



## Indien Rundschau | März 2015



Hamburg | Representation  
Mumbai

## Contents

<b>Namaste und Moin Moin.....</b>	<b>3</b>
<b>liebe Leserinnen und Leser .....</b>	<b>3</b>
<b>der Indien Rundschau,.....</b>	<b>3</b>
<b>Aktuelles aus Indien .....</b>	<b>4</b>
Wolfgang Schäuble in Indien .....	4
Wahlen in Delhi.....	4
Goods and Service Tax .....	4
Modernisierung des Visakhapatnam Port Trust .....	5
Kapazitätssteigerung der indischen Häfen ....	5
Wiederbelebung des Karanja Hafens.....	6
NSAC – Fortsetzung des Sagar Mala Projects	7
Beef Ban in Maharashtra .....	7
Solar Impulse in Indien.....	8
<b>Hafen Spotlight: Häfen Mumbai .....</b>	<b>8</b>
Geographische Lage.....	9
Hafenbetreiber.....	9
Ausstattung und Leistung der Häfen .....	9
Hauptwaren .....	11
Anbindung an das Hinterland .....	11
Gegenwärtige und geplante Projekte .....	11
<b>Bundesumweltministerin Hendricks in Indien .....</b>	<b>11</b>
<b>Der Haushaltsplan FY 15-16 .....</b>	<b>13</b>
<b>Kultur und Sport .....</b>	<b>13</b>
Cricket-Weltmeisterschaft gestartet .....	13
Golf in Indien: Von Nobelclubs und „Slum Golf“ .....	14

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

in Indien scheint es weiterhin bergauf zu gehen. Trotz einiger Kritik wird der neue Haushaltsplan in Indien recht positiv aufgenommen, vor allem die Initiativen zur Stärkung der indischen Wettbewerbsfähigkeit und der Make in India und Skill in India Marketingkampagne Narendra Modis. Dennoch ist das „Big Bang“ Budget, welches von vielen erhofft wurde, ausgeblieben. Ebenfalls der erwünschte Richtungskurs mit einer klaren Vorgabe für politische und wirtschaftliche Entscheidungen. Weitere Schwerpunkte liegen auf einem Anstieg des Wirtschaftswachstums und einer generellen Sicherstellung der Grundversorgung in ganz Indien, z.B. sanitäre Anlagen und Rentenversicherungen. Auch für ausländische Investoren gibt es einige Erleichterungen wie z.B. die Senkung der Körperschaftssteuer.

Das Wirtschaftswachstum zeigt nach wie vor einen positiven Trend und die internationale Aufmerksamkeit nimmt zu. Die politische und wirtschaftliche Entwicklung Indiens wird im In- und Ausland genau beobachtet. Gleichzeitig werden aber auch neue Gesetze wie das Schlacht- und Verzehrverbot von Rindfleisch in Maharashtra sehr kritisch gesehen und hindunationalistische Tendenzen durchaus wahrgenommen.

Mit der kommenden Hannover Messe und Indien als Partnerland wird sich ein weiter Kurs Indiens vor allem mit Einbindung der deutschen Wirtschaft abzeichnen. Mit vielen deutsch-indischen Veranstaltungen wie dem Indo-German Business Summit, eröffnet durch Bundeskanzlerin Angela Merkel und Premierminister Narendra

Modi gefolgt von einer Gesprächsrunde mit Industrievertretern. Auch in Hamburg veranstaltet die Handelskammer Hamburg zusammen mit der Hamburg Repräsentanz Mumbai, dem OAV und der AHK Indien ein „Make in India“ Event zum Thema Make it India für deutsche bzw. Hamburger Unternehmen. Für mehr Informationen hierzu besuchen Sie: <http://bit.ly/19meqml>

Die weitere wirtschaftliche und gesellschaftliche Ausrichtung Indiens bleibt spannend, vor allem vor dem Hintergrund der immer noch wachsenden Bevölkerung welche zwar ein enormes Potential mit sich bringt, gleichzeitig aber auch eine der größten Herausforderungen Indiens darstellt da Millionen von Jugendlichen eine Ausbildung benötigen, um qualitative Leistungen zu erbringen.

Wir sind gespannt auf die Tage während der Hannover Messe, auf der Indien und Deutschland ein weiteres Stück zusammenwachsen werden und sicherlich viele erfolgreiche Beziehungen entstehen und weitergeführt werden.

*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](http://www.facebook.com/hamburgmumbai)

[www.linkedin.com/company/hamburg-representation-mumbai](http://www.linkedin.com/company/hamburg-representation-mumbai)

## Aktuelles aus Indien

Kurznachrichten aus Wirtschaft, Politik und dem maritimen Sektor

## Wolfgang Schäuble in Indien

Im Vorfeld zu PM Modi's Besuch zur Hannover Messe in Deutschland im April und um der deutsch-indischen Wirtschaft einen Vorwärtsschub zu versetzen, reiste der deutsche Finanzminister Wolfgang Schäuble im Januar nach Neu Delhi um sich mit dem im letzten Jahr gewählten Premierminister zu treffen. In der Gruppe der 20 führenden Industrienationen spielt Indien eine signifikante und stärker werdende Rolle als aufstrebende Wirtschaftsmacht. Es wurden unter Anderem Themen der bilateralen Zusammenarbeit diskutiert wie zum Beispiel nachhaltige Energien, Infrastruktur und die von Modi ins Leben gerufene Kampagne „Make in India“.  
(Quellen: Economic Times, Handelsblatt)

## Wahlen in Delhi

Die noch junge Aam Aadmi Partei (AAP) hat am 10. Februar 2015 überraschend die richtungsweisende Landtagswahl in Delhi gewonnen und der hindu-nationalistischen BJP von Ministerpräsident Narendra Modi eine bittere Niederlage zugefügt.



