

MARITIME WIRTSCHAFT IM DIGITALEN WETTBEWERB

DISKUSSIONSPAPIER DER IHK NORD ZUR 10. NATIONALEN MARITIMEN KONFERENZ AM 3./4. APRIL 2017 IN HAMBURG

1. Digitalisierung Schwerpunkt der Nationalen Maritimen Konferenz

Die Digitalisierung der maritimen Branche bildet den Kern der Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) 2017. Inhaltlich möchte das Bundeswirtschaftsministerium damit an die deutsche Präsidentschaft der G 20-Gruppe, dem Treffen der 19 wichtigsten Industrie- und Schwellenländer und der EU, anknüpfen. In diesem Rahmen ist im Frühjahr 2017 in Düsseldorf erstmals ein Treffen der für die Digitalisierung zuständigen Minister der G 20 geplant.

Der Fokus der NMK auf nur ein Thema ist neu. Auch andere wichtige Fragen stehen weiterhin auf der Agenda der maritimen Wirtschaft: der Ausbau der Hafeninfrastrukturen und Hinterlandanbindungen, das Nationale Hafenkonzept, der maritime Umweltschutz um nur einige zu nennen. Diese Inhalte wurden bei den vergangenen Konferenzen regelmäßig adressiert.

Ohne Zweifel braucht die maritime Wirtschaft mehr Investitionen in die Digitalisierung, um in Zukunft international wettbewerbsfähig zu bleiben. Deshalb begrüßt und unterstützt die IHK Nord den diesjährigen Schwerpunkt bei der NMK. Mit dem Schlagwort Digitalisierung sehen die norddeutschen Industrie- und Handelskammern nicht nur auf Reeder, Schiffsmakler, Spediteure, Umschlagbetreiber und Werften große Herausforderungen, aber auch Chancen zukommen. Politik und Verwaltung sind dabei gefordert, den digitalen Wandel der Branche wettbewerbsneutral zu gestalten und die Rahmenbedingungen anzupassen.

2. Cui bono – wem nützen digitale Plattformen?

Schon heute geht es für die maritime Wirtschaft nicht mehr nur um den eigentlichen Transport, sondern um die logistischen Systeme und den damit verbundenen Datenaustausch. Durch digitale Prozesse ist es mittlerweile kein Problem mehr, die gesamte maritime Lieferkette vom Produzenten bis zum Empfänger datentechnisch zu überwachen und zu steuern. Entlang der Transportkette werden viele Daten erzeugt und gesammelt, die derzeit jedoch oft noch ungenutzt bleiben.

In Zukunft wird sich entscheiden, wer über die Daten verfügt, sie auswertet und neue Geschäftsmodelle ins Leben ruft. Die deutsche Autoindustrie sieht sich in Ihrem Geschäftsfeld bereits mit weltweit agierenden Internetkonzernen konfrontiert. Auch die Unternehmen in der maritimen Branche müssen achtgeben, sich nicht nur auf die Rolle als Service- und Hardwareprovider zu beschränken, während andere mithilfe der von Ihnen gelieferten Daten neue Geschäftsmodelle entwickeln.

Daten sind längst ein zentrales Wirtschaftsgut. Sie können für Betriebe, die über sie verfügen, je nach Inhalt und Zusammenhang einen enormen Wert haben. Messdaten zu Produktionsprozessen, Daten zu Umsatz oder Preisen, zur Nutzung von Produkten oder zum Kundenverhalten verschaffen Unternehmen einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil.

Mit der Digitalisierung verschiebt sich die ökonomische Machtbalance zwischen einzelnen Unternehmen und Wirtschaftszweigen. Neue Wettbewerber aus der Datenindustrie kommen zusätzlich zu den traditionellen Unternehmen der maritimen Wirtschaft mit neuen Geschäftsmodellen auf den Markt.

