterades till hamnar på ett antal olika sätt, packades om på varje del av vägen.

Det några storföretag räknade ut var att de genom att införa vissa teknologiska uppfinningar – speciellt containers – kunde få processen att bli många, många gånger smidigare.

Globala logistikplatser är beroende av det Jake kallade ”just-in-time”, där varorna i idealfallet inte tillbringar någon längre tid. I grund och botten är det källan till denna konkurrensfördel. Tid är det som kan ge arbetare i denna industri en hel del makt. Om de kan störa en industri som är helt beroende av att flytta saker snabbt så kan det leda till det enorma förluster för arbetsgivarna.

**KM:** Jag visades nyligen runt i området kring Chicago där dessa enorma lager och mellanstationer finns. Alla är helt nya. Logistikerna har kommit att organiseras kring dessa enorma ”kluster”.

Klustren är placerade kring storstadsområden och alla utnyttjar det man kan kalla den ”industriella reservarmén” – till största delen färgade arbetare som hamnat i dessa lager under de senaste 10-15 åren. I Chicago-området säger officiella beräkningar att det finns omkring 160.000 personer i detta kluster. Det är i själva verket en underskattning eftersom de inte räknar andra arbetare som järnvägs- eller IT-arbetare, som ökar siffran till omkring 200.000.

Det de har gjort är att återskapa det som företagsvärlden i USA förstörde för 30 år sedan när de flyttade från städer som Detroit eller Gary eller Pittsburgh. De försökte slippa de här jättelika grupperna av kroppsarbetare, i synnerhet fackligt organiserade och färgade arbetare. För att flytta varor – längs mycket mer utspridda produktionskedjor än tidigare – har de återskapat dessa enorma ansamlingar av låglönearbetare.

Dessa kluster är flaskhalsar i en mycket verklig mening. Om en stoppar en liten andel av den aktivitet som äger rum på dessa ställen, svämmer hela rörelsen av varor och ekonomin över.

Problemet är att även om det pågår organiseringsaktivitet, så har fackföreningarna inte riktigt lärt sig att fungera tillsammans.

**KFH:** Mitt första jobb efter att jag tog examen på universitetet för 12 år sedan var som organisatör för Internationella hamn- och lagerarbetarförbundet (ILWU), det mäktiga hamn- och lagerarbetarfacket på USA:s västkust, som har en lång och legendarisk vänsterhistoria.

Jag arbetade med en organiseringskampanj på lagret vid Blue Diamonds mandelfabrik i Sacramento i Kalifornien. Kalifornien är världens största mandelproducent, och den överväldigande majoriteten mandlar exporteras via dess hamnar.

Fackföreningen hade av mycket goda skäl identifierat det som ett strategiskt mål att organisera: valnötterna behandlas och transporteras omedelbart till hamnen för att exporteras, så det borde finnas en hel del möjligheter i leveranskedjan. Men trots att det var en tuff kampanj med många fantastiska arbetaraktivister som la ner årtal på den, så blev den i slutändan inte framgångsrik.

Orsakerna till det säger oss en hel del om svårigheterna att organisera denna sektor.

För det första tenderar lagerarbetare att vara kraftigt dominerade av arbetare från bemanningsföretag eller underleverantörer. Arbetarna i Sacramento stod inför enorma utmaningar trots att de befann sig i en ”fackföreningsstad” med massor av offentligt anställda. Dessa måste stå ut med den mycket svaga arbetslagstiftning vi har i USA.

Företaget presterade dussintals brott mot arbetslagstiftningen med vad som kallas ”otillåten behandling av arbetstagare” men fick bara en smäll på handen. Det lyckades bli av med eller bestraffa centrala aktivister och grundligt skrämma en arbetsstyrka som redan var splittrad mellan arbetare från underleverantörer och fast anställda.

Vi måste vara försiktiga när vi talar om logistikarbetare och den möjliga makt som finns där på grund av deras ställning i ekonomin. Det finns så många andra bakgrundsfaktorer som formar möjligheterna för logistikarbetare att organisera sig. En del av dessa faktorer – speciellt statens roll – är svåra att få bukt med. Och det är ännu svårare i andra delar av världen.

Colombia, till exempel, är det farligaste landet i världen för fackligt aktiva, som än idag mördas regelbundet. En överväldigande del av hamnarbetarna i Colombia är inte fackligt organiserade, trots att de historiskt hade en mycket stark nationell fackförening. Men efter privatiseringen av hamnarna i början av 90-talet försvann fackföreningen över en natt.

Det har gjorts spridda försök i liten skala att bygga fackföreningar. Heroiska ansträngningar – men om en står inför statligt sanktionerat våld är utmaningarna uppenbara.

