MITTELSTAND GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-PROGRAMM FÜR KMU

Schiffbau & Meerestechnik in Indien

Handout zur Zielmarktanalyse

Markterkundung 02. bis 06. Dezember 2025

Durchführer

AHK
Indo-German Chamber of Commerce
Deutsch-Indische Handelskammer
Mumbai · Delhi · Kolkata · Chennai
Bengaluru · Pune · Düsseldorf

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/ Markterschließungsprogramm beauftragt:

Indo-German Chamber of Commerce
Deutsch-Indische Handelskammer
Mumbai · Delhi · Kolkata · Chennai
Bengaluru · Pune · Düsseldorf

Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

MITTELSTAND GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-PROGRAMM FÜR KMU

IMPRESSUM

Herausgeber

Deutsch-Indisches Informationsbüro e.V. /
Deutsch-Indische Handelskammer
Citadellstraße 12
40213 Düsseldorf
www.indien.ahk.de

Text und Redaktion
Manasi Ghayal
Catharina Haensel

Stand
09.10.2025

Gestaltung und Produktion
AHK Indien

Bildnachweis
https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=14797015

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für KMU 2025 (Markterkundung in den Bereichen Schiffbau und Meerestechnik in Indien) erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.
Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.
Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

Inhalt **1**

Abbildungsverzeichnis **1**

Tabellenverzeichnis **1**

Abkürzungsverzeichnis **2**

1 Abstract **5**

2 Wirtschaftsdaten kompakt **6**

Weitere Informationen über Schiffbau und Meerestechnik in Indien 13

3 Branchenspezifische Informationen **14**

3.1 Marktpotenziale und -chancen 14

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren 17

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele 27

3.4 Stärken und Schwächen des Marktes für die Branchen Schiffbau und Meerestechnik 35

4 Kontaktadressen **36**

Quellenverzeichnis **43**

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bedeutende Haupt- und Nebenhäfen in Indien 15
Abbildung 2: Großwerften in Indien 16
Abbildung 3: Abbildung des Marktanteils der führenden Werften der indischen Schiffbauindustrie (2024) 17
Abbildung 4 Ausbauplanung des Schiffrecyclinghofs in Alang 23
Abbildung 5 Anteil der von Großhäfen umgeschlagenen Fracht (Apr 2024–Mär 2025) 26
Abbildung 6 Ziele der Maritime India Vision 2030 29
Abbildung 7 Geplante Standorte für die Entwicklung von Recyclinghöfen 32
Abbildung 8 Vorgeschlagene maritime Industriecluster 32
Abbildung 9 Potenzielle Mega-Häfen 33
Abbildung 10 Ausbau nationaler Wasserstraßen 34

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Strategische Zielsetzungen der Amrit-Kaal-Vision 2047 29
Tabelle 2 Geplante Schiffbau-Cluster in Indien 31
Tabelle 3 Kapazität und Ausbaupläne der großen Häfen 32

Abkürzungsverzeichnis

FY	Fiscal Year (Geschäftsjahr)
CSL	Cochin Shipyard Limited
PPA	Paradip Port Authority
DPA	Deendayal Port Authority
MTPA	Million Tonnes per Annum (Millionen Tonnen pro Jahr)
MMT / MMTPA	Million Metric Tonnes / Million Metric Tonnes per Annum
FDI	Foreign Direct Investment (Ausländische Direktinvestition)
LNG	Liquefied Natural Gas (Flüssigerdgas)
AI	Artificial Intelligence (Künstliche Intelligenz)
PPP	Public Private Partnership (Öffentlich-private Partnerschaft)
MIV 2030	Maritime India Vision 2030
MAKV 2047	Maritime Amrit Kaal Vision 2047
HKC	Hong Kong Convention (Schiffsrecycling-Übereinkommen)
EU-SRR	European Union Ship Recycling Regulation
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
EC	Environmental Clearance (Umweltgenehmigung)
CRZ	Coastal Regulation Zone
LDT	Light Displacement Tonnage
SDHI	Swan Defence and Heavy Industries Limited
RNEL	Reliance Naval & Engineering Ltd
ISO	International Organization for Standardization
IMU	Indian Maritime University
IWAI	Inland Waterways Authority of India
TAMP	Tariff Authority for Major Ports
SPFO	Seamen’s Provident Fund Organisation
SCI	Shipping Corporation of India
ICSL	Inland and Coastal Shipping Limited
UCSL	Udupi Cochin Shipyard Limited
HCSL	Hooghly Cochin Shipyard Limited
SCILAL	Shipping Corporation of India Land and Assets Limited
BIS	Bureau of Indian Standards
TMT	Thermo-Mechanically Treated (Stahlstäbe)
MASSA	Maritime Association of Shipowners Shipmanagers and Agents
IMLA	Indian Maritime Law Association