So steigern digitale Plattformen für Frachtenbörsen einerseits die Preistransparenz für Verlader und eröffnen Anbietern von maritimen Transport- und Serviceleistungen neue Vertriebskanäle. Andererseits müssen dafür auch hochsensible Daten dem Plattformbetreiber zur Verfügung gestellt werden. Wem gehören die Daten? Was macht der Plattformbetreiber mit den Daten? Wer hat Zugriff, wer nicht?

Eines der erfolgreichsten Start-ups der letzten Jahre im Transportwesen ist FlixBus. 2013 ging das erste Fahrzeug an den Start. Heute erzielt das Unternehmen einen dreistelligen Millionenumsatz und dominiert den Fernbusmarkt mit einem Anteil von knapp 90 Prozent. Das Start-up stützt sein Geschäftsmodell auf eine starke Plattform, die andere Beteiligte nutzen können: Die eingesetzten Busse gehören selbstständigen Unternehmen; FlixBus organisiert die IT und sorgt für das Marketing.

Aufgrund von Netzwerkeffekten neigen Plattformmärkte zur Konzentration und fördern die Entstehung von Marktmacht. Nicht nur das Beispiel FlixBus zeigt deutlich die Machtkonzentration digitaler Plattformen: Wer ein Taxi braucht, hat international Uber vor Augen. Wer in der Fremde übernachten will, wird bei Airbnb fündig. Am Ende des Konzentrationsprozesses könnte im Extremfall nur eine große globale Marke übrig bleiben.

3. Wettbewerbliche Herausforderungen für die maritime Wirtschaft

Plattformen versuchen, ihre Position gegenüber Wettbewerbern abzusichern und auszubauen. Sie erschweren ihren Nutzern einen Wechsel zu anderen Plattformen oder machen diesen gar nicht erst möglich. Marktbeherrschende Internetplattformen können ihre Macht ausnutzen: Zum einen durch eine gezielte Beschränkung des Zugangs zur Plattform. Zum anderen mithilfe einer Ausweitung von Marktmacht auf andere Bereiche. Dies geschieht durch Bündelung von Produkten und Dienstleistungen, oder indem plattformeigene Dienste bevorzugt werden.

Die Entwicklung von Big Data fordert somit auch das Wettbewerbs- und Kartellrecht neu heraus. Dem Zugang zu Daten fällt bei der Produktentwicklung und -innovation eine Schlüsselrolle zu. Mit neuen IT-Technologien verbessern Unternehmen die eigenen Prozesse und optimieren ihre Geschäftsmodelle.

Der Zugang zu Daten ermöglicht es, neue Geschäftsfelder zu erschließen: Die großen amerikanischen Internetunternehmen stoßen zum Beispiel immer stärker in den Bereich E-Health vor oder versuchen, mit eigenen Fahrzeugen in den KEP-Märkten¹ Fuß zu fassen. Man braucht nicht viel Fantasie, um sich ähnliche Geschäftsmodelle mit Blick auf die maritime Wirtschaft vorzustellen – zum Beispiel die plattformgestützte Vermittlung von See- oder Landtransporten samt Dokumentenerstellung und -abwicklung.

Mit der Digitalisierung könnten Unternehmen aus der Datenindustrie ihre durch Datenbestände erworbene Marktmacht nutzen und Wettbewerbsvorteile erlangen, indem sie Unternehmen mit tradierten Geschäftsmodellen den Zugang zu „wesentlichen“ Daten beschränken oder mit hohen Kosten belegen.

¹ KEP – Kurier-, Express- und Paketdienste

Die Verweigerung des Zugangs zu Daten könnte im Rahmen der Lieferverweigerung kartellrechtlich erfasst sein. Auch die Anwendung der sogenannten „Essential Facilities Doktrin“² würde im Rahmen des Missbrauchsverbots des GWB³ wahrscheinlich greifen. In beiden Fällen muss aber auch eine marktbeherrschende Stellung vorliegen.