**JAW:** På tal om statligt våld, skrev jag ett kapitel i *Choke Points* tillsammans med Spencer Potiker om palestinska lastbilschaufförer. Israel förstörde den historiska handelshamnen i Palestina. Flygplatsen förstördes. Så det enda sättet att transportera varor är med lastbil, men det är inte någon smidig process med containers. Den begränsas av israeliskt våld och säkerhetskontroller. För palestinska lastbilschaufförer kan inte klassutsugningen skiljas från arabfientlig rasism och sionism.

**KM:** Det går att se vilken roll statligt våld har även i USA. Lagerarbetare för rättvisa (WWJ), som stöds av Förenade elektrikerförbundet, organiserade sig på CenterPoint, en stor ansamling lager utanför Chicago.

De genomförde en lyckad strejk 2013, och lyckades få in flera hundra personer utifrån för att stänga ner Walmarts lager. Regeringen kallade in antiterroriststyrkan.

Även på mindre våldsamt nivå gör den amerikanska arbetslagstiftningen saker och ting otroligt svåra. WWJ har arbetat i ett årtionde nu och har bara lyckats organisera ett par lager. Det tenderar att vara mindre lager med en större andel direktanställda.

När en står mot Walmart, för att inte tala om Amazon, talar vi om att cirka 60% av de anställda är tillfälligarbetare eller från bemanningsföretag. En del av Walmarts lagerarbetare som jag intervjuade hade också arbetat på praktiskt taget varenda lager i området. Folk flyttar från det ena till det andra i förhoppning att det ska vara lite mindre dåligt än det förra de var på.

Det organisatörer egentligen försöker göra är att utveckla kärnan till ett ledarskap så att det vid en

viss punkt sker en explosion. När fackföreningar växer så gör det inte lite i taget utan i vågor. Och dessa uppsving kommer inte från ingenstans. De kommer av att folk i årtal har försökt saker som inte fungerar, lär sig vad som fungerar bättre och så vidare.

Ibland jämför jag det med hotellarbetare där det finns en hel del av samma problem. Det finns invandrarbetare och en enorm omsättning, men omsättningen äger rum inom samma industri och geografiska region. Så förr eller senare blir dessa arbetare bekanta med hur industrin är uppbyggd i sitt område, att det gräsrotsaktivisterna och organisatörerna försöker få fram börjar verka vettigt och möjligheterna öppnar sig för ett uppsving.

**JAW:** Logistik inom ”just-in-time”-ekonomin är också ett ställe där arbetare kan spela en avgörande roll i att stöda antirasistiska och antikoloniala rörelser. Katy, kan du berätta om arbetet med ILWU i San Francisco-området kring kampanjer som ”Block the Boat” [Blockera båten], och andra exempel på solidaritet mellan logistikarbetare och sociala rörelser?

**KFH:** I många delar av världen har hamnarbetare haft en tendens att vara politiskt radikala och engagerade utanför arbetsplatsen. ILWU har en sådan historia som går tillbaka till fackföreningens grundande efter generalstrejken i San Francisco på 1930-talet. De vägrade lasta vapen till det fascistiska Japan, och vägrade sedan lasta vapen under Vietnamkriget, och visade på samma sätt stöd för antiapartheidrörelsen i Sydafrika. Idag är de engagerade i alla möjliga sorters arbete för rasrättvisa i USA, och på senare tid ”Block the Boat” till stöd för Palestina.

I Grekland har hamnarbetare kämpat mot privatisering av hamnarna. De kunde ha intagit ståndpunkten att ”det kvittar om hamnen är offentlig eller privat, det vi bryr oss om är våra arbetsförhållanden” Istället byggde de en stark allians som grundade sig på principen att hamnarna skulle vara offentliga. Att de är en del av landets välstånd. Som en del av detta arbete har de varit starkt indragna i den antifascistiska organiseringen i Pireus och till stöd för invandrare och flyktingar.

Jag vill också ge ett exempel som på många sätt är det mest imponerande fall jag har forskat om: de chilenska hamnarbetarna, som 2013 och 2014 organiserade månadslånga strejker som täckte nästan alla hamnar i landet. Allmänt sett är villkoren för organisering av arbetare i det globala Syd mycket svårare, ändå ser vi dessa fantastiska exempel på hur arbetare inte bara tar de enorma riskerna att organisera sig, utan också lyckas.

I Chile har faktiskt inte hamnarbetarna något nationellt fack. De har en sorts nationellt nätverk som organiseras längs anarkosyndikalistiska principer om ömsesidig hjälp. De har en mycket klar förståelse för sin strategiska roll i den chilenska ekonomin, att hamnarna är flaskhalsar. De är otroligt strategiska i sitt tänkande om hur och när de ska föra kampen. Så de har strejkat i januari, som är skördesäsong för frukt och grönsaker (en stor industri i Chile). Det var otroligt strategiska i att försäkra sig om de centrala koppellexporterande hamnarna – även det en enorm del av den nationella ekonomin. Och de antog principen att hamnar i strejk inte skulle acceptera omdirigerat gods från varandra.