NTCPWC	National Technology Centre for Ports, Waterways and Coasts (IIT Madras)
CEMS	Centre of Excellence in Maritime and Shipbuilding
CICMT handout	Centre for Inland and Coastal Maritime Technology (IIT Kharagpur)
CMEC	Centre for Maritime Economy and Connectivity (RIS, Delhi)
IPRCL	Indian Port Rail and Ropeway Corporation Limited
RVNL	Rail Vikas Nigam Limited
DCIL	Dredging Corporation of India Limited
SCL	Sethusamudram Corporation Limited
SWFS	Seafarers Welfare Fund Society
ALHW	Andaman Lakshadweep Harbour Works
DGLL	Directorate General of Lighthouses and Lightships
DGS	Directorate General of Shipping
SMPA	Syama Prasad Mookerjee Port Authority
JNPA	Jawaharlal Nehru Port Authority
NMPT / NMPA	New Mangalore Port Authority
V.O.C. / VOC	V.O. Chidambaranar Port Authority
MoD	Ministry of Defence
PSU	Public Sector Undertaking
JVMP	Jal Vikas Marg Project
NW	National Waterways
WJFAC	Water Jet Fast Attack Craft
L&T	Larsen & Toubro
HSL	Hindustan Shipyard Limited
MDL	Mazagon Dock Shipbuilders Limited
SAIL	Steel Authority of India Limited
RIS	Research and Information System for Developing Countries
INS	Indian Naval Ship
FSS	Fleet Support Ship
ASW-SWC	Anti-Submarine Warfare Shallow Water Craft
TKMS	Thyssenkrupp Marine Systems
BEL	Bharat Electronics Ltd
DAP	Defence Acquisition Procedure
CEZ	Coastal Economic Zones
AoN	Acceptance of Necessity
DAC	Defence Acquisition Council
GSQR	General Staff Qualitative Requirements
RFI	Request for Information

RFQ	Request for Quotation
TEC	Technical Evaluation Committee
CNC	Contract Negotiation Committee
AIP	Air Independent Propulsion
MSME	Micro, Small, and Medium Enterprises
ROFR	Right of First Refusal
DWT	Deadweight Tonnage

1 Abstract

Die indische Schifffahrts- und Schiffbauindustrie befindet sich in einem raschen Wandel und bietet ein breites Spektrum an Geschäftsmöglichkeiten für deutsche Unternehmen. Die indische Regierung hat ehrgeizige Ziele formuliert, um Indien als globales maritimes Zentrum zu etablieren. Bedeutende Investitionen im Rahmen eines klaren Maßnahmenfahrplans wie Sagarmala, Maritime India Vision 2030 und Amrit Kaal Vision 2047 machen Indien zu einer attraktiven Wahl für deutsche Unternehmen, die eine geografische Expansion oder den Eintritt in neue Märkte planen. Neben erheblichen Haushaltszuweisungen werden diese Programme durch regulatorische Reformen und internationale Kooperationsrahmen unterstützt, um ein starkes Ökosystem für ausländische Investitionen und Technologiepartnerschaften zu schaffen.

Deutsche Unternehmen sind in Indien für ihre technische Präzision und Führungsrolle im Bereich Nachhaltigkeit bekannt. Ihre Produkte genießen aufgrund ihrer hohen Qualität und Zuverlässigkeit einen guten Ruf, was sie in eine starke Position versetzt, um Indiens maritime Transformation durch Co-Development, Technologietransfer und lokale Fertigung zu unterstützen.

