



Neuaufgabe des Sagar Mala Projekts

Die neue Regierung Indiens und das Schiffsministerium haben nach einer mehr als 10-jährigen Ruhephase das Sagar Mala Projekt wiederbelebt. Das ursprüngliche Konzept wurde vor 11 Jahren unter Premierminister Vajpayee entworfen. Damals wollte man eine schnelle Leistungssteigerung und Modernisierung der Häfen entlang der indischen Küsten erreichen, um diese besser mit den Häfen entlang des Arabischen Meers, Indischen Ozeans und des Golfs von Bengalen zu verbinden. Zudem sollten Indiens Häfen konkurrenzfähig mit international führenden Häfen wie Antwerpen in Belgien, Rotterdam in den Niederlanden und Hamburg in Deutschland gemacht werden.

Bedeutung und Ziele des neuen Konzepts

Sagar Mala ist heute eine strategisch ausgerichtete, kundenorientierte Initiative der Regierung Indiens, welche das Konzept einer vom Hafen ausgehenden wirtschaftlichen Entwicklung verfolgt. Hierbei soll die Küstenlinie Indiens als Ausgangspunkt für Indiens ökonomischen Fortschritt dienen. Dazu sollen einerseits die vorhandenen Häfen in moderne Weltklassehäfen transformiert werden und andererseits neue Häfen entsprechend den heutigen und zukünftig absehbaren Anforderungen gebaut werden. Sagar Mala zielt auf die Entwicklung von Häfen, Industrieclustern, des Hinterlandes und eines effizienten Umschlagsystems via Straßen-, Schienen-, Binnenwasser- und Küstenverbindungen ab und soll dazu führen, dass Häfen die Treiber von Wirtschaftsaktivitäten entlang der Küstengebiete werden. Ein weiterer Schwerpunkt soll der Transport von Waren und Personen auf Wasserwegen entlang der Küsten und auf Flüssen als Haupttransportart werden. Dementsprechend verknüpft Sagar Mala die einzelnen, bereits vorhandenen Hinterlandprojekte mit den geplanten maritimen Entwicklungen zu Industrie- und Frachtkorridoren, um somit einen effizienten, nahtlosen Transport von Ex- und Importwaren bieten zu können und dadurch nicht zuletzt Logistikkosten senken und Exporte wettbewerbsfähiger machen zu können.

Schlüsselkomponenten

Ein aktuelles Arbeitspapier vom 28.10.2014 identifiziert als Schlüsselkomponenten des Sagar Mala Konzepts (1) Hafenmodernisierung, (2) Effizientes Warenumserschlagssystem auf den Hinterlandverkehr und (3) Weiterentwicklung der Küstengebiete.

(1) Hafenmodernisierung

Zur erfolgreichen Hafenmodernisierung muss eine effiziente Koordination und Kommunikation zwischen den beteiligten Behörden gewährleistet sein, um Synergien bei der Entwicklung der Haupt- und Nebenhäfen ausschöpfen zu können. Zur Steigerung der operativen Effizienz und zur

Erleichterung von Handel, Industrie und Tourismus mit und im angeschlossenen Hinterland sind bspw. folgende Aufgabenfelder denkbar:

- Förderung der flächendeckenden Implementierung und automatisierten Nutzung von Informationstechnologien
- Durchführung eines Business Process Re-Engineerings an allen Haupthäfen zur Identifikation und Vereinfachung redundanter Prozesse und vorhandener Abläufe
- Kosteneffektive und effiziente Technisierung der Häfen zur Gewährleistung des adäquaten Warenumserschlags am Hafen sowie zum Direktransfer der Waren vom Hafen zur Fabrik über Förderbänder oder Rohrleitungen
- Errichtung von Hubhäfen, die als Schnittstelle zwischen den Häfen, Industrieclustern und Städten dienen sollen und dazu hocheffiziente Schienen- und Straßennetze sowie Küstenverbindungen benötigen um eine sichere und effektive Verteilung der Güter ermöglichen zu können.

(2) Effizientes Warenumserschlagssystem auf den Hinterlandverkehr

Die Einrichtung eines effizienten Systems zum Löschen und Umschlagen der Fracht auf Hinterlandverbindungen würde einen nahtlosen und mühelosen Gütertransport ermöglichen. Dies soll durch effiziente Schienen-, Straßen- und Küsten- bzw. Binnenschiffahrts-Netzwerke einerseits, sowie durch die Förderung und den Ausbau ebenjener dazu benötigten Küsten- und Binnenschiffahrt erreicht werden.