När de inledde denna kamp försökte de få igenom grundläggande vardagskrav åt medlemmarna, men de var också mycket mer framsynta. Ledarna berättade för mig att strejkens viktigaste bidrag

var att den tvingade den chilenska regeringen att inleda kollektivförhandlingar mellan tre parter (mellan arbetarna, företaget och regeringen) på nationell nivå för första gången i Chile sedan före diktaturen.

Ett av Pinochetdiktaturens viktigaste sätt att knäcka fackföreningarna var genom att flytta kollektivförhandlingarna från sektors- till företagsnivå. Det finns för närvarande ingen grund i chilensk lag om förhandlingar på sektorsnivå, men genom att organisera sig på ett så kraftfullt, strategiskt sätt, kunde de återupprätta detta tidigare exempel. Och det gjorde de delvis genom att bygga verkligt starka allianser med studentrörelsen, med lärare, med andra fackligt organiserade arbetare, och med hjälp av internationellt stöd från hamnarbetare utanför landet.

**KM:** Om vi återvänder till Chicago kunde inte lagerarbetarna använda direkta aktioner, så istället erövrade de rättigheter med hjälp av bredare allianser med sociala rörelser. Exempelvis bildade WWJ en koalition med lärarnas fackförening i Chicago och organisationer som jobbar med bostads- och utbildningsfrågor i bostadsområden med svarta och latinos. Det var så de erövrade rättigheter för deltidssamarbetande arbetare från bemanningsföretag, inklusive rätt att kräva heltidsjobb.

När en tittar på de här lagerklustren i USA är det centralt att notera att de till största delen ligger i förorterna. Förorterna har förändrats radikalt under de senaste 20-30 åren – de är inte längre platser dit ”vita flyr”, om något så är de ställen dit svarta och latinos flyr.

När jag frågar lagerarbetare ”vad är de viktigaste frågorna”, talar folk om hårt arbete och stöld av löner, men även om diskriminering och sexuella trakasserier.

En organisatör från WWJ beskrev det för mig. Han är latino och växte upp i Joliet, en stad utanför Chicago där en av dessa kluster finns. Han sa att livets påfrestningar i Joliet och i lagren hade förändrats radikalt, och han har en känsla att det kan vara en explosion på väg i förorterna, precis som det brukade vara upplopp i innerstaden.

**KFH:** Koalitioner mellan grupper som Kim talar om är så viktiga. Hamnarbetarna, till exempel, har en hel del strukturell makt och verkar vara en ganska självständig, oberoende grupp arbetare. Men de är inte tillräckligt starka själva. Hamnarbetarnas fackföreningar i USA och Storbritannien bildades i samband med generalstrejker och var alltså definitionsmässigt starkt beroende av de omgivande samhällena.

Över hela världen ser vi att de av logistikarbetarnas fackföreningar som blir isolerade inte lyckas. Arbetsgivarna och staten är precis lika medvetna om makten i flaskhalsarna som arbetarna och fackföreningarna. Det gör dem till måltavlor.

**JAW:** För ett par dagar sedan träffade jag Internationella transportarbetarfederationen (ITF). Vi talade om sjömän och att om alla logistikarbetare är halvt osynliga så är sjömännen mest osynliga. Vi har upplevt en massiv ökning av de internationella sjötransporterna, men till skillnad från hamnar eller lager kan vi inte se vad de här arbetarna gör. De gigantiska containerfartygen sköts och styrs av en liten grupp arbetare som står inför liknande men ändå helt unika omständigheter.

Den överväldigande majoriteten sjömän i världen kommer från Filippinerna, följt av Indien, Kina och norra Europa. Att vara ombord på ett fartyg i nio månader åt gången på kontrakt, när den stora

majoriteten sjömän oftast inte har fackliga kontrakt och släpps av i en hamn eller blir övergivna – att tänka på var de passar in som grupp när vi organiserar leveranskedjan är så komplicerad och ändå så viktig.

**KM:** Jag var nyligen på *Labor Notes* ' konferens där Förenade järnvägsarbetare talade. De är en ovanlig sorts amerikansk fackförening och för arbetslagstiftningen eftersom de har rätt att genomföra sekundära bojkotter. Det betyder att de till skillnad från hamnarbetare eller lastbilschaufförer kan erkänna strejkvakter utan att bli hotade juridiskt. Jag känner till ett fall där de gjorde det på 90-talet – det var en strejk av stålarbetare i Warren, Ohio och de gick till järnvägsarbetarna och sa: ”Om vi strejkar, kan ni låta bli att transportera stål då?”, och de gick med på det.

Så, vi måste fundera hur vi ska göra det. Ett av problemen när vi förknippar det med lagerarbetare är förstås att tågen inte går till lagren, det finns ett mellanled och det är lastbilschaufförerna. Tänk om det blir en UPS-strejk senare i år i USA, vilket inte är omöjligt. Om järnvägsarbetarna ansluter sig blir möjligheten att det uppstår flaskhalsar enorm.