

ANZEIGE

GREEN TRANSPORT
The Leading European Transport Organisation

FULL TRUCK LOADS



LKW WALTER

Schuhproduktion der in einer Fabrik in der indischen Hauptstadt Neu-Delhi: 2019 war Indien hinter China der zweitgrößte Produzent weltweit.



FOTO: IMAGO / HINDUSTAN TIMES

Back-up für China

Indien gilt als Alternative zum Reich der Mitte und Wachstumsmarkt / Schlüsselrolle für Logistik

Von Kerstin Kloss

Madhumi Tripathi hat in Mumbai gerade den schweren Sturm im westlichen Indien seit 30 Jahren erlebt, und das mitten in der Coronatragödie. Doch die Geschäftsführerin von Röhlig India blickt nach vorn. Vorige Woche baute die Bremer Spedition Röhlig Logistics ihr Indien-Netzwerk mit zwei weiteren Büros in Hyderabad (Bundesstaat Telangana) und der Hafenstadt Vizag (Bundesstaat Andhra Pradesh) auf zwölf Niederlassungen aus. „Die Pandemie legt einen neuen Fokus auf Resilienz - von Just-in-time zu Just-in-case“, sagt Tripathi. Covid-19 habe Risiken der Globalisierung mit Chinas Schlüsselrolle in den Lieferketten aufgezeigt. Und Indien positioniert sich als neuer Partner für Ausfallsicherheit im Fall der Fälle.

Weichen dafür hat auch der EU-Indien-Gipfel Anfang Mai in Porto gestellt. Nachdem Verhandlungen über ein Freihandelsabkommen 2013 ins Stocken geraten waren, könne das nun „mit sehr viel mehr Tempo fortgesetzt werden“, so Bundeskanzlerin Angela Merkel. Noch liegt China mit Skaleneffekten in der Produktion weit vorn. Tripathi fällt vieles ein, was das Wachstum der indischen Industrie bremst: mangelnde Flächenverfügbarkeit, hohe Kapitalkosten oder im Vergleich zu China höhere Rohstoffpreise. Kann so ein Land die Weltwirtschaft am Laufen halten?

Gut in Welthandel integriert

Längst bedienen indische Unternehmen mit ihren Produkten den globalen Markt, das Land gilt als Apotheke der Welt. vielerorts sind Cluster entstanden, in Hyderabad für Pharma oder in Pune (Bundesstaat Maharashtra) für die Automobil- und Maschinenbauindustrie. Niki Frank, CEO von DHL Global Forwarding Südasiens und Indien, sagt: „Die Lieferketten unserer Kunden in

Indien sind sehr global aufgestellt, vergleichbar mit China.“ Das skizzierte er angefangen beim „Import von Rohstoffen und Komponenten aus allen Kontinenten, die dann in Indien verarbeitet und als Zwischen- oder Endprodukte wieder in alle Kontinente exportiert werden“.

Selbst in der Coronakatastrophe funktioniert die Logistik in Indien: Flug- und Seehäfen sind in Betrieb, ebenso die Containerfrachttationen (CFS) im Hinterland. Frank berichtet allerdings von Engpässen bei der Verzollung, auch von tageweisem Stillstand im Frachtbereich der Flughäfen oder in CFS, „wenn lokale Hotspots identifiziert werden“. Huned Gandhi, Geschäftsführer bei

Dachser Air & Sea Logistics Indian Subcontinent, erwartet weitere Verzögerungen aufgrund zunehmender Covid-19-Infektionen beim Personal von Häfen, CFS und Reedereien. Die meisten Bundesstaaten befinden sich im strengen Lockdown. Das werde sich in den nächsten drei Monaten „sicherlich auf die Wirtschaft auswirken“, meint er.

Fakt ist auch, dass Indien im aktuellsten Logistics Performance Index 2018 der Weltbank von Rang 35 auf Rang 44 zurückgefallen ist. Zwar konnte die Steuerreform 2017 mit der einheitlichen Goods & Service Tax (GST) Engpässe im Warenverkehr zwischen Bundesstaaten beseitigen sowie die Transitzeiten

zwischen Produktionszentren und Märkten verbessern. „Früher dauerte es von Chennai nach Delhi sieben bis acht Tage, heute sind es vier bis fünf Tage“, berichtet Anand Devulapalli, Geschäftsführer Indien bei BLG Parekh Logistics. Doch die Regierung muss das Tempo erhöhen. Deshalb hat im Haushalt 2021 die Fertigstellung der östlichen und westlichen speziellen Frachtkorridore (Dedicated Freight Corridor/DFC) auf der Schiene Priorität. Das könnte auch die überhöhten Logistikkosten senken.