Im Zusammenhang mit Daten wird es jedoch schwierig, den relevanten Markt zu definieren und die Frage nach der Marktmacht zu beantworten: Nutzerdaten werden einerseits von zahlreichen Unternehmen gesammelt. Zum anderen stellen Nutzer ihre Daten in der Regel auch nicht nur einem Unternehmen exklusiv zur Verfügung.

Die Übertragung von Marktmacht auf andere Märkte wird ebenfalls vom Missbrauchsverbot des GWB erfasst. Dabei handelt es sich bei der Verwendung von Daten zur Erschließung neuer Märkte aber nicht um klassische Kopplungsgeschäfte. Auch hier dürfte das Urteil schwer fallen, ob es sich noch um Leistungswettbewerb handelt, oder Marktmacht missbraucht wird.

Es wird sich deshalb grundsätzlich die Frage stellen, inwieweit es sich bei der Nutzung von Daten zur Erschließung neuer Geschäftsbereiche um innovative Geschäftsmodelle handelt? Möglicherweise könnte ein regulatorischer Eingriff dann sogar volkswirtschaftlich kontraproduktiv sein. Die hier aufgeworfenen Fragen unterstreichen die wettbewerbspolitische Dimension von Big Data im Rahmen der Digitalisierung auch mit Blick auf die maritime Wirtschaft.

4. Gründerzentren vernetzen maritime Traditionalisten und digitale Start-ups

Die maritime Wirtschaft in Deutschland durchlebt schwierige Zeiten: Die anhaltende Schifffahrtskrise mit Überkapazitäten bei der Tonnage und Problemen bei der Schiffsfinanzierung setzt die Reeder unter Druck. Die Wettbewerbsintensität mit den Westhäfen Rotterdam und Antwerpen sowie ein nachlassender Welthandel belasten die Umschlagergebnisse der Terminalbetreiber. Unsere Werften sind zwar weiterhin im Spezialschiffbau sehr gut aufgestellt – die angespannte Lage im Weltschiffbau mit geringen Auftragseingängen und Milliardenverlusten bei koreanischen und chinesischen Werften in jüngster Zeit bereiten aber auch den Betrieben hierzulande Sorgen. Deutschland ringt hart darum, weiter zu den führenden maritimen Standorten der Welt zu gehören.

Die IHK Nord sieht die Chancen, die sich durch die Digitalisierung ergeben. Die maritime Branche muss sich den neuen Möglichkeiten öffnen und anpassen. Sie sollte die bereits sehr guten Verbindungen zur Wissenschaft weiter ausbauen, um bei der Digitalisierung der maritimen Wirtschaft weltweit eine innovative Rolle zu spielen. Die Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen und Hochschulen kann noch stärker als bislang intensiviert werden, um das Innovationspotenzial besser auszuschöpfen und eigene digitale Projekte zu entwickeln.

Das öffentliche Augenmerk richtet sich bei der Nutzung von Big Data sehr auf die großen Internet-Konzerne. Das in Deutschland vorhandene Potenzial wird oft unterschätzt oder gar nicht wahrgenommen. Die Unternehmen der maritimen Branche müssen sich in Zukunft stärker mit dem Know-how der Digitalispezialisten vernetzen.

Die IHK Nord sieht noch Möglichkeiten bei der gezielten Förderung von Start-ups, die die traditionellen Geschäftsmodelle der maritimen Wirtschaft mit den Möglichkeiten der digitalen Welt verbinden. Aus Sicht der norddeutschen Industrie- und Handelskammern sollte an den Standorten der maritimen

² Die „Essential-Facilities-Doktrin“ stammt aus dem US-Wettbewerbsrecht. Sie unterbindet den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung durch Kontrahierungszwang: Ein Unternehmen, das zur Herstellung bestimmter Produkte oder Dienstleistungen über wesentliche Einrichtungen („Essential Facilities“) verfügt, muss seinen Konkurrenten gegen angemessenes Entgelt Zugang zu diesen Einrichtungen geben. Zu einer wesentlichen Einrichtung können u.a. Produkte, Dienstleistungen, gewerbliche Schutzrechte, technische und kommerzielle Informationen oder Infrastrukturen zählen.

