



Indien Rundschau – Dezember 2014



Hamburg

Representation
Mumbai

Inhaltsverzeichnis

Namaste und Moin Moin	Seite 2
Aktuelles aus Wirtschaft und Politik	Seite 3
Besuch des deutschen Außenministers	Seite 3
Minister für Tourismus in Indien	Seite 3
Jahrestag der Anschläge in Mumbai	Seite 3
Neue Regierung Maharashtras	Seite 4
Förderung der Binnenschifffahrt in Indien	Seite 4
Invest in Hamburg Konferenz	Seite 4
Hafen Spotlight Kochin	Seite 5
Make in India	Seite 6
Sagar Mala	Seite 7
Kultur und Sport	Seite 13
Diwali	Seite 13
Weihnachten in Indien	Seite 13
Indian Super League – Fussball in Indien	Seite 14

Namaste und Moin Moin liebe Leserinnen und Leser der Indien Rundschau,

gut ein halbes Jahr nach den Wahlen in Indien und der neuen Regierung unter Premierminister Narendra Modi spüren wir hier vor Ort einen deutlichen Um- und Aufschwung. Sowohl die allgemeine Stimmungslage der indischen Wirtschaft, als auch die Aufmerksamkeit aus dem Ausland wird zunehmend positiver wahrgenommen. Neben dem viel diskutierten Thema, ob Deutsch nun als Fremdsprache in Indien an Schulen gelehrt werden soll oder nicht, interessieren uns vor allem aktuelle Hafen- und Infrastrukturprojekte, neue Gesetze und die „Make in India“-Kampagne von Narendra Modi die weltweit für Aufsehen sorgt. Indien soll als Produktionsstandort an Bedeutung gewinnen, um Arbeitsplätze zu schaffen und den Wirtschaftsstandort weltweit und insbesondere in Asien stärken. Dazu kommen die Vereinfachung von bürokratischen Vorgängen als auch die Implementierung von verbesserten Ausbildungsstandards. Ein anderes von Modi erneut angestoßenes Großprojekt, ist Sagar Mala: alle Küstenstädte Indiens sollen durch verbesserte Schienen, Straßen, Flughäfen und Küstenschifffahrt verbunden werden. Auf diese Weise wird weiter der Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur vorangetrieben, um Güter effizienter und vor allem schneller zu den Verbrauchern zu transportieren. Weiterhin sollen in Städten mit angrenzenden Häfen die Verbindung von Stadt und Hafen ökonomischer, lebens- und umweltfreundlicher gestaltet werden, so dass in Zukunft auch Hafenstädte in Indien eine hohe

Lebensqualität bieten können – die Hafenstadt Hamburg könnte hier als exzellentes Vorbild dienen.

Auch Weihnachten wird in Indien nicht vergessen, vor allem in den christlichen, meist katholischen Gemeinden werden Heiligabend und die folgenden Feiertage ausgiebig gefeiert.

Zuletzt freuen wir uns sehr, dass nach einer erfolgreichen Investorenkonferenz, die Hamburger Wirtschaftsförderung ab 2015 offizieller vierter Partner der Hamburg Repräsentanz Mumbai sein wird. Wir freuen uns auf eine spannende Zusammenarbeit und einen regen Austausch.

Die Hamburg Repräsentanz Mumbai wünscht Ihnen viel Spaß beim Lesen und eine frohe und besinnliche Weihnachtszeit!

Hannah Truxius

Ihre Hannah Truxius

Let's go social!

Die Hamburg Repräsentanz Mumbai ist auch in den sozialen Netzwerken vertreten. Hier finden Sie täglich Nachrichten und interessante Informationen über Indien & Hamburg:

www.facebook.com/hamburgmumbai

www.linkedin.com/company/hamburg-representation-mumbai

Aktuelles aus Indien

Kurznachrichten aus Wirtschaft, Politik und dem maritimen Sektor

- Außenminister Frank-Walter Steinmeier verständigte sich bei seinem Besuch in Indien im Oktober über ein gemeinsames Projekt mit Premierminister Narendra Modi, welches auf das Unterrichten der deutschen Sprache in indischen Schulen abzielt. In einigen Schulen Indiens wird Deutsch bereits seit vielen Jahren als Wahlfach angeboten. Das indische Ministerium für Bildung und Personalwesen entschied jedoch nach der Abreise Steinmeiers gegen ein solches Vorhaben, da sich mehrere Sanskritverbände gegen ein solches Projekt aussprachen und die Bedeutung der traditionellen alten Sprache betont. In indischen Schulen wird Hindi und Englisch als reguläre Unterrichtsfächer angeboten, neben einer lokalen Sprache. Deutsch als Fremdsprache sollte diese dritte Option in staatlichen Schulen ersetzen.
(Quelle: Tagesschau, Spiegel Online)

- Der neue Minister für Tourismus Mahesh Sharma hat sich zum Ziel gesetzt, die Besucherzahlen in Indien deutlich zu steigern. Eine erste Maßnahme ist die seit langem erwartete „Visa on Arrival“-Lösung die bisher nur für elf Länder galt. Ab Ende November soll es „Visa On Arrival“ für insgesamt 180 Länder geben, darunter auch Deutschland. Über eine Internetseite wird eine Registrierung mit anschließender Zahlung per Kreditkarte möglich sein. Nach 3-5 Werktagen soll dann ein vorläufiges Visa ausgestellt werden, welches nach Ankunft an allen internationalen Flughäfen in Indien in Pässe eingetragen wird. Der Tourismus in Indien soll so, begleitet von diversen Marketingkampagnen, stark

zunehmen. Vor allem aufgrund der überaus negativen Berichterstattung seit der Nirbhaya-Vergewaltigung in Delhi im Dezember 2012 sind die Tourismuszahlen stark zurückgegangen, besonders signifikant der sinkende Anteil an weiblichen Touristen. Tourismusminister Sharma erklärte kurz nach seinem Amtsantritt, dass er neuen Fokus vor allem auf die Sicherheit internationaler Gäste in Indien legen wird und der Tourismus unter der aktuellen Regierung Narendra Modis als ernstzunehmender Wirtschaftssektor angesehen wird.



