



Kampf um die Hoheit über die Daten

Während sich einige Akteure der maritimen Logistik über Data Sharing eher vereinzelt und komplementär vernetzen, treibt China eine **Überplattform** voran. Das ruft Argwohn hervor.

Von Kerstin Kloss

Washington ist alarmiert. Für einen Bericht an den Kongress bat die U.S.-China Economic and Security Review Commission Ende vergangenen Jahres um Hinweise über Chinas Informationsplattform für Transport und Logistik (Logink). Die Fragen der Kommission lassen keinen Zweifel daran, dass die Chinesen kaum in redlicher Absicht handeln können: Wie gewinnt China Einfluss und Kontrolle über die globalen Schifffahrts- und Logistik-Hubs? Und wie nutzt China Logink, um internationale Standards zu beeinflussen, wollten die Experten unter anderem wissen.

Erzählungen über Datenklau und Durchleuchtung durch China gehören zum systemischen Wettbewerb. Bei Logink wird der Argwohn dadurch befeuert, dass das Projekt unter Aufsicht des Verkehrsministeriums steht. Bekannt ist der Plan seit 2010: Logink ist als One-Stop-Logistik-Datenplattform konzipiert, die unterschiedliche Anwendungsprogramme verknüpft. Das soll nicht nur die Abfrage von Identitäts-, Zertifikats- und Kreditinformationen aller beteiligten Logistikpartner vereinheitlichen. Auch Statusdaten von Logistikknoten wären jederzeit verfügbar - von Containerhäfen, Flughäfen oder Schienenlogistik-Hubs. Zudem will Logink eine Echtzeit-Standortabfrage ermöglichen - auf Basis des Automatic Identification Systems (AIS). Dabei sollen Navigations- und Schiffsdaten sowie GPS-Daten ausgetauscht werden.

China nennt das Transparenz, die USA befürchten totale Überwachung. Bei der strategischen Rivalität rückt in den Hintergrund, dass die digitale Transformation bessere Kollaboration ermöglichen sowie Abläufe effizienter und nachhaltiger gestalten kann. Wie beurteilen Experten daher die

Plattform?

„Logink führt Daten zusammen und bereitet sie auf. Das ist eine legitime Tätigkeit“, sagt Evelyn Eggers, Leiterin Business Development bei Dakosy in Hamburg. Der IT-Dienstleister betreibt das Hafenkommunikationssystem des Hamburger Hafens, das pro umgeschlagenem Container bis zu 100 Datensätze bewegt. Über das neutrale Port Community System (PCS) senden und empfangen täglich über 2.500 Kunden Daten - alle freiwillig. „Voraussetzung ist ein starkes Regelwerk - und wir konzentrieren uns auf Ladungs- und Prozessdaten“, unterstreicht Eggers. Auch Nathalie Teer, Referentin Mobility & Logistics beim Digitalverband Bitkom in Berlin, weist darauf hin, wie wichtig es ist, dass der Datenaustausch für die globalen Lieferketten „auf fairen Standards basiert und der Datenschutz an oberster Stelle steht“.

Diese Anforderungen dürfte Logink weitgehend erfüllen, denn sonst würde die Plattform wohl kaum von der International Port Community Systems Association (IPCSA) unterstützt. Die IPCSA berät als Nichtregierungsorganisation den Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen (UN ECOSOC) und die Internationale Seeschifffahrtsorganisation IMO. Logink ist Teil des Network of Trusted Networks (NoTN), das die IPCSA als sichere Lösung für den Datenaustausch zwischen Häfen initiiert hat. Dakosy zählt zu den IPCSA-Gründungsmitgliedern.

Logink engagiert sich ferner im Northeast Asia Logistics Information

on Service Network (Neal-Net), das die Regierungen von China, Korea und Japan 2010 verabredeten. Dabei geht es um einen Standard für den Schiffs- und Containerstatus im Import/Export. Circa 20 Häfen der Region machen mit.

Im Oktober 2018 reiste Dakosy-Managerin Eggers zu einer internationalen Konferenz über Datenstandardisierung ins chinesische Hangzhou. Dort, auf dem Alibaba Xi'xi Campus am Firmensitz des Onlineriesen, fand das erste Treffen einer Taskforce für logistische Transparenz statt, initiiert von Alibaba und seiner Logistiktochter Cainiao Network, Logink sowie der IPCSA. Gemeinsames Ziel: einen globalen Logistikstandard schaffen. Auch Vertreter des Rotterdamer PCS-Betreibers Portbase und vom Hafen Antwerpen waren in Hangzhou dabei.