³ GWB – Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen

Wirtschaft die Förderkulisse für junge ansiedlungswillige Unternehmen aus der digitalen Wirtschaft verbessert werden. Zudem sind die alteingesessenen Betriebe aus dem maritimen Cluster gefordert, sich stärker mit den Start-ups zu vernetzen und auszutauschen.

Ein Beispiel könnte das im Rotterdamer Hafen aufgelegte Projekt „PortXL“ sein. Dort hat die Port Authority zusammen mit im Hafen ansässigen Unternehmen ein Gründerzentrum, einen Inkubator, aufgebaut. In diesem Rahmen werden hafen- und logistiknahe Geschäftsmodelle zusammen mit Existenzgründern und Mentoren entwickelt. Ein solches Modell mit dem Schwerpunkt Digitalisierung könnte somit ein Musterbeispiel für die heimischen Unternehmen sein.

Inkubatoren fördern dabei gezielt Unternehmensgründungen und verbessern ihre Marktchancen. Start-ups, die hierdurch gestützt werden, haben im Schnitt eine deutlich höhere Überlebensrate. Aufbau und Finanzierung solcher digital-maritimer Gründerzentren in den Häfen können als Maßnahme der Wirtschaftsförderung durch öffentliche Mittel oder aber auch durch Verbände und private Gelder erfolgen. Nicht selten kaufen die „alten“ Unternehmen später die jungen Start-ups bei Markterfolg auf und integrieren so die neuen Geschäftsmodelle in die eigene Produktpalette.

5. Zusammenfassung und Forderungen der IHK Nord

Der Schwerpunkt Digitalisierung bei der diesjährigen 10. Nationalen Maritimen Konferenz ist aus Sicht der IHK Nord richtig. Die Politik hat die Bedeutung des Themas für die maritime Wirtschaft – wenn auch spät – aufgegriffen und verstanden. Die Möglichkeiten der Digitalisierung werden die Branche nicht von heute auf morgen, wohl aber sukzessive beeinflussen und verändern. Dieser Trend ist bereits voll im Gange. Noch offen bleibt das Ergebnis dieses Prozesses.

Die Politik ist gefordert, die Rahmenbedingungen für einen fairen und funktionierenden Wettbewerb zwischen der digitalen Wirtschaft und den tradierten Betrieben der maritimen Industrie sicherzustellen. Zusätzlich sollte sie auch durch den Aufbau von Gründerzentren die Potenziale von Digitalisierung und Big Data für die maritimen Betriebe gezielter fördern und unterstützen.

Der Digitalisierungspfad in der maritimen Branche weist häufig einen defensiven Charakter auf, bei dem Kosteneinsparungen und effizientere Abläufe im Vordergrund stehen. Um auf Dauer mehr Umsatz zu generieren und gegen neue Wettbewerber zu bestehen, ist jedoch ein offensiver Digitalisierungspfad notwendig, der Produktportfolios, Zielmärkte und Geschäftsmodelle infrage stellt und neue Geschäftsfelder eröffnet.

Zwar ist nicht davon auszugehen, dass große amerikanische Daten-Konzerne in Kürze die maritime Wirtschaft beherrschen. Dazu fehlen ihnen (noch) das industrielle Know-how und das Verständnis der traditionellen Geschäftsmodelle. Im Hinblick auf den Aufbau neuer digitaler Plattformen sollte die mittelständisch geprägte maritime Branche jedoch mithilfe von Start-ups ihre Geschäftsmodelle überdenken und an die digitale Welt anpassen.

