



Indische Lkw warten an der Grenze zu Bhutan: Die Regierung möchte die Verkehrsinfrastruktur in den kommenden Jahren massiv ausbauen.

Indien drängt auf den Weltmarkt

Die **Nationale Logistikpolitik** soll die Wettbewerbsfähigkeit indischer Produkte verbessern. Der Subkontinent bringt sich als Alternative zu China ins Spiel.

Von Kerstin Kloss

Die Wunschliste von Logistikdienstleistern in Indien ist lang. „In vielen Bereichen hinkt die Infrastruktur immer noch hinterher“, sagt Niki Frank, CEO Südasiens und CEO Indien bei DHL Global Forwarding in Mumbai. Straßenverbindungen zwischen wirtschaftlichen Zentren und Häfen oder Flughäfen seien „zum Teil nicht adäquat ausgebaut“. Die Fahrt von Pune zum 130 Kilometer entfernten Hafen von Mumbai gibt Frank mit „mindestens drei Stunden oder gerne auch länger“ an. Die Problematik betrifft viele Unternehmen – auch den weltgrößten Impfstoffhersteller Serum Institute of India, der im Poonawalla Bio-Tech Park in Pune eine hochmoderne Fabrik betreibt und unter anderem die USA beliefert.

Ohne leistungsstarke Logistik können indische Produkte den Weltmarkt kaum erobern. Ändern soll das die neue Nationale Logistikpolitik (NLP), die Premierminister Narendra Modi im September 2022 vorgestellt hat. Die NLP soll durch reibungslosen Warenverkehr die Logistikkosten von derzeit bis zu 14 Prozent des Bruttoinlandsprodukts auf das Niveau der Industrieländer senken und so die indische Industrie wettbewerbsfähiger machen. Mit vier Bausteinen will die NLP „Indien



Im internationalen Vergleich sind die Logistikprozesse in Indien noch sehr ineffizient.

Niki Frank,
CEO Indien bei DHL Global Forwarding

auf dem Weg zu einer globalen Produktionsmacht voranbringen und den Weg zu einem Logistikzentrum ebnen“, kündigt die nationale Agentur zur Investitionsförderung „Invest in India“ an. Erstens sollen digitale Systeme beispielsweise für Straßenverkehr, Eisenbahn, Luftfahrt, Handelsministerien und Außenhandel miteinander vernetzt werden. Dabei werden 30 derzeit unterschiedliche digitale Systeme von verschiedenen Ministerien mittels entsprechender Schnittstellen verbunden.

Zweitens ist eine einheitliche Logistik-Schnittstellenplattform für reibungslosere Frachtbewegungen sowie Informationsaustausch in Echtzeit geplant. „Ease of Logistics“ soll drittens das Logistikgeschäft erleichtern und viertens soll eine Experten-Gruppe zur Systemverbesserung alle Logistikprojekte überwachen.

Erfolg verspricht sich die Regierung davon, die neue Logistikpolitik mit früheren Programmen zu kombinieren. Dazu gehören der Nationale Masterplan für multimodale Konnektivität „Gati Shakti“ sowie das „Sagarmala“-Programm für Häfen, Binnen- und Küstenschifffahrt. Hinzu kommen das Mammut-Straßenprogramm „Bharatmala Pariyojana“ für Wirtschaftskorridore sowie der umfassende Aktionsplan Logistik „CLAP“, der unter anderem grenzüberschreitende Handelserleichterungen vorsieht.

Informationen will die indische Regierung künftig auf einem elektronischen Marktplatz bereitstellen, damit sich die zahlreichen beteiligten Akteure austauschen können. Bei der Digitalisierung ist Indien nach dem jüngsten „Agility Emerging Markets Logistics Index“ unter den Schwellenländern führend. Frank von DHL Global Forwarding ist überzeugt, dass es „hier weiter verstärkte Anstrengungen geben“ wird.

Ajay Bhatt, Geschäftsführer bei der Spedition A. Hartrodt India in Neu-Delhi, hofft vor allem auf Impulse für die Küstenschifffahrt entlang der West- und Südküste: „Short Sea Shipping ist eine der besten Möglichkeiten, um Fracht in einer von Verkehrsstaus betroffenen Gegend schnell zu transportieren.“ Die Seefrachtspektion bedient den

indischen Markt ausschließlich über nationale Häfen. Landesweit immer mehr private Terminals haben laut Bhatt zu deutlicher Entlastung geführt. Als Beispiel nennt er den Ausbau des Containerterminals des Jawaharlal Nehru Port in Mumbai, nachdem die staatliche Hafenbehörde eine Konzession an ein Konsortium von J M Baxi Ports & Logistics Ltd. (JMBPL) und CMA Terminals vergeben hat.