(Quelle: Ministry of Tourism, NDTV)

- Am 26. November 2014 jährten sich die Terroranschläge Mumbais zum sechsten Mal. An zehn unterschiedlichen Stellen kam es zu insgesamt 17 Explosionen. Am Abend des 26. November 2008 kam es zu mehreren Geiselnahmen, vermehrt im Bereich Colaba in Süden Mumbais. Besonders stark betroffen war das international berühmte Taj Mahal Hotel, das erste fünf Sterne Hotel Indiens am Gateway of India, dem Wahrzeichen Mumbais. In diesem Jahr nahm Premierminister Narendra Modi den Jahrestag der Anschläge ebenfalls als Anlass den Verstorbenen zu gedenken und betonte Indiens Verpflichtung, Terrorismus „aus der Menschheit

zu entwurzeln“ und gegen Terrorismus in der Welt zu kämpfen. Bei den Anschlägen im Jahr 2008 kamen 166 Menschen ums Leben.
(Quelle: India Today)

- Im Oktober 2014 wurde im Bundestaat Maharashtra ein neues Parlament gewählt. Die BJP (ebenfalls Regierungspartei in Delhi) gewann die Wahlen mit 122 von 288 Sitzen. Die Partei „Shiv Sena“ war zweitstärkste Partei und konnte 63 Sitze gewinnen.



Durch die Allianz mit Shiv Sena bildet die BJP damit eine gemeinsame Regierung in Maharashtra. Der neue Ministerpräsident Maharashtras, Devendra Fadnavis, wurde von Premierminister Modi persönlich ins Amt eingeschworen. Mit den Wahlsiegen in Maharashtra und Haryana nur fünf Monate nach den Parlamentswahlen in Delhi beweist die BJP erneut ihren Erfolg in Indien. Eine der ersten Amtshandlung Fadnavis' war einen Amtsstelle lediglich zu verbesserten Kommunikation zwischen den einzelnen Institutionen und staatlichen Organisationen einzustellen, um somit besonders Infrastrukturthemen effizienter voranzutreiben und die Entwicklung der Stadt Mumbai positiv zu gestalten.

(Quelle: Times of India, The Independent)

- Die indische Regierung will die Entwicklung der Binnenschifffahrt finanziell fördern, um Unternehmen zu unterstützen, die in die Binnenwasserstraßen des Landes investieren wollen. „Wir müssen Terminals, Wasser- und Seehäfen errichten, um Investitionen im Binnenwasserverkehr anzulocken. Wir sind bereit alles in unserer Macht stehende zu tun, um diesen Sektor für Investoren attraktiv zu gestalten.“, so Herr Nitin Gadkari, Minister für Transport, Straßen und Schifffahrt. Laut Gadkarti, wurde dem Binnenschifffahrtssektor in der Vergangenheit nicht die Bedeutung verliehen wie beispielsweise in China, wo die Binnenschifffahrt rund 20% des Gesamtverkehrs ausmacht. In Indien entfallen nur rund 0,5% auf diesen Sektor. Nach Meinung des Ministers müsse Indien der Binnenschifffahrt eine größere Bedeutung beimessen, denn die Wasserwege des Landes sind günstigere Transportwege und bergen großes Wachstumspotential. Durch die kraftstoffsparende Transportmöglichkeit, ist der Weg übers Wasser nicht nur umweltschonender, sondern ist auch kostengünstiger: Während der Straßentransport in Indien 1,5 Rupien pro Kilometer kostet, bieten die Binnenwasserstraßen Transportkosten von ca. 0,5 Rupien pro Kilometer. Zuvor hatte Minister Gadkarti vorgeschlagen, den indischen Fluss Ganges als Wassertransportweg von Gangotri nach Kanpur und von Kanpur nach Patna zu nutzen.

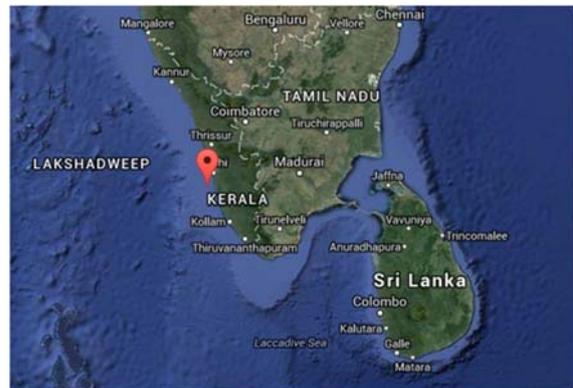
(Quelle: Maritime Gateway)

- Die Hamburg Repräsentanz Mumbai hat in Zusammenarbeit mit der Hamburger Wirtschaftsförderung (HWF) ein Seminar zum Thema „Hamburg als Investment- und Businessstandort“ in Mumbai ausgerichtet. Der Leiter des der Internationalen Abteilung, Stefan Matz, reiste aus Hamburg an, um Mumbai, Indien und die lokale Geschäftswelt kennen zu