Zu guter Letzt muss aber auch der Breitbandausbau in den Häfen schneller als bislang vorankommen. Die Küstenländer sind gefordert, beim Bund entsprechende Fördergelder zu beantragen und abzurufen. Zudem sollten die Seeschiffs- und Schiffbauregister stärker digitalisiert und auf den elektronischen Rechtsverkehr umgestellt werden. Darüber hinaus gilt es, die bestehenden Lücken bei den Mobilfunknetzen in den deutschen Seerevieren zu schließen. Nur so kann eine leistungsfähige Schiff/Land-Kommunikation sichergestellt werden, die wiederum Voraussetzung für eine weitere Digitalisierung der maritimen Prozesskette ist.

Insgesamt muss sich die öffentliche Verwaltung im Rahmen des E-Governments flexibler zeigen: Mit zunehmender Digitalisierung werden den Betrieben immer mehr Meldepflichten auferlegt. Dazu brauchen aber auch die Verwaltungen leistungsfähige und effiziente IT-Strukturen. Die behördliche

Praxis ist aber davon oft noch weit entfernt. Dieses Defizit führt zu Mehrarbeit und höheren Kosten bei den Unternehmen. Neue digitale Meldepflichten sollten erst eingeführt werden, wenn auch bei den Behörden die notwendigen technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen vorliegen. Die Digitalisierung sollte dazu beitragen, dass die Unternehmen den administrativen Anforderungen im Rahmen der maritimen Prozesskette einfacher und schneller gerecht werden können. Dazu ist auf der einen Seite eine leistungsfähige und kundengerechte technische Infrastruktur durch die öffentliche Hand zu entwickeln; die Erfahrungen bei der Einführung des "National Single Window" haben hier beispielsweise erheblichen weiteren Anpassungsbedarf gezeigt. Zum anderen müssen die angeschlossenen Verwaltungseinheiten durch entsprechende personelle und technische Ressourcen in die Lage versetzt werden, die Systeme zu nutzen.

Perspektivisch müssen die digitalen Kompetenzen sowohl des seemännischen Personals als auch der Landberufe gestärkt werden. Die maritime Wirtschaft wird hierzu Vorschläge erarbeiten und auf eine Neuordnung der Berufe hinwirken.

6. Quellen und weitere Literatur

DIHK - Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V. (2016): Wirtschaft digital – aus der Zukunft lernen, Eckpunkte der IHK-Organisation zur Digitalisierung.

http://www.dihk.de/ressourcen/downloads/e-book-wirtschaft-digital.pdf/at_download/file?mdate=1462371905945

DIHK - Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V. (2016): Wirtschaft digital: Perspektiven erkannt, erste Schritte getan – Das IHK-Unternehmensbarometer zur Digitalisierung.

http://www.dihk.de/ressourcen/downloads/unternehmensbarometer-digitalisierung-2016.pdf/at_download/file?mdate=1467878599987

Noerr LLP (2015): Digitalisierte Wirtschaft / Industrie 4.0 – Ein Gutachten der Noerr LLP im Auftrag des BDI zur rechtlichen Situation, zum Handlungsbedarf und zu ersten Lösungsansätzen.

http://bdi.eu/media/themenfelder/digitalisierung/downloads/20151117_Digitalisierte_Wirtschaft_Industrie_40_Gutachten_der_Noerr_LLP.pdf

PricewaterhouseCoopers AG (2016): Digitalisierung der Schifffahrt – Chancen und Herausforderungen für deutsche Reeder.

<https://www.pwc-wissen.de/pwc/de/shop/publikationen/Digitalisierung+der+Schifffahrt/?card=19643>

PortXL: Website des Inkubators bzw. Gründerzentrums im Rotterdamer Hafen.

<http://portxl.org>

HERAUSGEBER

IHK Nord | Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Industrie- und Handelskammern e.V.

Adolphsplatz 1 | 20457 Hamburg | T 040 36138 459 | F 040 36138 553 | www.ihk-nord.de

Redaktion

Dr. Ullrich Hautau, Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven

Frank Zühlke, IHK Nord e.V.