Im Juni 2020 meldete sich die Logistics Visibility Task Force zurück: Alibaba hatte sich der Blockchain-Bill-of-Lading(B/L)-Initiative der IPCSA angeschlossen. Auch Dakosy ist laut Eggers weiterhin im Gespräch mit Logink und bietet Schnittstellen zum PCS des Hamburger Hafens an - immer unter der Bedingung, dass die Geschäftsgrundsätze der Shareholder akzeptiert werden. Die Managerin attestiert den Chinesen „interessante Impulse und einen bemerkenswerten Servicegrad“ beim grenzüberschreitenden elektronischen Datenaustausch.

Aber kann Logink wirklich weltweit alles abbilden? Gordon Wilmsmeier, Professor für Schifffahrt und globale Logistik an der Kühne Logistics University (KLU) in Hamburg und seit 2022 Director des Hapag-Lloyd Center for Shipping and Global Logistics, bezweifelt das. Er glaubt nicht, dass die Plattform so detailliert arbeiten kann, dass sie alle Verkehrsträger komplett verwalten und mit den Aktivitäten der tatsächlichen Ströme verbindet kann: „Dafür müsste Logink auch die physischen Infrastrukturen

sowie das, was auf den Verkehrsträgern passiert, kennen und berücksichtigen.“ Zwar hält er so komplexe Systeme für technisch umsetzbar. Er ist aber skeptisch, dass die Akteure die Informationen dann auch tatsächlich strategisch nutzen. „Je nach Land und Vorhandensein der digitalen Kultur“ werde das sehr unterschiedlich weit implementiert, so Wilmsmeier.

Grundsätzlich findet der Wissenschaftler Data-Sharing-Plattformen sinnvoll, weil sie zu einer besseren Auslastung der Logistiksysteme führen. Mit AIS sei es „theoretisch möglich, ein Schiff im Anlauf an einen Hafen frühzeitig zu informieren, dass es seine Geschwindigkeit verringert, damit es nicht auf Reede liegen muss“. Leider werde das in vielen Häfen nicht genutzt. Im Rahmen der digitalen Transformation müssten auch auf der Landseite alle Informationen zur Verfügung stehen - aber da hakt es. Viele Straßengüterverkehrsunternehmen zögern, GPS-Daten ihrer Lkw anonymisiert in einem zentralen System zu teilen.

Für Verladern den Frachtbewegungsprozess über alle Verkehrsträger hinweg zu digitalisieren, ist das Ziel von DP World. 2020 hat sich der Dubaier Hafenbetreiber dazu drei Marktplätze einverleibt: LandRates und AirRates sind beide in der Beta-Phase in die Programmierschnittstelle (Application Programming Interface, API) von SeaRates integriert. „Über die API von SeaRates können Kunden von LandRates und AirRates so nach den besten Frachtangeboten suchen und buchen“, sagt Arwin Stehouwer, Product Development Director bei DP World Inland Europe in Rotterdam.

Reedereien wiederum müssen für die Abfertigung ihrer Schiffsladung über Schnittstellen direkt mit den Terminals und den Port-Community-Systemen kommunizieren. Weil Hapag-Lloyd die digitale Transformation der Branche weltweit beschleunigen

International Port Community Systems Association

IPCSA

- Vereinigung von Hafen- und Flughafenbehörden, Betreibern von Port- und Airport-Kommunikationssystemen sowie Single-Window-Anbietern

Ziele der IPCSA:

- Förderung des elektronischen Informationsaustausches und Etablierung von Datenstandards

will, beteiligen

sich die Hamburger seit März 2021 als Gründungsmitglied bei der von CargoSmart (Hongkong) und Oracle (USA) entwickelten Plattform GSBN. Laut Dirk Reiß, Senior Director IT bei Hapag-Lloyd, ist das „eine technische Infrastruktur, die gemeinschaftlich bereitgestellt wird. Die Produkte darauf entstehen auf Initiative einzelner Mitglieder“. Hapag-Lloyd ist als einziges europäisches Unternehmen neben den Reedereien Cosco Shipping und OOCL, den globalen Terminalbetreibern PSA und Hutchinson Ports sowie den lokalen chinesischen Terminalbetreibern in Qingdao und Shanghai im Boot. „Wir haben einen sehr starken Blick auf die Einhaltung europäischer Datensicherheitsstandards, die dem Datenlieferanten größtmögliche Zugriffskontrolle erlaubt“, betont Reiß.