lernen. Die HWF ist Partner und zentrale Anlaufstelle für alle internationalen Unternehmen mit Interesse an der Metropolregion Hamburg. Während des Seminars stellte Herr Matz die Verwaltungs- und Geschäftsstrukturen in Hamburg vor als auch die diversen Cluster Initiativen. Eröffnet wurde das Seminar durch den deutschen Generalkonsul Michael Siebert, welcher eine Auflistung mit Gründen warum indische Unternehmen in Deutschland investieren sollten vorstellte. Dazu gehörten, neben vielen anderen Aspekten, die hervorragende deutsche Infrastruktur, hohe Produktivität, Innovation und Lebensqualität. Des Weiteren gab es Vorträge zu den Themen rechtliche Rahmenbedingungen und Unternehmensgründung, Steuergesetze und Unternehmensbesteuerung. Der Hamburg Ambassador Frank König klärte über gesellschaftliche Unterschiede auf und berichtete über die Hamburg Geschäftswelt aus kultureller gesellschaftlicher Sicht. Abgeschlossen wurde das Seminar mit einer Präsentation eines indischen Unternehmers und seiner Erfolgsgeschichte in Hamburg. Anschließend fanden diverse Gespräche statt und es wurde seitens der Besucher sehr viel Interesse an der Metropolregion Hamburg und den verschiedenen Möglichkeiten vor Ort gezeigt. Aufgrund der erneut aufstrebenden Wirtschaft Indiens und des großen Interesses von indischer Seite aus an Hamburg, wird die HWF ab Januar 2015 ebenfalls als Partner in der Hamburg Repräsentanz Mumbai einsteigen. Die Senatskanzlei, Handelskammer Hamburg und Hafen Hamburg Marketing werden so durch einen vierten Partner ergänzt. Durch diese Kooperation stehen Kunden und Unternehmen auf indischer als auch auf deutscher Seite branchenspezifische Betreuung, detaillierte Beratung über die Hamburger Sektoren und spezielle Investorenberatung zur Verfügung.

Hafen Spotlight: Kochi

Das Hafengelände ist auf einer künstlich geschaffenen Insel angesiedelt, die vom Kochi-See umrahmt wird und in dem der Kochi-Fluss mündet. Das zum Hafen gehörende ICTT (International Container Transshipment Terminal) gilt als die größte Container-Umschlagsanlage Indiens. Weiterhin finden sich in der Hafenstadt die Kochi-Werft, die größte Schiffbau- und Reparaturreinrichtung Indiens, die Kochi-Raffinerien sowie ein Jachthafen. Hauptsächlich handelt der Hafen die folgende Güter: 67,7 % Roh- und POL-Güter (Rohöl, Öl und Schmieröl), 24,7% Containerfracht, 2,5% Düngemittel und 5,1% andere Fracht (dazu gehören Kohle, Holz, Altmaterialien, Chemikalien etc.). Im Fiskaljahr 2013/2014 wurden insgesamt 20.886.836 Frachteinheiten bearbeitet, davon 4.786.128 Container und 14.832.266 flüssiges Massengut.



Der Hafen liegt aus geographischer Sicht strategisch günstig. Die vielbefahrenen Seeverkehrsrouten: Golf von Singapur – Ferner Osten und Suez – Singapur/Ferner Osten sind in unmittelbarer Reichweite. Von allen indischen Häfen liegt der Kochi-Hafen am nächsten zu den internationalen Ost-West-Schiffahrtsrouten. Dieser geographische Vorteil soll künftig noch durch die Errichtung einer Free Trade and

Warehousing Zone (FTWZ) verstärkt werden. Auch die Anbindung an das Hinterland ist in Kochi ausreichend vorhanden. So können über das indische Schienennetz Waren bis Zentral- oder Südindien transportiert werden. Der Binnenwasserweg NW3 bietet Anbindung nach Südkerala. Weiterhin ist der internationale Flughafen von Kochi nur 33,6 km mit dem Auto entfernt. Die Anbindung an Binnencontainerdepots in Coimbatore und Bangalore wird durch regelmäßige Zugverbindungen gewährleistet.

Derzeit werden diverse Projekte zur Weiterentwicklung des Hafens geplant, z.B. die Neugestaltung einiger Ankerplätze und die Vertiefung des Kohleanlageplatzes. Der Transport von Kohle ist signifikant für den Hafen Kochi, da dieser nah an der Afrika-Kohle Route liegt. Derzeit können Schiffe mit 12,5m Tiefgang den Hafen anfahren. Der Ankerplatz soll zukünftig vollbeladenen Panamax-Vessels mit einem Tiefgang von bis zu 14,5m das Anlegen erlauben. Darüber hinaus sollen verbesserte Krananlagen für den Kohleumschlag errichtet werden. Um dem Problem der Versandung des Hafens und den damit einhergehenden, regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten entgegenzutreten, wird angedacht Wellenbrecher vor dem Hafen zu errichten. Dieses Konzept wurde bereits weiterentwickelt, sodass nun ein vorgelagerter Hafen mit zusätzlicher Lager- und Umschlagfläche vor dem jetzigen Hafen errichtet werden soll. Gleichzeitig bestehen Überlegungen diesen offshore Hafen mit dem Fort Kochi mittels einer Brücke zu verbinden, welches logistische Vorteile zur Landanbindung garantieren würde als auch den Hafen als Tourismus-Attraktion attraktiver zu gestalten.

(Quellen: Cochin Port Trust)

Make in India

Am 25. September 2014 verkündete Premierminister Narendra Modi seine neue Kampagne: „Make in India“. Diese ist eine internationale Marketingkampagne, mit dem Fokus Indiens bisher sehr geringen Anteil im internationalen Vergleich bei der Herstellung und Produktion von Waren und Dienstleistungen stark zu verbessern. Der Produktionssektor hat zurzeit einen ungefähren Anteil von nur 15% am indischen BIP und nur ca. 1% im internationalen Vergleich. Durch „Make in India“ sollen weltweit Unternehmen auf den Standort Indien aufmerksam gemacht werden, um somit Investoren zu gewinnen und den lokalen Produktionssektor deutlich anzukurbeln. Von besonderer Wichtigkeit sind hierbei die drei folgenden Aspekte:

- 1) Geschäftsfreundliches Klima: Unnötige Gesetze und Regulierung werden identifiziert und überarbeitet, bürokratische Prozesse vereinfacht und kürzere und transparentere Wege aufgezeigt. Ziel ist es, Geschäfte in Indien im Allgemeinen zu simplifizieren und ausländischen Investoren den Einstieg in Indien zu vereinfachen. „Ease of Business“ ist hierbei Motto des Premierminister.
- 2) Ausbildung: Um Indiens Potential auszuschöpfen, welches vor allem in der jungen Bevölkerung und der enorm großen Arbeitskraft liegt, sollen Rahmenbedingungen und Zertifizierungen von Ausbildung und Trainings grunderneuert werden. Die gezielte Ausbildung und Vermittlung von

praktischem Wissen in Zusammenarbeit zwischen Bildungseinrichtungen und Unternehmen wird einer der Schwerpunkte von „Make in India“ sein. Auch die gesetzlichen Grundlagen für Arbeitnehmer sollen revidiert und erneuert werden.