35 Prozent von JMBPL gehören seit kurzem Hapag-Lloyd. Die Beteiligung ermögliche „Zugriff auf weitere Terminalkapazitäten und Transportdienstleistungen im Inland“, sagt Sprecher Tim Seifert. Davon dürfte die Logistikinfrastruktur des Landes profitieren. Im Vergleich zu anderen Industrienationen und Entwicklungsländern gebe es „enormes Aufholpotenzial bei der Containerisierung“, sagt er. Für Hapag-Lloyd sei Indien ein Wachstumsmarkt mit dem Potenzial, „in den nächsten fünf bis zehn Jahren zur drittgrößten Volkswirtschaft der Welt aufzusteigen“.

Stefan Halusa, Hauptgeschäftsführer der Deutsch-Indischen Handelskammer (AHK Indien) in Mumbai, sieht Indien jetzt nach der Corona-Krise als „eine der am schnellsten vorankommenden Volkswirtschaften“. Die Wachstumsquote für das im März endende Finanzjahr beziffert er mit 6,8 Prozent, für 2023/2024 rechnet er mit 6 Prozent: „Indien hat Großbritannien als Volkswirtschaft überholt und rangiert aktuell weltweit auf Platz fünf.“ Dass das südasiatische Land Fahrt aufnimmt, merkt auch Dirk Matter, Geschäftsführer der AHK Indien in Düsseldorf: „Wir bekommen signifikant mehr Anfragen.“ Seit zwei Jahren beobachtet er, dass sich Firmen nach dem Modell „China plus Eins“ nach neuen Sourcing-Quellen in Asien umschauen, „und da ist Indien im Fokus“.

Im internationalen Vergleich seien die Logistikprozesse in Indien aber „noch sehr ineffizient“, bemängelt Frank. Luftfrachtspediteure dürften beispielsweise nicht direkt ULD oder Luftfrachtpaletten bauen und an die Fluglinie liefern. Der Punkt bleibt auf der Wunschliste. (sr)

ANZEIGE

VERY
fast.safe.easy

OBC • Air-Charter • Flex

SAMEDAYLOGISTICS
The Experts in Emergency Logistics

+49 (0)6107 5051-25

helpnow@samedaylogistics.de

Nachgefragt

„Indien wird an Bedeutung gewinnen“



Madhumita Tripathi, Geschäftsführerin bei Röhlig India in Mumbai

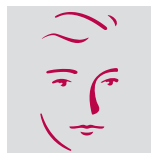
Welche Baustellen muss die neue indische Logistikpolitik NLP dringend angehen?

In Indien werden 60 Prozent der Güter auf der Straße und 40 Prozent auf der Schiene transportiert, das Verhältnis muss sich umkehren. Indien investiert viel in Schieneninfrastruktur, Zufahrtsstraßen zu Häfen und Hafenumschlag. Außerdem müssen alle Dokumente für verschiedene Verkehrsträger vereinheitlicht und der Zeitaufwand an den Mautstellen verringert werden.

Wie realistisch ist das Ziel, die Logistikkosten bis 2030 zu halbieren?

Die Kostensenkung bleibt eine Herausforderung. Damit wurde noch nicht begonnen. Voraussetzung ist, die erforderliche Schieneninfrastruktur zu errichten, die Binnenschifffahrt auszubauen, das Straßennetz zu verbessern und die Qualität der Straßen zu verbessern. Immerhin hat die Regierung im Finanzjahr 2023/2024 das Budget für den Straßentransport im Vergleich zum Vorjahr um ein Viertel erhöht.

ANZEIGE



MBS
LOGISTICS

www.mbslogistics.com

Im Agility Emerging Markets Logistics Index liegt Indien hinter China. Ist Platz eins erreichbar?

Indien kann kurz- bis mittelfristig nicht das Niveau von Chinas Infrastruktur und Effizienz erreichen. Aber es ist gut gerüstet, um ein alternativer oder Co-Partner in der globalen Lieferkette zu werden. Angesichts des Infrastrukturausbaus im Bereich Energieeffizienz und des allgemeinen Tempos in der Verwaltung wird Indien auf dem Weltmarkt sehr schnell an Bedeutung gewinnen.