Das indische Schiffbau-Ökosystem ist eine einzigartige Kombination aus öffentlichen und privaten Werften, die in den letzten Jahren jeweils ein starkes Wachstum verzeichnet haben. Zu den führenden öffentlichen Unternehmen gehören Cochin Shipyard Limited (CSL), Mazagon Dock Shipbuilders Limited (MDL) und Hindustan Shipyard Limited (HSL) mit umfassenden Fähigkeiten im Verteidigungs- und Handelsschiffbau. Im privaten Sektor dominieren Larsen & Toubro (L&T) Shipbuilding, Swan Defence and Heavy Industries und die Chowgule Group. Geografisch sind diese Werften in wichtigen Küstenstaaten wie Maharashtra, Tamil Nadu, Kerala und Gujarat konzentriert, die auch aufstrebende Schiffbaucluster mit staatlichen Förderungen beherbergen.

Um im indischen Markt erfolgreich zu sein, müssen deutsche Unternehmen eine langfristige Wachstumsstrategie verfolgen, die sich an Indiens Indigenisierungszielen und Kostenstrukturen orientiert. Dazu gehört der Abschluss von Partnerschafts- und Vertriebsvereinbarungen mit indischen Werften, die Teilnahme an Public-Private-Partnerships sowie die aktive Einbindung in staatlich geförderte Initiativen zur Förderung der maritimen und schiffbaulichen Industrie in Indien. Deutsche Unternehmen wie Thyssenkrupp Marine Systems und MAN Energy Solutions (heute Everllence) haben bereits erfolgreich strategische Partnerschaften im indischen maritimen Verteidigungs- und Schiffbausektor aufgebaut und damit die Machbarkeit von Co-Development und Technologietransfer verdeutlicht.

Im maritimen Verteidigungssektor sind die Markteintrittsbarrieren aufgrund des starken Fokus auf Indigenisierung relativ hoch. Die Navigation durch strukturierte Beschaffungsprozesse und der Aufbau lokaler Fertigungskapazitäten sind entscheidend für eine langfristige Beteiligung. Im Bereich Schiffsreparatur und -recycling kann deutsche Expertise in Automatisierung, Diagnostik und Nachhaltigkeit wichtige Lücken in Indiens Infrastruktur schließen. Der Binnenwassertransport ist in Deutschland gut etabliert, und deutsche Unternehmen in diesem Sektor können Technologietransfer-Partnerschaften mit indischen Firmen eingehen, die dieses noch junge Segment erst erschließen. Schließlich bietet auch der Bereich maritime Ausbildung und Zertifizierung attraktive, niedrigschwellige Einstiegsmöglichkeiten für deutsche Edtech-Unternehmen und Bildungseinrichtungen, um zur Kompetenzentwicklung und Innovation beizutragen.

Indiens maritime Ambitionen sind nicht nur wirtschaftlicher, sondern auch geopolitischer Natur, mit dem Ziel, seine Rolle im Indo-Pazifik-Raum und in globalen Handelsrouten zu stärken. Deutsche Unternehmen, die in diesen Markt eintreten, finden einen Partner, der sich der Modernisierung, Nachhaltigkeit und internationalen Zusammenarbeit verpflichtet hat. Mit dem richtigen strategischen Ansatz können deutsche Unternehmen eine transformative Rolle bei der Gestaltung der Zukunft des indischen maritimen Sektors spielen und dabei langfristigen kommerziellen Erfolg sichern.

2 Wirtschaftsdaten kompakt

WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT • JUNI 2025

GTAI GERMANY TRADE & INVEST

Indien

Alle wichtigen Kennzahlen zur Wirtschaft in rund 150 Ländern – übersichtlich, vergleichbar und von Germany Trade & Invest geprüft.