- 3) Investitionen und Sektoren: In allen Bereichen welche durch die „Make in India“- Kampagne betroffen sind, werden verstärkt ausländische Investoren umworben. Diese Sektoren sind: Automobilindustrie, Luftfahrt, Biotechnologie und Chemikalien, Lebensmittelverarbeitung, IT, Öl und Gas, Medien und Entertainment, Häfen und schienengebundener Verkehr, Renewable Energies, Tourismus und Wellness, Pharma, Verteidigung und elektronische Maschinen.

Die von Modi formulierten Ziele der Kampagne umfassen: Investoren ansprechen, Innovationen fördern, Ausbildung verbessern und Produktionsaufkommen steigern. Zahlreiche Veranstaltungen und Konferenzen wurden bereits rund um dieses Thema gehalten, das international auf große Aufmerksamkeit stößt. (Quelle: makeinindia.gov.in, City Scan, Times of India)

Sagar Mala

Nach der Eroberung des Weltraums mit der Mars-Orbiter-Mission, plant Indien nun die Eroberung der Weltmeere mit dem Sagar Mala-Projekt. Nach einer mehr als 10-jährigen Ruhephase wurde das Sagar Mala-Projekt vor kurzem durch die aktuelle Regierung Indiens und dessen Schifffahrtsministerium wiederbelebt. Der Ball wurde erneut ins Rollen gebracht, indem die Regierung ein Treffen aller Vorstände der Häfen, der Inland Waterways Authority (Binnengewässerbehörde) sowie der

Abteilungen für Personenflugverkehr, Straßen und Umwelt einberufen hatte. Letztlich kamen 45 Beamte an einem Tisch zusammen, um das Projekt im Kreise aller interessierten Parteien zu diskutieren. Das übergeordnete Thema dieses Treffens war die indischen maritime Industrie dem wirtschaftlichen Wachstum des Landes anzupassen, d.h. den maritimen Wirtschaftsregionen (MER - Maritime Economic Regions) einen besseren wirtschaftlichen Status zuzuordnen. Die Version 2.0 dieses Projekts zielt also im Kern auf die Weiterentwicklung maritimer und damit verbundener Kompetenzen in Indien ab.

Das ursprüngliche Konzept

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, des Indischen Ozeans und des Golfs von Bengalen zu verbinden. Zudem sollten Indiens Häfen mit international führenden Häfen wie Antwerpen in Belgien, Rotterdam in den Niederlanden und Hamburg in Deutschland konkurrenzfähig gemacht werden. Um dem gerecht zu werden, müssten bedeutende Parameter des Landes wie Infrastruktur, Effizienz und Service modifiziert werden. Weiterhin wurde angestrebt in diesem Zuge die Transportkapazität zu steigern. Erreichen wollte man diese Ziele durch bessere Schiffbau- und Reparatur-Einrichtungen und eine optimale Nutzung des Binnenwasserwegesystems.

Das aktuelle Konzept

Sagar Mala ist heute eine strategisch ausgerichtete, kundenorientierte Initiative der indischen Regierung. Es wird das Konzept einer vom Hafen ausgehenden, wirtschaftlichen Entwicklung verfolgt, welches schrittweise das

derzeitige Infrastrukturentwicklungssystem, wonach die Häfen isoliert betrachtet werden, ersetzt. Die Vision ist, die Küstenlinie Indiens als Ausgangspunkt für den ökonomischen Fortschritt des Landes zu etablieren. Obwohl Indien eine Küstenlinie von ca. 7.000 km mit mehr als 200 Häfen vorweisen kann und obwohl über diese Häfen mehr als 90% des absoluten Handelsvolumens abgewickelt wird, ist die Küstenlinie viel zu wenig genutzt und bietet deutliches Entwicklungs- und Verbesserungspotential. Einerseits ist geplant, einige der vorhandenen Häfen in moderne Häfen von Weltklasse zu entwickeln, andererseits sollen gänzlich neue Häfen entsprechend den heutigen und zukünftigen, absehbaren Anforderungen gebaut werden. Sagar Mala zielt auf die Entwicklung von Häfen, Industrieclustern, des Hinterlandes und ein effizientes Umschlagsystems via Straßen-, Schienen-, Binnenwasser- und Küstenverbindungen ab. Dies müsste dazu führen, dass Häfen die Treiber von Wirtschaftsaktivitäten in den Küstengebieten werden. Als weiterer Schwerpunkt ist der Ausbau des Transports von Waren und Personen auf Wasserwegen zu einer der Haupttransportarten beabsichtigt. Folglich verknüpft Sagar Mala die einzelnen, bereits vorhandenen Hinterlandprojekte mit den geplanten maritimen Entwicklungsprojekten 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.

Anteil des Warenhandels am Bruttoinlandsprodukt

Der gegenwärtige Anteil des Warenhandels am indischen BIP beträgt lediglich 42%. Dagegen liegt diese Kennzahl bei einigen Industrieländern wie Deutschland oder Frankreich bei 70-75 %

(Weltbank, 2012). Daraus leitet sich ein signifikantes Steigerungspotential des Warenhandels ab. Darüber hinaus geht man davon aus, dass aufgrund der aktuellen „Make in India“-Kampagne der Anteil des Warenhandels am BIP stetig steigen und sich innerhalb kurzer Zeit dem der Industrieländer angleichen wird. Folglich werden Häfen eine tragende Rolle beim Anstieg von Handel und Wirtschaft spielen und müssen ihre operative Effizienz und Kapazität entsprechend dem zukünftigen Bedarf erhöhen.