Im Hafen Shanghai lässt sich bereits ein Ergebnis der Initiative begutachten. So konnte mit dem Produkt Cargo Release der Prozess für die Ladungsfreistellung von zwei bis drei Tagen auf einen halben Tag verkürzt werden. Derzeit werde das auch für Terminals in anderen Ländern vorbe-

Neben den großen Initiativen treiben Start-ups wie Project44, Fourkites und Shippeo die Schaffung von Transparenz mittels Plattformen voran.
www.dvz.de/digitalisierer

Northeast Asia Logistics Information Service Network

Neal-Net

- Anzeige der Schiffs- und Container-Status in gut 20 Häfen in China, Japan und Korea

Ziele von Neal-Net:
- Etablierung von Standards für den Austausch von logistischen Informationen

LOGINK

Plattform für den Informationsaustausch in der Logistik

- Netzwerk öffentlicher Logistikinformationen und -Dienstleistungen
- Ist dem chinesischen Verkehrsministerium angegliedert

Daten-Service

Finanzdaten

Abfragen zur Identität, Erbringen von Bestätigungen und Finanzinformationen von Logistikakteuren (natürliche Personen, Fahrzeuge, Schiffe und Einheiten), um so die Informationsasymmetrie aufzulösen und für Transparenz in der Logistik zu sorgen

Statusdaten

Bereitstellung von Zustandsinformationen an öffentlichen Logistikknoten wie Häfen oder Flughäfen

Location-Daten

Basierend auf AIS- und GPS-Daten soll eine Echtzeitortung möglich sein

Kooperation China – ASEAN-Staaten

China und die zehn ASEAN-Länder einigten sich nach über achtjährigen Verhandlungen auf ein gemeinsames Freihandelsabkommen, das am 1. Januar 2010 in Kraft trat. Damit entstand eine Wirtschaftszone mit 1,9 Milliarden Menschen.



Logink führt Daten zusammen und bereitet sie auf. Das ist eine legitime Tätigkeit.

Evelyn Eggers, Leiterin Business Development bei Dakosy

reitet, als Nächstes in Thailand. Außerdem sollen Kunden laut Reiß künftig „in Zusammenarbeit mit Trade-Finance-Plattformen durch den Zugriff auf verlässliche GSBN-Transportinformationen Zugang zu besseren Finanzierungsmöglichkeiten erhalten“.

Parallel engagiert sich Hapag-Lloyd bei der ebenfalls Blockchain-basierten Tradelens-Plattform, die IBM 2018 gemeinsam mit der Maersk-Tochter GTD Solution eingeführt hat. „Das ist eine riesige Datenbank, die weltweit End-to-End-Daten von Containerbewegungen und Plandaten aller Transportbeteiligten sammelt und Kunden kommerziell bereitstellt“, erklärt Reiß. Die Buchungsabwicklung und Dokumentation über etablierte Plattformen wie INTTRA, Infor Nexus oder CargoSmart wird die Reederei weiterhin unterstützen. Sie ist zudem Gründungsmitglied der Digital Container Shipping Association (DCSA), die Ende 2020 einen B/L-Standard veröffentlichte.

Hafeninitiativen

wie ChainPort oder NoTN sieht Wilmsmeier komplexer zu Tradelens: „Keine der Plattformen greift die ganze Logistikkette ab.“ Den existierenden Wettbewerb begrüßt der Professor; eine einzelne Plattform wie Logink dürfe nicht zu viel Marktmacht bekommen, notfalls sei das zu regulieren. Er befürchtet einen Lock-in-Effekt, wenn die Kosten für Unternehmen zu hoch seien, zwischen Plattformen zu wechseln. Kritisch sieht er zudem mögliche Marktbarrieren für Unternehmen, die sich gegen eine Teilnahme an Logink entscheiden.

Auch wenn Logink größer gedacht ist als alle anderen Plattformen – Ole John vom Fraunhofer Center for Maritime Logistics and Services CML in Hamburg kann sich ein Monopol schwer vorstellen.

stellen: „Wer sollte eine Überplattform betreiben und bezahlen?“ Der Leiter des Bereichs Ship & Information Management schätzt, dass verschiedene Plattformen für unterschiedliche Anwendungsfälle nebeneinander bestehen bleiben: „Sie bedeuten einen klaren Wettbewerbsvorteil.“

Unterdessen geht die westliche Welt mit der Future International Trade (FIT) Alliance in die Offensive: Mitte Februar vereinbarten die DCSA, die Schifffahrtsorganisation BIMCO, der Weltspeditionsverband FIATA, die Internationale Handelskammer ICC und das weltweite Bankenkommunikationssystem SWIFT, die Digitalisierung des internationalen Handels zu standardisieren. Der Systemwettbewerb hat wohl gerade erst begonnen. (sr)



Wir haben einen sehr starken Blick auf die Einhaltung europäischer Datensicherheitsstandards.

Dirk Reiß, Senior Director IT bei Hapag-Lloyd