Die AAP, die in Indien als Partei des kleinen Mannes gilt, ist aus einer Antikorruptionsbewegung hervorgegangen, die vor einigen Jahren von dem

heutigem Chef und aktuellen Wahlsieger Arvind Kejriwal ins Leben gerufen wurde. Die AAP konnte bei der Wahl 67 der 70 Sitze im Parlament für sich behaupten. Der erdrutschartige Sieg von Arvind Kejriwals AAP hat in Indien landesweit für Aufsehen gesorgt und der erfolgswöhnte Ministerpräsident Modi geht aus dieser Wahl als klarer Verlierer hervor. Die Landtagswahlen in Delhi könnten eine ermutigende Signalwirkung für andere Regional- und Splitterparteien auf dem Subkontinent haben – der Mythos von Modis Unbesiegbarkeit ist vorerst angerissen.

(Quellen: The Times of India, Focus)

## Goods and Service Tax

Der indische Finanzminister Arun Jaitley hat am 28.02.2015 den Haushalt für das Finanzjahr 2015/16 vorgestellt. In der mit Spannung erwarteten Rede verkündete Jaitley, dass (unter anderem) das indirekte Steuersystem Indiens durch die Einführung einer neuen Mehrwertsteuer, der Goods and Service Tax (GST) reformiert werden soll. Der Minister erklärte hierzu: "We are committed to implement a state of the art indirect tax system, the Goods and Services Tax, from April 1, 2016". Eine GST für ganz Indien ist schon seit vielen Jahren in der Planung und wird von vielen Unternehmen herbeigesehnt.

Die geplante GST soll eine einheitliche Besteuerung von Produkte und Dienstleistungen im ganzen Land ermöglichen und unmittelbar an der jeweiligen Verkaufsstelle anfallen. Bisher erheben die einzelnen Bundesstaaten individuelle Steuern auf Produkte und Dienstleistungen, so dass eine Vielzahl unterschiedlicher indirekter Steuersysteme im Land existiert. Die neue GST soll zukünftig die Mehrheit der unterschiedlichen zentralen und föderalen Produkt- und Dienstleistungssteuern zusammenfassen. Besonders Vorteilhaft ist hierbei, dass Doppelbesteuerungen



von Produkten und Dienstleistungen beim Transport von einem Bundesstaat in den anderen wegfallen würden, sodass einzelne Produkte (z.B. Nahrungsmittel) günstiger werden könnten. Zudem könnte das neue indirekte Steuersystem transparenter werden, was den Steuerbetrug und die Korruption erschweren würde.

Die grundlegende Modifikation des indirekten Steuersystems könnte Indien endgültig in einen einheitlichen nationalen Markt transformieren und, in letzter Konsequenz, positiv auf die gesamte Wirtschaftsleistung des Landes wirken. Jetzt kommt es darauf an, ob es der Regierung Modi gelingt, in den kommenden zwölf Monaten tatsächlich die angekündigte Mehrwertsteuerreform in die Tat umzusetzen.

(Quellen: The Economic Times, Business today India, SKP business consulting LLP.)

### Modernisierung des Visakhapatnam

#### Port Trust

Der Visakhapatnam Port Trust (VPT) hat angekündigt INR 3000-Crore in die Erweiterung und Modernisierung ihres Hafens zu investieren, mit dem Ziel die Kapazität der Anlage um bis zu 50% zu erhöhen. Herr Krishna Babu, der Vorsitzende von VPT erklärte, dass die Unternehmen Vedanta, Essar, SEW und ABG sich als Investmentpartner für die Modernisierung der Frachtabfertigung qualifiziert haben. Die Betreiber des Hafens planen die Umschlagskapazität von gegenwärtig 85 Millionen Tonnen auf 125 Millionen Tonnen zu erhöhen, um somit in den nächsten drei Jahren zum drittgrößten Hafen des Lands aufzusteigen.

Herr Krishna Babu weist darauf hin, dass momentan nur 70 % der existierenden Kapazitäten des Hafens ausgenutzt werden können, weil es Probleme mit den Umschlagsanlagen und dem Abtransport der Waren gibt. Die Leitung des Hafens will mit Repräsentanten der Eisenbahn über

die Möglichkeit diskutieren, mehr Waggons zur Verfügung zu stellen, damit zukünftig ein zügiger Abtransport gewährleistet werden kann. INR 300-Crore werden zudem bereitgestellt, um Baggarbeiten zu realisieren, damit große Schiffe mit bis zu 100,000 Tonnen Fracht den Hafen erreichen können.

(Quelle: Maritime Gateway)

### Kapazitätssteigerung der indischen Häfen

Der nationalen politischen Linie folgend, streben die indischen Häfen eine Kapazitätssteigerung von ca. 25% bis 2020 entsprechend dem errechneten Bedarf an, um die Wartezeit für die Schiffe auf Null zu senken. Unterstützt durch gestiegene Investitionen in den Schifffahrtsektor sowie durch das allgemeine Wirtschaftswachstum Indiens wird von den 13 Haupthäfen eine Kapazitätssteigerung auf 1.495,5 Mio. Tonnen bis 2020 erwartet, welches dem doppelten Volumen der derzeitigen Kapazität entspricht. Währenddessen geht man davon aus, dass die Kapazität der Nebenhäfen sogar noch stärker auf ca. 1.660 Mio. Tonnen ansteigt, was einer rund fünffachen Steigerung der derzeitigen Kapazität von ca. 350 Mio. Tonnen entspricht. Das Schiffsministerium visiert im Zeitraum zwischen 2010 und 2020 Investitionen in Höhe von 277 Mrd. Rs. (ca. 3,7 Mrd. Euro) an und hat letztes Jahr einige neue Initiativen gestartet, um das Wachstum der Häfen zu unterstützen. So wurde beispielsweise im Oktober 2014 der Schiffsverkehr zwischen Myanmar und Indien aufgenommen, um den bilateralen Handel zwischen den beiden Ländern zu erhöhen. Weiterhin verspricht man sich von der neuen Schifffahrtlinie zwischen Myanmar und Indien eine Reduktion der Passagezeit und zu-