Schwächen des bestehenden Systems und Herausforderungen

Im Folgenden werden wesentliche Herausforderungen aufgezeigt, denen sich die maritime Industrie Indiens infolge vielfältiger entwicklungspolitischer, verfahrenstechnischer und/oder politischer Begebenheiten bei der Implementierung von Sagar Mala gegenüber gestellt sieht:

- Die Notwendigkeit zur Einbeziehung diverser Behörden in die Infrastrukturentwicklung, um Industrialisierung, Handel, Tourismus und Transport im gesamten Land zu fördern
- Das gegenwärtige duale Institutionengefüge führte zur Herausbildung von Haupt- und Nebenhäfen, die jeweils als individuelle Projekte gehandhabt werden
- Mangel an Infrastruktur für den Umschlag an Haupt- und Nebenhäfen, was wiederum zu einem suboptimalen Mix der Verkehrsmittel führt
- Begrenzte Hinterlandanbindungen, die die Kosten für den Gütertransport unnötig erhöhen
- Geringe Nutzung von Küsten- und Binnenschifffahrt aufgrund veralteter Anlagen und höherer Kosten
- Lediglich vereinzelte Mechanisierung und Verfahrensgpässe an Häfen

- Mangel an Größe, Tiefe und weiterer essentieller Voraussetzungen an vielen indischen Häfen

Daher gilt die mangelnde Verfügbarkeit von geeigneten Landungs- und Umschlageneinrichtungen für den Küstengütertransport als das Hauptproblem der Häfen, infolgedessen mit langen Wartezeiten, ineffizientem Frachtumschlag und langer Umschlagsdauer gerechnet werden muss.

Schlüsselkomponenten

Um den aufgezeigten Missständen entgegenzuwirken und den maritimen Sektor weiterzuentwickeln, wurde für Sagar Mala ein integrativer Ansatz gewählt. Im Fokus stehen Hafenentwicklung, vom Hafen ausgehende Entwicklung des Umlandes sowie Binnen- und Küstenschifffahrt. Die Umsetzung der Neuerungen soll durch angepasste Gesetze, einen geeigneten institutionellen Rahmen und ein wachstumsförderndes Investitionssystem erleichtert werden.

Ein aktuelles Arbeitspapier der Regierung vom 28.10.2014 identifiziert folgende Schlüsselkomponenten des Sagar Mala Konzepts: (1) Hafenmodernisierung, (2) Effizientes Warenumschlagssystem auf den Hinterlandverkehr und (3) Weiterentwicklung der Küstengebiete. Diese werden in den folgenden Abschnitten näher erläutert.

Hafenmodernisierung

Grundlage einer erfolgreichen Hafenmodernisierung muss eine effiziente Koordination und Kommunikation zwischen den beteiligten Behörden sein, um Synergien bei der gemeinsamen 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 Betriebsprozessumgestaltung an allen Haupthäfen zur Identifikation redundanter Prozesse und Vereinfachung vorhandener Abläufe
- Kostengünstige und effiziente Technisierung der Häfen zur Gewährleistung des adäquaten Warenumschlags am Hafen sowie zum Direkttransfer der Waren vom Hafen zur Fabrik über Förderbänder oder Rohrleitungen
- Errichten von Hubhäfen, die als Schnittstelle zwischen den (Neben-) Häfen, Industrieclustern und Städten dienen sollen und dazu hocheffiziente Schienen- und Straßennetze sowie Küstenverbindungen benötigen

Effiziente Anbindung an den Hinterlandverkehr

Ein nahtloser Gütertransport wird durch das Einrichten eines effizienten Systems zum Löschen und Umschlagen der Fracht auf Hinterlandverbindungen verfolgt. Leistungsfähige Schienen-, Straßen- und Küsten- bzw. Binnenschifffahrts-Netze sollen für eine schnellere Verbindung und somit verbesserte Zusammenarbeit der Industriekorridore, wirtschaftlichen Zentren, hafenbasierten Sonderwirtschaftszonen und Inlandstädte sorgen. Dazu sind neue Verbindungen geplant, um den Frachttransport im erwarteten Umfang zu ermöglichen. Ziel ist es, einen optimalen Modal Split beim Warenumschlag auf das Hinterland zu erreichen, d.h. der Anteil der Binnenschifffahrt soll gesteigert werden. Gleichzeitig würde die Schaffung von adäquaten Hinterlandverbindungen Zeit sparen und

unnötige Transaktionskosten vermeiden. Es ist weiterhin angedacht, den Ausbau der Transportnetze mit bereits existierenden Projekten zur Weiterentwicklung von Schienen, Straßen, Binnenwasserwegen und Flughäfen, wie bspw. DFC – Dedicated Freight Corridor und NHDP – National Highways Development Project, zu koppeln. Eine Initiativreihe soll zudem die Küsten- und Binnenschifffahrt verstärken. Dazu gehören u.a.:

- Erschließung natürlicher, ökologisch nachhaltiger Wasserstraßen für die Küstenschifffahrt und gleichzeitig Erleichterung von Hafenzu- bzw. -abgang
- Vereinfachung der Besatzungsnormen, Treibstoffsteuern und Compliances für Küsten- und Binnenschiffe
- Förderung der Forschung über Schiffe und Ausrüstung speziell für die Küsten-/ Inland-Nutzung