Die Kosten müssen runter

Vivek Arya, Geschäftsführer bei Rhenus Indien, hält es für notwendig, die Logistikaufwendungen durch effizientere Lieferketten von derzeit etwa 13 bis 14 Prozent auf 9 bis 10 Prozent des Bruttoinlandsprodukts zu senken. Bislang verhindere das auch die starke Zersplitterung mit vielen nicht organisierten Akteuren: „Innerhalb der Lieferkette haben wir es mit unterschiedlichen Beteiligten in den Bereichen Zoll, Spedition, Transport, Lagerung und der letzten Meile zu tun.“ Vor allem bei der Verzollung sehen Branchenkenner Potenzial für Automatisierung und Digitalisierung, um Prozesse deutlich zu beschleunigen.

Wie in Deutschland hat Corona in Indien einen Digitalisierungsschub bewirkt. DHL Global Forwarding stellte beispielsweise auf elektronische und digital signierte Rechnungen um. „Vor Corona wurden teilweise fünf bis zehn Kopien der Rechnung inklusive Stempel und Unterschrift verlangt“, berichtet Frank. Als sich die Pandemie zum Jahreswechsel vorübergehend besserte, hätten viele Kunden aber zur Papierrechnung zurückwechseln wollen.

Doch Tripathi bleibt zuversichtlich: Technologienutzung und grüne Logistik sieht sie 2021 als Trends im indischen Logistiksektor, der Medienberichten zufolge bis 2024 um durchschnittlich 10,7 Prozent pro Jahr wachsen soll. (sr)

Nachgefragt

„Die EU diversifiziert die Lieferketten“



Katrin Kamin, Leiterin Taskforce Handelspolitik am IfW Kiel

Welche Rolle spielt Indien für die EU im Vergleich zu China?

Der Handel mit Indien machte 2020 nur 1,8 Prozent des EU-Warenhandels aus. Indien rangiert weit hinter China und den USA auf Platz neun. Allerdings ist der EU-Indien-Handel innerhalb von zehn Jahren um 72 Prozent gewachsen.

Welche Folgen hat der EU-Indien-Gipfel?

Es muss künftig mit mehr geoökonomischen Maßnahmen wie Sanktionen gerechnet werden. Das

Gipfeltreffen verdeutlicht, dass die EU sich resilienter macht, indem sie mehr Handelspartner sucht und Lieferketten diversifiziert. Die Partnerschaft (mit Indien, Ann. d. Red.) könnte ein Versuch sein, ein Gegengewicht zu Megaprojekten wie Chinas Belt-and-Road-Initiative zu schaffen. Zwar hat die EU gerade mit China ein Investitionsabkommen unterzeichnet, der Ratifizierungsprozess ist aber wegen diplomatischer Spannungen unterbrochen.

Was bietet Indien?

Indien ist ein wichtiger Partner, um den regelbasierten Multilateralismus auf Ebene der WTO zu stärken. Wichtig ist auch das Thema Klimawandel, hier gibt es bereits seit 2016 eine Energie- und Klimapartnerschaft zwischen der EU und Indien. (kk/sr)



Die Lieferketten unserer Kunden in Indien sind sehr global aufgestellt, vergleichbar mit China.

Niki Frank, CEO DHL Global Forwarding Südasiens und Indien

Gipfel-Ergebnisse

Bei der digitalen Zusammenkunft der 27 EU-Staats- und Regierungschefs, von EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen und dem Präsidenten des Europäischen Rates, Charles Michel, am 8. Mai mit dem indischen Premierminister Shri Narendra Modi wurde vereinbart, Verhandlungen über den Freihandel wieder aufzunehmen und Verhandlungen über zwei weitere Handelsabkommen einzuleiten. Dabei geht es auch darum, seit langem bestehende Marktzugangsfragen rasch zu lösen. Ähnlich wie mit China ist ferner ein eigenständiges Investitionsschutzabkommen geplant. Zudem wurde vereinbart, sich im Rahmen der Welthandelsorganisation WTO und der G20 intensiver abzustimmen. Konkret soll die bilaterale Zusammenarbeit bei der Reform der WTO im Vorfeld der WTO-Ministerkonferenz im November vertieft werden. (sr)