dem wird somit der Anschluss an andere südostasiatische Länder entsprechend der staatlichen „Look East“-Politik verstärkt. Darüber hinaus hat die Regierung elektronische Bezahlungsmöglichkeiten für alle Services rund um Schiffslicenzen implementiert. Außerdem hat das Ministerium angefangen, an der Errichtung einer Sonderwirtschaftszone (SEZ - Special Economic Zone) rund um den Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) zu arbeiten und kündigte eine intensive Fortführung des Sagar Mala Projekts an, welches u.A. der vom Hafen initiierten Entwicklung des Hinterlandes dienen soll.

(Quelle: Daily Shipping Times)

### Wiederbelebung des Karanja Hafens

Der Karanja Hafen an der Küste Maharashtra wird als direkte Konkurrenz zu Mumbais Häfen von Nikhil Modi mit großen Erwartungen der Schifffahrt erneut in Angriff genommen. Ziel ist mit der Wiederbelebung dieses Bauvorhabens den Anteil des JNPT am Frachtumschlag zu senken und eine Alternative für Exporteure zu bieten. Der Hafen unterzeichnete vor drei Jahren eine Absichtserklärung mit der maritimen Behörde des Staates Maharashtra und hat mittlerweile wichtige Freigaben erhalten, um das Bauprojekt zu starten. Bei einem Kostenvolumen von 1.000 crore INR (ca. 140 Mio. Euro) wird der Hafen ungefähr 2 Jahre Konstruktionszeit benötigen bis er den Betrieb aufnehmen kann. Die Hafenanlage wird sich auf über 200 Acres (ca. 80 ha) erstrecken und eine Küstenlinie von ca. 1000 m abdecken. Aufgrund der hervorragenden geografischen Lage geht man davon aus, dass dies entscheidend zum Erfolg der Hafenanlage beitragen wird. Nicht nur die Nähe zur Wirtschaftsmetropole Mumbai ist förderlich, sondern insbeson-

dere die Annahme, dass die gesamte Region substantielle bauliche Veränderungen erfahren wird wie bspw. der Bau der geplanten Mumbai Trans Harbour Link Brücke, des Dedicated Freight Corridors (ein spezieller Güterverkehrskorridor), der Erweiterung des JNPT Hafens und der sich in Planung befindliche neue internationale Flughafen in Navi Mumbai, führen dazu, dass die Transportanbindungen und der Zugang von und zu den Hafenanlagen sich signifikant verbessern werden. Der Karanja Hafen wird der dritte private Hafen an der 720km-langen Küste Maharashtra sein. Sowohl Dighi Hafen als auch Jaigarh Hafen in der Ratnagiri Region von Maharashtra sind bereits in Betrieb. Die Ankerplätze werden eine Anfangstiefe von 6,5m haben und werden schrittweise vertieft, sobald der Gütertransport zunimmt. Die Gesamtkapazität soll zunächst bei ca. 8 Mio. Tonnen liegen. Mögliche Nutzer des Hafens könnten Autohersteller aus Pune und Zementhersteller aus Süd Gujarat sein, die derzeit noch mit Wartezeiten beim JNPT rechnen müssen. Der geplante Multifunktions-Terminal wird hochspezialisierte Verteidigungslogistik, Logistikdienste für die kritische Öl&Gas-Industrie, Container- und allgemeine Frachtanlegerstellen sowie entsprechende ultramoderne Logistikanlagen zur Verladung von Container, Stahlrollen, Elektronik, Elektrowaren, Arzneien, Getreidesamen, Maschinenbau- und Kunststoffteile bereithalten. Die Hafenanlage soll als Ergänzung zu den Mumbai und Jawaharlal Nehru Häfen dienen und damit dazu beitragen den Stau des Frachtverkehrs in dieser Region zu lösen und soll maßgeblich die industrielle Entwicklung der Region voranbringen.

Ein großer Vorteil des Hafens ist, dass hohe Kosten und viel Zeit gespart werden können, da er sich den Bau von Verbindungsstraßen zu den Schnellstraßen sparen und vielmehr die bereits

vorhandene Infrastruktur des JNPT Hafens mitnutzen kann. Eine Teileröffnung des Hafens soll es in 12 Monaten geben, sobald die ersten Services angeboten werden können. Nach weiteren 12 Monaten soll das Bauvorhaben abgeschlossen und der Hafen fertiggestellt sein. Der Hafen wird für den Staat Maharashtra von erheblichem Nutzen sein, da er die Infrastruktur stärkt und die Konnektivität entlang der Küstenlinie des Staates unterstützt. Der Handel profitiert von effizientem Hafenbetrieb und demzufolge von schnelleren Umschlagzeiten für die Kunden, beinahe null Wartezeit für Fracht und Vermeidung von Liegegebühren.