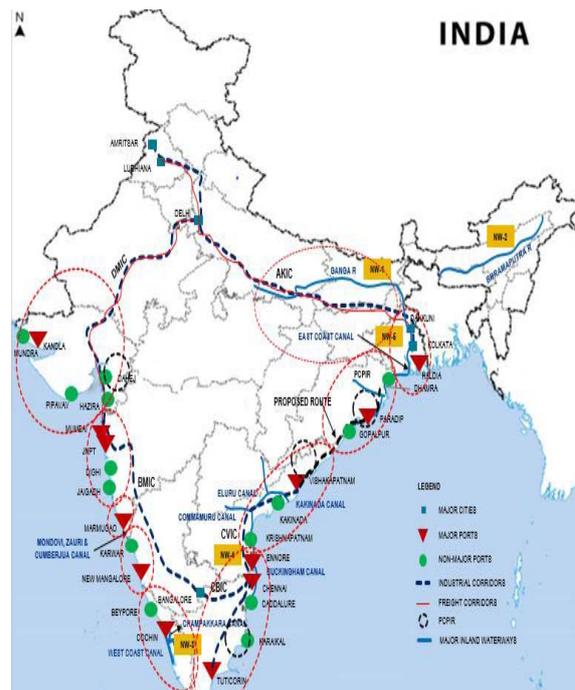
Weiterentwicklung der Küstengebiete

Die 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 hafenbezogenen Infrastruktur 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 beinhaltet folgende Punkte:

- 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 den Küstenstädten
- Steigerung des Tourismus im Küstengebiet: Hierbei wird z.B. an die Errichtung von

Yachthäfen oder Sport- oder Wellnessanlagen gedacht.

- Gemeinsame Entwicklung und Wachstum von Haupt- und Nebenhäfen: Es wird 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.



Küstenwirtschaftszonen / Coastal Economic Regions (CER)

Es sollen sogenannte Coastal Economic Regions geschaffen werden, die sowohl Haupt- als auch Nebenhäfen sowie deren Hinterland innerhalb eines Staates umfassen. Es ist eine Größenordnung von 300-500 km entlang der Küstenlinie, mit einer Ausdehnung von 10-30 km

in das Hinterland bzw. Offshore angedacht. Die Implementierung der drei Schlüsselkomponenten des Sagar Mala- Projekts findet mit Hilfe eines an die jeweilige Region angepassten Plans ihre Anwendung. Darin können regionale Stärken, Schwächen und Besonderheiten berücksichtigt werden. Mithilfe der CERs soll das maritime Wirtschaftssystem und die daran gebundene Wertschöpfungskette, also z.B. Logistik, Reederei, Dienstleistungen, Aus- und Weiterbildung gefördert werden. Weiterhin wird durch die entstehenden Arbeitsplätze und die gesicherte Entwicklung der Region ein nachhaltiges Wachstum der lokalen Gemeinden angestrebt.

Finanzierung

Wie bei allen Großprojekten spielt die Frage der Finanzierung eine wesentliche Rolle. Die ehemalige Regierung ging davon aus, dass sich das Projekt für die Gesamtwirtschaft Indiens und führte eine maritime Entwicklungs-Sondersteuer über einen Zeitraum von zehn Jahren ein, um so die erforderlichen Finanzen zu stemmen. Die Sondersteuer sollte auf alle Exporte und Importe des Landes erhoben und ausschließlich zur Finanzierung dieses Projekts verwendet werden. Aktuell einigte man sich darauf, eine Entwicklungs-Sondersteuer sowohl in der Höhe von 10 Rs./Tonne auf EXIM-Fracht als auch in der Höhe von 5 Rs./Tonne auf Küstenfracht zu erheben. Legt man die Frachtzahlen von 2013-14 zugrunde, könnten somit ca. 900 Rs. Crores (ca. 11,6 Mio. Euro) generiert werden. Diese Steuerabgaben fließen in den konsolidierten Staatsfonds Indiens und werden durch das Schifffahrtsministerium ausschließlich für das Sagar Mala-Projekt genutzt. Zusätzlich wird mit Investitionen aus dem privaten Sektor in Form von öffentlich-privaten Partnerschaften (PPP – Public Private Partnership) oder gänzlich privaten Investitionen in Sagar Mala gerechnet. Darüber hinaus gibt es eigene Entwicklungsfonds

welche von den jeweiligen Staatsregierungen eingerichtet werden.

Politik und Wirtschaft

Die Urfassung von Sagar Mala wurde während der Regierungszeit der BJP - Bharatiya Janata Party (Indische Volkspartei, rechtskonservativ und hindu-nationalistisch) von 1998 bis 2004 unter Premierminister Atal Bihari Vajpayee entworfen. Bei den Wahlen 2004 fand allerdings ein politischer Machtwechsel statt und während der darauffolgenden Regierungszeit der UPA - United Progressive Alliance von 2004 bis 2014 wurde das Projekt zurückgestellt. Sobald allerdings die BJP bei den diesjährigen Wahlen wieder als stärkste Partei hervor ging, wurde das Projekt wiederbelebt und wird sowohl vom aktuellen Premierminister Narendra Modi als auch vom Präsidenten Pranab Mukherjee befürwortet. Zusätzlich wurde die zentrale Planungskommission miteinbezogen, um ihr Fachwissen in die Planung und Ausführung dieses Megaprojekts miteinfließen zu lassen. Während das Schifffahrtsministerium der Hauptkoordinator des Projekts sein wird, soll die Planungskommission als Denkfabrik bei der Koordination und Integration bestimmter Projektkomponenten wie Hafenanlagen, Fährservices, Tourismusinfrastruktur und Binnenwassertransport unterstützen.