Leistungsfähige Schienen-, Straßen- und Küsten- bzw. Binnenschiffahrts-Netzwerke sollen für eine schnelle Verbindung und somit bessere Zusammenarbeit der Industriekorridore, wirtschaftlichen Zentren, hafengestützten Sonderwirtschaftszonen und Inlandstädte sorgen. Dazu sollen neue Verbindungen geschaffen werden, um den Frachttransport im geplanten Umfang ermöglichen zu können. Ziel ist es, einen optimalen Mix der Transportarten beim Warenumserschlag auf das Hinterland zu erreichen, d.h. der Anteil der Binnenschiffahrt soll gesteigert werden. Gleichzeitig würde die Schaffung von adäquaten Hinterlandverbindungen Zeit sparen und unnötige Transaktionskosten vermeiden. Es ist angedacht, den geplanten Ausbau der Transportnetzwerke mit bereits existierenden Projekten zur Weiterentwicklung von Schienen, Straßen, Binnenwasserwegen und Flughäfen wie bspw. DFC – Dedicated Freight Corridor und NHDP – National Highways Development Project etc. zu koppeln.

Eine Initiativreihe bzgl. Infrastruktur und Politik soll die Küsten- und Binnenschiffahrt verstärken. Dazu gehören u.A.:



- Natürliche, ökologisch nachhaltige Wasserstraßen für die Küstenschifffahrt erschließen und gleichzeitig den Hafenzugang bzw. -abgang erleichtern
- Vereinfachung der Besatzungsnormen, Treibstoffsteuern und Compliances für Küsten- und Binnenschiffe
- Anreize für Commodity Güter schaffen, um stärker den Binnenschiffsverkehr zu nutzen
- Förderung von Forschung zu und Herstellung von Schiffen und Ausrüstung speziell für die Küsten-/ Inland Nutzung

(3) Weiterentwicklung der Küstengebiete

Weiterentwicklung der Küstengebiete meint die gegenseitige positive Beeinflussung der Entwicklung des Hafenhinterlandes einerseits, initiiert durch eine vermehrte Geschäftstätigkeit des Hafens andererseits. Dies soll durch eine Modernisierung der Häfen und hafengebundenen Infrastruktur, die auf die Förderung von Gütertransport und Handel aufgrund effizienterer Logistik und geringerer Transaktionskosten ausgerichtet ist, verwirklicht werden. Dadurch soll letztlich das Wachstum der Häfen und ihrer Umgebung zu einem der Hauptknotenpunkte für Wirtschaft und Handel begünstigt werden.

Die Entwicklung des Hafenhinterlandes soll beinhalten:

- Einrichtung von Industrieclustern oder Sonderwirtschaftszonen (SEZs - Special Economic Zones oder FTWZs - Free Trade and Warehousing Zones) auf Grundlage der bereits vorhandenen Industriebranchen im Hafenhinterland und in Küstenstädten
- Neuentwicklung von zusätzlichen Industrien im Hafenhinterland:
Als Schlüsselindustrien für potentielle Industriecluster sind denkbar: Schiffsreparatur, Schiffbau, Abwrackindustrie, Bunkerungseinrichtungen, Frachtcontainerstationen, Trockenhäfen und Lagerräume.
- Steigerung des Tourismus im Küstengebiet: Hierbei wird bspw. an die Errichtung von Yachthäfen oder Sport- oder Wellnessanlagen gedacht. Es sollen einheimische wie auch ausländische Touristen gleichermaßen angesprochen werden. Dazu müssten u.A. einige bürokratische Hürden (Führerschein für Mietwagen, Registrierungsvorgänge für Boote) gesenkt werden.
- Gemeinsame Entwicklung und Wachstum von Haupt- und Nebenhäfen:
Es soll ein regionales Hafensystem entstehen, welches alle Häfen (unabhängig von ihrem bisherigen Status als Haupt- oder Nebenhafen) innerhalb einer Region oder eines Staates umfasst. Dem Netzwerkgedanken folgend wird angestrebt diese Häfen in Hubhäfen und Hilfhäfen zu unterteilen, die sich gegenseitig unterstützen und eine gemeinsame Infrastruktur schaffen und nutzen. Aus Kundensicht wird es einen Ansprechpartner geben (one face to the customer). Die Netzwerkpartner werden dann

entsprechend ihren Strukturen die Kundenaufgaben und Services möglichst effizient und nahtlos untereinander verteilen.

Den Ball ins Rollen gebracht hat die Regierung, indem sie ein Treffen aller Vorstände der Häfen, der Inland Waterways Authority und der Abteilungen für Personenflugverkehr, Straßen und Umwelt einberufen hatte, um das Projekt mit allen interessierten Parteien zu diskutieren. Letztlich kamen 45 Beamte an einem runden Tisch zusammen. Das übergeordnete Thema war das Wachstum der indischen maritimen Industrie anzupassen, indem den MER, den maritimen ökonomischen Clustern, eine bessere wirtschaftliche Position zugeordnet wird.

Quellen:
Maritime Gateway,
Conceptnote Ministry of Shipping, Sagar Mala Project Working Paper