(Quelle: Maritime Gateway)

### NSAC – Fortsetzung des Sagar Mala Projects

Der indische Premierminister Narendra Modi wird in naher Zukunft eine Entwicklungsinitiative namens National Sagar Mala Apex Committee (NSAC) ins Leben rufen, die die Erneuerung der Hafeninfrastruktur des Landes vorantreiben soll. In einer betreffenden Nachricht des Kabinetts wird vorgeschlagen, dass ein Komitee gegründet werden soll, um NSAC umzusetzen. Das Komitee soll vom Kabinetts Sekretär angeführt werden. Die Sekretäre für Schifffahrt, Transportwesen, Tourismus, Verteidigung, Heimat, Umwelt, Finanzen, Eisenbahn sowie ein Repräsentant des Büros des Ministerpräsidenten sollen weitere Mitglieder des Komitees werden. Es wird damit gerechnet, dass die Sagarmala Development Company damit beauftragt wird, die Hafentwicklung und weitere damit zusammenhängende Projekte im privaten Sektor zu betreuen. Das bereits bekannte Sagar Mala Projekt, welches unter der Modi Regierung erneut aufgenommen wurde, wird somit weiter vorangetrieben. Die Regierung rechnet damit für die erste Phase des Sagar Mala Projekts ca. RS 12,000 Crore auszugeben. In den nächsten fünf Jahren

sollen dann weitere RS 5,000 Crore in den Aufbau von 10 sogenannten Coastal Economic Regions (CER) investiert werden, die in der unmittelbaren Umgebung der Häfen entstehen sollen. Zu Beginn des Projekts soll jeweils eine CER an der Ostküste und eine CER an der Westküste auf bzw. ausgebaut werden. Die CER an der Ostküste ist hierbei das Visakhapatnam-Kakinada-Gangavaram-Srikalahasti-Gebiet und bei der CER an der Westküste handelt es sich um das Mumbai-Jawaharlal Nehru Port (JNP) – Dighi – Jaigadh-Gebiet. Das NSAC-Projekt zielt zusammenfassend darauf ab, wichtige Häfen auszubauen, die Entwicklung von CERs zu fördern, die Küstenschifffahrt sowie die Binnenschifffahrt zu erhöhen und das Straßen- und Eisenbahnnetz in den jeweiligen Regionen zu verbessern.

(Quelle: Indian Transport, Logistics News)

### Beef Ban in Maharashtra

Fleischliebhaber werden es in Zukunft in Maharashtra schwer haben in den Genuss von Rindfleisch zu kommen. Anfang März hat Präsident Pranab Mukherjee das entsprechende Maharashtra Animal Preservation Gesetz zum Verbot von Besitz, Verzehr und der Schlachtung von Rindern bzw. Rindfleisch endgültig ratifiziert, das bereits im Jahr 1995 erlassen wurde. Das Gesetz untersagt die Schlachtung von Kälbern und Stierkälbern als auch den Verzehr und Besitz.



Lediglich der Konsum von Büffelfleisch soll legal bleiben. Jeder, der beim Verkauf oder Verzehr von Rindfleisch ertappt wird, muss mit bis zu fünf Jahren Gefängnisstrafe rechnen und zusätzlich eine Geldstrafe von Rs.10.000 bezahlen. Indien ist derzeit der zweitgrößte Exporteur von Rindfleisch nach Brasilien. Die Fleischindustrie befürchtet nun, dass durch das Gesetz tausende Menschen ihre Arbeit verlieren und auch die Preise für andere Fleischsorten ansteigen werden. Der sogenannte „Beef Ban“ sorgte in den sozialen Netzwerken für starke emotionale Reaktionen und war zwischenzeitlich auf Twitter eines der meistdiskutierten Themen weltweit. (Quelle: NDTV, Times of India)

### Solar Impulse in Indien

Am 10.03.2015 landete das Solarflugzeug "Solar Impulse 2" (SI2) in Ahmedabad, der Hauptstadt Gujarats. Die SI2 beendete damit erfolgreich die zweite Etappe ihrer historischen Erdumrundung. Das Schweizer Flugzeug - das von vier solarbetriebenen Elektromotoren angetrieben wird und folglich ohne einen Tropfen Kerosin auskommt - begann seine Reise um die Welt ein paar Tage zuvor in Abu Dhabi. Nachdem es ein Zwischenstopp in Oman eingelegt hatte, flog es weiter nach Ahmedabad. Es legte dabei eine Distanz von 1,465km in 15 Stunden zurück. Die SI2 war für zwei Tage in Ahmedabad stationiert. Am 17.03.2015 setzte Sie Ihr Reise nach Varanasi im Bundesstaat Uttar Pradesh fort. In den beiden indischen Städten trafen sich die zwei Piloten, Herr Piccard und Herr Boschberg, mit Vertretern der Regierung, Unternehmern und anderen Mitgliedern der Gesellschaft.



In den kommenden Wochen will die SI2 mehrere Flughäfen in Südostasien anfliegen bevor es weiter nach Amerika und Europa geht. In Indien war die Aditya Birla Gruppe der Gastgeber der SI2. Piccard und Boschberg fliegen bei ihrer Reise um die Welt abwechselnd die 2,300 kg schwere Maschine. Die 35.000 km lange Weltumrundung nimmt 25 Flugtage in Anspruch und erstreckt sich über fünf Monate. Hinter dem Abenteuer steckt eine Mission: Die Weltöffentlichkeit soll für den verstärkten Einsatz erneuerbarer und umweltschonender Energien mobilisiert werden. Die beiden Schweizer wollen ihre Erfahrungen mit der Technologie des Sonnenfliegers im Dezember bei der Weltklimakonferenz in Paris vorstellen.