Zusammenfassung der wesentlichen Vorteile des Sagar Mala-Projekts

Laut dem aktuellen Arbeitspapier der indischen Regierung verspricht man sich folgenden Nutzen für Infrastruktur und Entwicklung:

- 3 bis 4 moderne Megahäfen auf Weltniveau mit je 200 Megatonnen Kapazität
- regionale Containerhubs
- Etablierung von 10 staatspezifischen Küstenentwicklungszonen / CERs, die das Wirtschaftswachstum der Häfen und des Hinterlandes fördern

- Bessere Verbindung von CERs und Hinterland
- Vollintegrierte Küstenlinie durch Binnen- und Mega-Wasserwege (National Navigation Channels)
- Greenfield- und Brownfield-Investment-Optionen für Fluss- und Küstenhäfen
- Steigerung des Küsten- und Binnenverkehrs um den Faktor 15 innerhalb der nächsten 20 Jahre
- Kapazitätssteigerung der Hafenverkehrsabwicklung um den Faktor 5 innerhalb der nächsten 20 Jahre
- CER tragen zum Anstieg des BIPs und EXIM bei
- Signifikante Schaffung von Arbeitsplätzen in Hafen, Schifffahrt und angrenzenden Industrien
- Einnahmengenerierung durch den Anstieg von Wirtschaftsaktivitäten infolge des integrierten Ansatzes zur gleichzeitigen Entwicklung von Wirtschaft und Tourismus in den Küstenstädten

Risiken und Kritik

Mit der Größe des Projekts und der Anzahl der beteiligten Institutionen und Einzelpersonen ergeben sich automatisch Risiken bei der Kommunikation, Koordination und Umsetzung der einzelnen Ziele, Aufgaben und Zuständigkeiten. Das Beratungsunternehmen KPMG wurde mit der Identifikation und Analyse der kritischen Stellen des Sagar Mala-Projekts beauftragt. Es wurde deutlich, dass es eine übergeordnete Institution braucht, die eine geeignete Infrastruktur zur regionalen Integration des Projektes entwickelt und überwacht - die MDA (MER Development Agency). Das Beratungsunternehmen bestätigte den Verbesserungsbedarf der MERs – Maritime Economic Regions und betonte gleichzeitig, dass die Unterstützung seitens der institutionellen Strukturen unerlässlich zur Bewältigung des

Projekts seien. Insgesamt wurden fünf Funktionen für die MDA identifiziert:

- Bündelung der Pläne der verschiedenen beteiligten Behörden unter einem Dach,
- Identifizierung und Überbrückung von Lücken in den Agenden der verschiedenen Behörden,
- Planung, Koordination und Zuteilung der Mittel,
- Ernennung der Vertreter verschiedener Agenturen für die Regierung und
- Sicherstellung, dass der Personalbedarf abgedeckt ist.

Die Mitglieder der Expertengruppe, die sich versammelt hatten, um das Projekt zu diskutieren, wurde ebenfalls gebeten bestimmte Anpassungen im administrativen System vorzunehmen, um eine nahtlose Zusammenarbeit der verschiedenen Stellen des Großprojekts zu erleichtern. Unter Anderem wird der Vorsitzende eines Hafens nun der Port Administrator sein. In dieser Funktion sei er für das Gesamtwachstum, Effizienz und Kundenzufriedenheit am Hafen verantwortlich. Die Beamten verschiedener Behörden, die von der Port Authority zur Wahrnehmung unterschiedlicher Aufgaben dorthin entsendet werden, sollen zukünftig direkt an den Administrator berichten.

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

Kultur und Sport

Diwali – das indische Weihnachten

Diwali ist das bedeutendste und glamouröseste hinduistische Lichterfest in Indien und in anderen vom Hinduismus geprägten Ländern. Das Fest kann aufgrund seiner spirituellen und sozialen Bedeutung mit dem christlichen Weihnachtsfest verglichen werden und wird in

Indien vor allem von Anhängern des Hinduismus gefeiert. Der genaue Zeitpunkt des fünf-tägigen Festes richtet sich nach dem hinduistischen Mondkalender und liegt meistens im Oktober bzw. November unseres gregorianischen Kalenders. Es wird im gesamten Subkontinent gefeiert. Allerdings variieren je nach religiöser Ausrichtung des Hinduismus und je nach Region die zugrunde liegenden Fabeln und Legenden.



Grundsätzlich markiert Diwali den Winteranfang, den Beginn des neuen Jahres des Hindukalenders und steht für den Sieg des Guten über das Böse und des Lichts über die Dunkelheit. Folgt man der nordindischen Tradition wird an Diwali der Sieg des Königs Rama über den Dämonenkönig Ravana nach einem Krieg epischen Ausmaßes gefeiert. Die Rückkehr von Rama und seiner Frau Sita, die er aus den Klauen des Dämons befreit hatte, wurde in ihrer Heimat Ayodhya zelebriert, indem alle Städte des Königreichs mit Lampenreihen geschmückt wurden, um den Heimkehrern nach 14 Jahren im Exil den Weg zu leuchten. Jeder einzelne Tag des Festes hat eine bestimmte Bedeutung. Am dritten und wichtigsten Tag werden in allen Häusern kleine Öllampen und Kerzen und auf den Straßen Feuerwerkskörper entzündet, die dem Fest seinen Beinamen Lichterfest geben. Eine wichtige Rolle spielen die

Götter Lakshmi, die Göttin für Reichtum und Wohlstand sowie Ganesha, der Herr der Hindernisse. Man glaubt, dass Lakshmi am dritten Tag aus dem tosenden Meer entstieg und jedes einzelne Heim während des Diwalifestes besucht, um Wohlstand und Glück zu bringen. Es ist weiterhin überliefert, dass sie die saubersten Häuser zuerst besucht, also wird von den Bewohnern sichergestellt, dass das Haus rein ist bevor sie die Lichter entzünden, um ihr den Weg in ihr Heim zu leuchten. Außerdem werden die Häuser traditionell mit Rangoli verziert. Rangoli ist eine alte Volkskunst bei der mit farbigem Reis oder Sand bunte Muster auf den Boden gezeichnet werden. Die Türrahmen werden mit Blumen und Mangoblättern geschmückt. Es wird neue Kleidung und traditioneller Schmuck gekauft und getragen. Es ist, wie Weihnachten, die Zeit des Jahres in der sich die Familien versammeln und Geschenke und Süßigkeiten überreicht werden.