(Quellen: Indian Express, The Hindu, Der Spiegel)

### Hafen Spotlight: Häfen Mumbai

Die Hafen- und Handelsstadt Mumbai ist traditionell der bedeutendste Ort für den indischen Außenhandel. Mit dem Mumbai Port (früher Bombay Port) im Stadtteil Fort und dem Jawaharlal Nehru Port (JNP) in Navi Mumbai sind zwei der drei wichtigsten indischen Häfen in der Metropolregion Mumbai angesiedelt.



## Geographische Lage

Die Stadt Mumbai liegt zentral an der Westküste des indischen Subkontinents. Die beiden Häfen Mumbai Port und JNP befinden sich beide in der Thane Bucht, die einen direkten Zugang zum Arabischen Meer bietet. Wie auf der Landkarte erkennbar, grenzt der Mumbai Port unmittelbar an das Stadtzentrum Mumbais an. Der historisch gewachsene Hafen liegt an der östlichen Seite des schmalen Landstreifens auf dem sich Mumbai befindet. Der Hafen erstreckt sich über ein Gebiet von acht Quadratkilometern und zählt aufgrund seiner günstigen Lage und natürlichen Wassertiefe zu einem der größten Naturhäfen der Welt. Auf der anderen Seite der Thane Bucht, südöstlich von Mumbai gelegen, befindet sich der JNP. Der Hafen ist in der Nava Sheva Region angelegt worden. Die beiden kleinen Inseln Jawahar Dweep und Elephanta sind dem Hafen auf westlicher Seite vorgelagert. Ein ca. 30 km langer Seeweg durch die Thane Bucht trennen den JNP vom direkten Zugang zum Arabischen Meer an der Westseite des Indischen Subkontinents.



## Hafenbetreiber

Die zwei Häfen der Region Mumbai werden von staatlichen Organisationen betrieben. Der Mumbai Port wird seit dem Jahr 1873 vom Mumbai Port Trust (MbPT) geleitet. Die Leitung des moderneren Jawaharlal Nehru Port wird seit der Eröffnung am 26. Mai 1989 vom staatlichen Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) übernommen. Der Hafen JNP besteht aus drei Terminals, die wiederum von jeweils unterschiedlichen Unternehmen geleitet werden. Der Jawaharlal Nehru Port Container Terminal (JNPCT) wird vom gleichnamigen staatlichen Unternehmen betrieben. Der zweite Terminal, der Nhava Sheva International Container Terminal (NSICT), wurde im Jahr 1997 als erster nicht-staatlicher Containerterminal durch das Unternehmen P&O Ports in Betrieb genommen. Nach der Unternehmensübernahme von P&O Ports gehört der NSICT seit 2006 zur DP World. Zwischen dem JNPT und DP World besteht eine Vereinbarung zum Betrieb des Terminals über 30 Jahre. Der dritte Terminal, der Gateway Terminal of India (GTI), wird in einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft zwischen dem staatlichen Unternehmen Container Corporation of India (CONCOR) sowie den zur A.P. Moller Maersk gehörenden APM Terminals betrieben. Eine Lizenz zum Betrieb des Terminals besteht über 30 Jahre.

## Ausstattung und Leistung der Häfen

Die folgenden Tabellen beinhalten eine detaillierte und aktuelle Übersicht über die technische Ausstattung und die wirtschaftliche Leistung beider Häfen (Stand 2013-2014).

Ausstattung	Jawaharlal Nehru Port			Mumbai Port
	JNCPT	NSICT	GTI	
Fläche (in ha)	35	26		
Containerumschlagskapazität (in TEUs)	1.100.000	1.200.000	1.800.000	
Kailänge (in m)	680	600	712	
Kräne	8 (RMQC) 18 (RTGC) 5 (RMGC) 10 (Reach Stackers) 130 (Tractor Trailers) 3 (Fork Lifts)	8 (RMQC) 29 (RTGC) 3 (RMGC) 2 (Empty Handlers) 3 (Reach Stackers) 150 (Tractor Trailers)	10 (RMQC) 40 (RTGC) 3 (RMGC) 2 (Empty Handlers) 4 (Reach Stackers) 90 (Tractor Trailers) 4 (Fork Lifts)	4 (Mobile Cranes) 1 (Tower Crane) 29 (Fork Lifts) 5 (Tractor Trailers)
Reservefläche Container (in ha)	61,8	26,5	54	
Flächenkapazität (in TEUs)	35.000	24.888	26.000	11.927
Anschlüsse für Kühlcontainer	390	772	880	

Leistung I (2013-2014)	Jawaharlal Nehru Port	Mumbai Port
Gesamtumschlag (in Mio. t)	62.33	59.18
Containerumschlag (in Mio. t)	55.23	0.45
Massengutumschlag (in Mio. t)	7.10	58.74
Flüssigkeiten (in Mio. t)	6.28	38.01
Zement & sonst. Schüttgut (Mio. t)	0.70	13.81
Massenstückgut (in Mio. t)	0.12	6.92
Abgefertigte Schiffe (gesamt)	2.526	

Leistung II (2013-2014)	Jawaharlal Nehru Port			Gesamt	Mumbai Port
	JNCPT	NSICT	GTI		
Containerumschlag (in TEU)	1.312.715	969.458	1.879.528	4.161.701	40.744
Anteil am Gesamt-Containerumschlag	31,5%	23,3%	45,2%	100%	
Anzahl abgefertigter Containerschiffe	609	477	660	1.746	
Anzahl über Bahn abgefertigter Container	223.787	190.534	371.262	785.583	
Liegeplatz-Auslastung	61,7%	64,7%	50,3%		

### Hauptwaren

Die beiden Häfen der Region schlagen eine Vielzahl von Gütern um. Den JNP verlassen täglich Containerladungen mit Baumwollprodukten, Sportartikeln, Teppichen, Fleischwaren, Medikamenten usw. in alle Welt. Im Gegenzug erreichen den Hafen Schiffsladungen mit Chemikalien, Maschinen, Plastik, Pflanzenöl, Elektronischen Gütern, Aluminium und anderen Metallen. Zusammengekommen bewältigt der JNP fast 50% des Containerverkehrs in Indien. Der Mumbai Port schlägt eine wesentlich geringere Menge an Containern um, allerdings ist der Hafen der Anlaufpunkt für Frachtschiffe, mit Rohstoffen wie Kohle, Erdöl und Gas sowie Zement und anderen Baustoffe.

### Anbindung an das Hinterland

Die beiden Häfen sind mit einem modernen und effizienten Straßen- und Schienennetz verknüpft, das eine gute Anbindung an das Hinterland ermöglicht. Besonders der JNP zeichnet sich durch eine nahtlose Verbindung zum Hinterland aus, was ihn zu dem größten Umschlagplatz für Container in Indien macht.

### Gegenwärtige und geplante Projekte

Insbesondere für den JNP sind in den nächsten Jahren massive Modernisierungs- und Expansionsprojekte geplant. Im Jahr 2014 haben die "Port of Singapore Authority" und "Jawaharlal Nehru Port Trust" gemeinsam einen Lizenzvertrag für den Bau eines vierten Containerterminals in Mumbai unterschrieben. Mit dem Bau der Anlage soll in Kürze begonnen werden. Die Bauarbeiten sollen sechs Jahre in Anspruch nehmen. Darüber hinaus ist der Bau einer Sonderwirtschaftszone und eines Logistikpark direkt am Hafen geplant. Gegenwärtig werden auch weitere Schienen- und Straßenanbindungen geplant und gebaut, die die Hinterland-Konnektivität verbessern sollen. Zudem wird momentan

der Schiffskanal in der Thane Bucht vertieft und erweitert, um größeren Containerschiffen den Zugang zum Hafen zu ermöglichen. Das ausgewiesene Ziel des JNPTs ist es in der nächsten Dekade einer der 10 größten Containerhäfen der Welt zu werden.

(Quellen: Times of India, mumbaiport.gov.in, jnpt.gov.in, Annual Reports

### Bundesumweltministerin Hendricks in Indien

Am 28.01.2015 reiste Bundesumweltministerin Hendricks für einen Kurzbesuch in die indische Hauptstadt Neu Delhi, um am zweiten Deutsch-Indischen Umweltforum teilzunehmen. Zusammen mit ihrem indischen Amtskollegen Prakash Javadekar eröffnete Hendricks die zweitägige Veranstaltung, die als das umweltpolitische Dialogforum der beiden Länder dient. Das Umweltforum wurde in diesem Jahr von den beiden Umweltministerien, dem Asien Pazifik Ausschuss der deutschen Wirtschaft und der indischen Industrie- und Handelskammer organisiert. An der Veranstaltung nahmen rund 300 Vertreter der beiden Ministerien sowie Mitglieder aus Wirtschaft, Wissenschaft und Nichtregierungsorganisationen teil.

In diesem Jahr standen beim Deutsch-Indischen Umweltforum die Themenfelder Abfall- und Kreislaufwirtschaft, Wassermanagement, Ressourceneffizienz und nachhaltige Stadtentwicklung im Vordergrund der Gespräche. In Ihren Eröffnungsreden bezeichneten die beiden Umweltminister das Abfall- und Wassermanagement, die Ressourceneffizienz und eine nachhaltige urbane Entwicklung als grundlegende Voraussetzungen für das Wohlergehen moderner Gesellschaften und das Fundament für ein umweltverträgliches Wirtschaftswachstum. Im

Laufe der Veranstaltung erarbeiteten die Teilnehmer in separaten Arbeitsgruppen notwendige Rahmenbedingungen und identifizierten Herausforderungen sowie Lösungsansätze für die vier Themenfelder. Dabei kam es in den unterschiedlichen Workshops zu einem regen Meinungs- und Wissensaustausch zwischen Unternehmern, Politikern, Umweltaktivisten und Wissenschaftlern beider Länder.



Bei dem Themenschwerpunkt „Nachhaltige Stadtentwicklung“ verständigten sich Hendricks und der Urban Development Minister Venkajah Naidu darauf, dass die deutsche Bundesregierung Indien bei der Entwicklung von drei sogenannten Smart Cities unterstützen wird. Hierfür wurde ein gemeinsames sechsköpfiges Komitee ins Leben gerufen, das in den nächsten drei Monaten Städte identifizieren soll, die zu Smart Cities weiterentwickelt werden können. Smart Cities zeichnen sich beispielsweise dadurch aus, dass insbesondere der öffentliche Nahverkehr, die Stromversorgung durch regenerative Energien sowie effiziente Abfall- und Wassermanagementsysteme in der Stadtentwicklung aktiv gefördert werden.