(Quellen: www.diwalifestival.org, Go India)

Weihnachten in Indien

Weihnachten ist das Fest der Geburt Jesu Christi. Festtag ist der 25. Dezember, welcher in Deutschland gesetzlicher Feiertag ist und von Christen und Nichtchristen kommerziell gefeiert wird. Zum Vergleich: Der Anteil der Christen in Deutschland lag im Jahr 2013 bei 58,9 % (2013), was sich in absoluten Zahlen auf 47,53 Mio. Einwohner beläuft. Wohingegen in Indien, wo die Mehrheit der Bevölkerung dem Hinduismus angehört, der Anteil der Christen bei ca. 2,3 % (2001) beträgt, also 24,08 Mio. Gläubige. In Indien ist der 25. Dezember ebenfalls ein öffentlicher Feiertag und Weihnachten wird mehr oder weniger intensiv von allen Indern gefeiert. Dabei zeichnet sich ein Nord-Süd-Gefälle ab. Weihnachten ist im Süden des Landes

mehr verbreitet als im Norden. Aufgrund des hohen Anteils an Christen in der Bevölkerung ist Goa wahrscheinlich der geeignetste Bundesstaat Indiens, um ein traditionelles Weihnachtsfest zu erleben. Die vielen Kirchen im portugiesischen Stil sind besonders zur Mitternachtsmesse sehr gut besucht, aber auch viele Häuser und öffentliche Plätze sind ausgiebig geschmückt. Neben Goa und auch Kerala ist zur Weihnachtszeit Mumbai sehr empfehlenswert. Die Finanz- und Geschäftshauptstadt Indiens ist Heimat einer der größten indisch-christlichen Communities.



Die insbesondere für Katholiken wichtige Mitternachtsmesse kann zu Weihnachten überall in der Stadt, ganz besonders aber im Stadtteil Bandra zelebriert werden. Am bekanntesten ist die Hill Road in Bandra, die zur Weihnachtszeit besonders festlich geschmückt ist und deren Bäckereien voller Weihnachtsgebäck sind und den so typischen

festlichen Geruch verbreiten. Während bei uns in Deutschland der Tannenbaum geschmückt wird, werden hier in Indien Bananen- oder Mangobäume festlich dekoriert. Ähnlich der Beleuchtung zum hinduistischen Fest Diwali werden auch hier zu Weihnachten Öllampen oder Kerzen angezündet. Der auch bei uns in Deutschland beliebte Weihnachtsstern ist die bevorzugte Pflanze zur Dekoration von Kirchen und Häusern. Wie üblich werden Familie und Freunde zum Fest beschenkt und dem Gedanken der Nächstenliebe folgend wird Geld an arme Familien gespendet.

(Quellen: www.goindia.com, [statista](http://statista.com), www.whychristmas.com)

Indian Super League – Fußball in Indien

Mittlerweile befinden wir uns im Dezember und die erste Saison der "Hero Indian Super League" – die indische Fußball Liga - neigt sich Ihrem Ende zu. Die erste Saison lief vom 12. Oktober bis zum 20. Dezember 2014 und gespielt wurde in 8 Städten. Von der Hauptstadt Delhi, über die pulsierende Metropole Mumbai bis hin zum südlichen Kochi. Hinzu kommt noch die Teams aus Pune, Chennai, Goa, Pune, Kalkutta und Guwahati. Gespielt wird im Hin- und Rückspiel-System, die ersten 4 Teams der Liga qualifizieren sich für die Play-Offs, die Gewinner ziehen am 20. Dezember ins Finale ein. Acht Teams, zwei Monate, ein Meister.

Gedacht ist die "Hero Indian Super League" als Sportfranchising-Plattform, als kommerzielle Werbepattform, die in 8 TV-Kanälen und in 5 Sprachen ausgestrahlt wird. Damit ist es möglich 90% der Bevölkerung zu erreichen. Insgesamt sahen 318 Millionen Menschen die bisherigen 32 Saisonspiele. Im Schnitt besuchten 25.000

Fußballbegeisterte die Stadien, zu Topspielen liegt der Schnitt bei über 40.000 Besuchern. Die positiven Ergebnisse der ersten Saison wurden sicherlich auch durch die Verpflichtung von ehemaligen internationalen Weltstars und Weltmeistern, wie A. del Piero, N. Anelka, R. Pires oder M. Materazzi erreicht. Damit ist diese Liga, die mit den meisten Zuschauerzahlen in Asien, noch vor Japan und China. Geschätzt wird das Rahmenprogramm der Liga. Namhafte Bollywood-Stars, berühmte Kricketspieler sowie indische Celebrities unterstützten den Fußball. Weitere Hilfe schafft auch der zuschauerfreundliche Eintrittspreis von 150 Rupien, umgerechnet circa 2 Euro. Diese Zahlen liegen ganz im Sinne des Konzerns IMG Reliance, der sich die kommerziellen Rechte sicherte.



Die Liga fungiert als Event, während die sportlichen Leistungen auf dem Feld eher durchschnittlich sind. Nur 9 der 69 bisherigen Treffer wurden von einem indischen Spieler erzielt, obwohl laut Reglement mindestens fünf von Ihnen in der Startelf stehen müssen. Im Finale stehen Atletico de Kolkata und Kerala Blasters FC. Man darf sehr gespannt sein wer im mittlerweile fußballbegeisterten Indien als erster Meister der „Hero ISL“ gefeiert wird.

(Quellen: Kicker, Indian Super League)

Hamburg Repräsentanz Mumbai

Kontakt

Hannah Truxius

Hamburg Business Manager

Maker Tower 'E', 1st Floor, Cuffe Parade
Mumbai 400005 India

Tel: 0091-22-66652 150, -121

Hannah.truxius@hamburgmumbai.com

www.hamburgmumbai.com