Bei einem weiterführenden bilateralen Gespräch zwischen der Umweltministerin Hendricks und dem Umweltminister Javadekar standen der Klimaschutz und die UN-Nachhaltigkeitsziele im

Mittelpunkt. Die Amtskollegen diskutierten über die anstehende UN-Klimaschutzkonferenz im Dezember in Paris, auf der ein neues internationales Klimaschutzabkommen beschlossen werden soll. Damit Ende des Jahres in der französischen Hauptstadt ein neuer Weltklimavertrag verabschiedet werden kann, sollen alle Staaten vorab ihre Reduktionsziele definieren und öffentlich erklären - die inoffizielle Deadline hierfür ist der 31. März. Die beiden größten Verursacher von Treibhausgas-Emissionen, China und die USA, hatten sich im vergangenen November bereits erklärt. Von Indien, dem drittgrößten Verursacher von Treibhausgasen, fehlt bislang jedoch jede Selbstverpflichtung. Zudem sprachen Hendricks und Javadekar über den UNO-Gipfel im September in New York. Dort sollen die neuen, für die Zeit nach 2015 weltweit geltenden Nachhaltigkeitsziele beschlossen werden. Am Ende der Veranstaltung und nach Abschluss aller Workshops und bilateraler Gespräche, berichteten die Vertreter beider Länder über ausgesprochen offene, konstruktive und ergebnisorientierte Gespräche. Beide Seiten zeigten sich in der Abschlusserklärung motiviert, auch im nächsten Jahr das Deutsch-Indischen Umweltforum zu organisieren.

Zwischen Deutschland und Indien gibt es eine seit langem bestehende Zusammenarbeit im Umweltbereich. Im Rahmen der Internationalen Klimaschutzinitiative fördert das Bundesumweltministerium seit dem Jahr 2008 gezielt Projekte in Indien. Schwerpunkte sind dabei Projekte zum Ausbau der erneuerbaren Energien, zum Klimaschutz, zur biologischen Vielfalt sowie zur Ressourceneffizienz. Das Deutsch-Indische Umweltforum existiert seit dem Jahr 2014. Es soll als eine Plattform dienen, die die Deutsch-Indische Zusammenarbeit im Bereich der nachhaltigen Entwicklung langfristig fördert.



(Quelle: [www.newswala.com](http://www.newswala.com), Economic Times, India Times, [www.india.diplo.de](http://www.india.diplo.de))

## Der Haushaltsplan FY 15-16

Am 28. Februar 2015 stellte der indische Finanzminister Arun Jaitley den Haushaltsplan für das Finanzjahr April 2015 bis März 2016 vor, welches ganz im Sinne des aktuellen Regierungsmottos „Sabka saath, sabka vikaas (verpflichtet für die Entwicklung aller)“ steht. Ziel der im 2014 gewählten BJP Regierung und Premierminister Narendra Modi ist es, Indien auf einen neuen Wachstumskurs zu bringen und Depression und sinkendes Wirtschaftswachstum hinter sich zu lassen. Den bereits einleitete Reformkurs wurde durch das sogenannte „Unionbudget“ erneut verstärkt. Zwei Schwerpunkte lassen sich hierbei klar erkennen: Die internationale Wettbewerbsfähigkeit wird ausgeweitet und verstärkt und grundlegende Bedürfnisse der indischen Bevölkerung wie sanitäre Versorgung, Strom und Schulbildung sollen erfüllt werden und zudem auch der Aufbau eines umfassenden Sozialversicherungssystems inklusive Renten, Kranken- und Unfallversicherung gehört. Das BIP wird für das Jahr 2014 bei 7.45% angesetzt und für das FY 15-16 zwischen 8.1% und 8.5% angesetzt. Zudem verkündete Jaitley, dass das Haushaltsdefizit von 4.1% auf 3.9% gesenkt werden wird. Der Marketing Kampagne „Make in India“ entsprechend werden ca. 700 Milliarden Rupien in Infrastruktur investiert, um die Produktions- und Ausbildungssektoren weiter anzukurbeln. Die Regierung plant zudem ein „National Investment and Infrastructure Fund“ ins Leben zu rufen aus welchem entsprechende Projekte finanziert werden sollen. Im Agrarsektor sollen vor allem landesweite Preisstabilität und Ernteerträge unabhängige Einkommenssicherung erzielt werden. Auch die von Modi initiierte Kampagne „Swachh Bharat (Sauberes Indien)“ und Clean Ganga werden unter anderem im Haushaltsplan berücksichtigt. Zudem verspricht Jaitley Strom- und Wasserversorgung und Zugang zu sanitären Einrichtungen

für jedes Haus in Indien. Für ausländische Investoren sieht das Budget ebenfalls diverse Erleichterungen vor: Die Steuern für Lizenzen und technische Services wurden von 25% auf 10% gesenkt. Zudem soll die Körperschaftssteuer langfristig von 30% auf 25% gesenkt werden. Des Weiteren soll die lang erwartete Goods and Service Tax im Jahr 2016 final eingeführt werden, welche einer Mehrwertsteuer gleichkommt und landesweit gültig wäre. Für detaillierte und weitere Informationen: [http://www.skpgroup.com/data/re-source/skpbudget2015\\_16publication .pdf](http://www.skpgroup.com/data/re-source/skpbudget2015_16publication.pdf)  
(Quellen: GTAI, Finanzen.de, SKP)

## Kultur und Sport

### Cricket-Weltmeisterschaft gestartet

Im Rahmen des ICC Cricket World Cup 2015, welcher vom 14. Februar bis 29. März 2015 in Australien und Neuseeland stattfindet, kämpfen 14 Teams um die wichtigste Trophäe im Cricket. Gleich zu Beginn des Turniers kam es zum Duell der beiden Erzrivalen Indien und Pakistan. Den Sieg Indiens über Pakistan verfolgten weltweit eine Milliarde Menschen, so viele Fernsehzuschauer wie beim Finale der Fußball-WM in Brasilien. Obwohl sich das indische Team bisher in einer starken Verfassung präsentiert, wird bezweifelt, dass Indien seinen Weltmeistertitel von 2011 verteidigen kann. Der Präsident des Deutschen Cricket-Bundes Brian Fell glaubt, dass ein anderes Team in diesem Jahr die Nase vorn haben wird. „Ich sehe Australien in der Favoritenrolle“, sagte Fell. Auch die Buchmacher sehen das Team des Co-Gastgebers Australien als die stärkste Mannschaft, wohingegen sie dem indischen Team in diesem Jahr nur Außenseiterchance einräumen. In der Turnier-Geschichte hat Australien die meisten WM-Titel gewonnen. Die Profisportler aus Down Under konnten bei vier

von zehn Endrunden den begehrten Cricket-Pokal mit nach Hause nehmen. Der indischen Cricket-Nationalmannschaft gelang es zweimal die Weltmeisterschaft zu gewinnen.

(Quelle: Spiegel, Deutsche Welle)

## Golf in Indien: Von Nobelclubs und „Slum Golf“

Als die Briten mit der Ostindien-Kompanie nach Indien auszogen, brachten sie neben Cricket und Afternoon-Tea auch den Golfsport mit ins Land. Der Royal Culcutta, gegründet im Jahr 1829, ist folglich auch der älteste Golfclub der Welt außerhalb des Vereinigten Königreichs. Mittlerweile gibt es in Indien ca. 230 Golfclubs, die aber in den allermeisten Fällen ausschließlich dem Militär oder anderen Eliten des Landes vorbehalten sind. Für eine lebenslange Mitgliedschaft im Delhi Golf Club muss der gut betuchte Bewerber erst einmal 80.000 Euro zum Einstand zahlen und auch die Mitgliedsbeiträge in anderen Privatclubs sind für den Großteil der Bevölkerung finanziell nicht bezahlbar.

Golf ist in Indien immer noch ein „rich man’s game“ aber mit dem wirtschaftlichen Aufschwung des Landes, wird der Sport immer populärer und mehr und mehr Angehörige der Mittelklasse entdecken Golf für sich. So gibt es momentan 150.000 registrierte Golfer im Land, aber die Zahl derjenigen, die „irgendwie“ Golf spielen ist weitaus höher einzuschätzen. Eine Vielzahl von Menschen aus ärmlichen Verhältnissen spielt Golf einfach auf den Straßen und Plätzen ihrer Slums, die sich häufig in unmittelbarer Nähe zu den noblen Golfclubs befinden. Im Westen würde eine solche Form des Spiels am ehesten als „Crossgolf“ beschrieben werden, in Indien ist es schlichtweg „Slum Golf“.



In der Megametropole Mumbai ist „Slum Golf“ besonders populär. In der Stadt gibt es drei exklusive Golf Clubs in den Stadtteilen Mahalaxmi, Chembur und Colaba und viele Menschen, die in den Slums neben den gut abgeschotteten Golfanlagen leben, sind über Jahrzehnte hinweg von dem Sport stark beeinflusst worden. Mehboobani, 27 Jahre alt, ist einer dieser Menschen, für den Golf eine zentrale Rolle im Leben spielt. In fast jeder Minute seiner Freizeit spielt der junge Mann zusammen mit Freunden Golf auf den Straßen seiner Nachbarschaft – häufig mit selbstgebauten Schlägern. Mehboobani wohnt in einem Slum, der direkt an den Bombay Presidency Golf Club im Stadtteil Chembur angrenzt. Jahrelang hat er über die Außenmauern des Golfclubs hinweg die Sportler auf dem satten, grünen Rasen beobachtet, wie sie mit mehr oder minder gekonnten Schlägen die kleinen weißen Bälle in die Luft schossen.

Der Golfsport ist nicht nur Mehboobanis große Leidenschaft, sondern auch seit Jahren sein Brot-erwerb. Schon mit 14 Jahren hat er das Golfspiel als Einkommensquelle für sich entdeckt. Wenn er den Golfern zuschaute, flog manchmal ein Ball über die Mauern des Clubs und landete in den engen Straßen seiner Nachbarschaft. Schnell fing er damit an, die Bälle zu suchen und sie in den Club zurückzubringen. Für jeden wiedergefundenen Ball erhielt er damals fünf Rupien. Bald darauf wurde ihm der Job des Balljungen angeboten und ein paar Jahre später sicherte er sich den

begehrten Job des Caddies. Obwohl Mehboobani die Arbeit als Caddie liebt, verdient er nicht viel Geld und hat keine Chance auf dem gepflegten Rasen des Bombay Presidency Golf Club selbst Golf zu spielen. Und so stehen für ihn und seine Freunde nur die Plätze und Straßen seiner Nachbarschaft zur Verfügung, um ihrer Passion nachzugehen.



Mittlerweile finden in regelmäßigen Abständen sogenannte „Slum Golf“ Turniere in einigen Slums von Mumbai statt. Im Rahmen solcher Wettbewerbe schlagen die Teilnehmer die Bälle auch mal von Müllhalden, Wellblechdächern oder auch Lastwagen ab und versenken die Bälle in kleine Löchern, die sie vorher selbst gebuddelt haben. Den Gewinner erwartet meist ein moderates Preisgeld von 100 bis 500 Rupien. Beim „Slum Golf“ steht eben die pure Lust am Spiel und nicht das Geld im Vordergrund.

(Quellen: [www.openthemagazine.com](http://www.openthemagazine.com);  
[www.bbc.com](http://www.bbc.com); [www.golfpost.de](http://www.golfpost.de))

## 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](mailto:Hannah.truxius@hamburgmumbai.com)

[www.hamburgmumbai.com](http://www.hamburgmumbai.com)