Bevölkerung & Ressourcen

Bevölkerung und Demografie

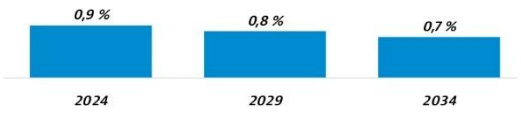
Einwohnerzahl

2024	*1.450,9 Mio.*
2029	*1.513,4 Mio.*
2034	*1.568,7 Mio.*

Fertilitätsrate *2024* *2,0*

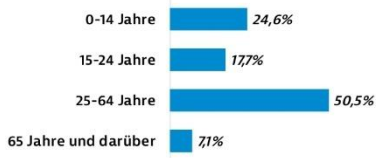
Durchschnittliche Anzahl der Geburten pro Frau

Bevölkerungswachstum



Altersstruktur

2024



Analphabetenquote

Anteil an der Bevölkerung ab 15 Jahren in %

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Fläche und Sprache

Fläche	2024 | 3.287.263 km²	**Geschäftssprache(n)**	Englisch, Hindi

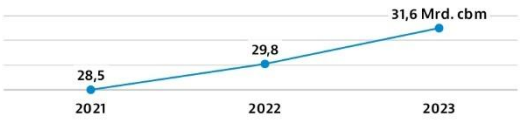
Rohstoffe und Ressourcen

Rohstoffe

Fossil und mineralisch

Kohle | Antimon | Eisenerz | Blei | Mangan | Glimmerschiefer | Bauxit | seltene Erden | Titanerz | Chromit | Erdgas | Diamanten | Erdöl | Kalkstein

Gas - Fördermenge



Erdöl - Fördermenge

Gas - Reserven	2020 | 1,3 Billionen cbm	**Erdöl - Reserven**	2020 | 4,5 Mrd. Barrel

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Wirtschaftslage

Währung und Wechselkurse

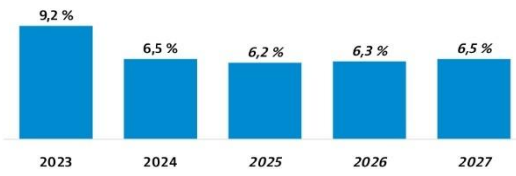
Währung - Bezeichnung	**Indische Rupie (iR.)** 1 iR. = 100 Paise
Währung - Kurs 04/2025	1 € = 96,74 iR. 1 US$ = 85,05 iR.

Wechselkurse im Jahresdurchschnitt

	2022	2023	2024
1 € =	82,89 iR.	89,49 iR.	90,45 iR.
1 US$ =	78,65 iR.	82,60 iR.	83,68 iR.

Wirtschaftliche Leistung

Wirtschaftswachstum
Bruttoinlandsprodukt (BIP), Veränderung zum Vorjahr, real



BIP
Nominal

	2024	*2025*	*2026*
US$ (Mrd.)	3.909,1	*4.187,0*	*4.601,2*
iR. (Mrd.)	330.728,5	*364.626,7*	*402.967,9*

BIP/Kopf
Nominal

	2024	*2025*	*2026*
US$	*2.711*	*2.878*	*3.136*
iR.	*229.399*	*250.670*	*274.645*

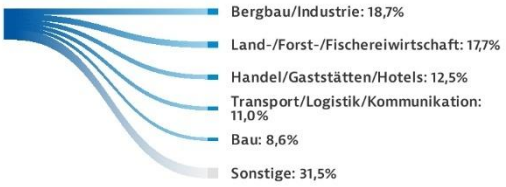
BIP/Kopf in Kaufkraftstandards
Nominal

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

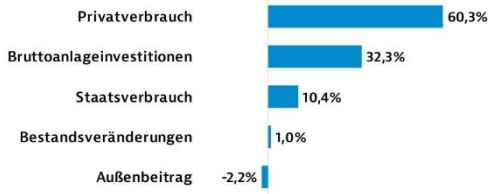
Ausgaben für F&E
% des BIP

2018	0,7 %
2019	0,7 %
2020	0,6 %

BIP-Entstehung
Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %; 2023

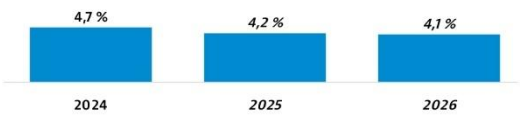


BIP-Verwendung
Anteil an Bruttoinlandsprodukt in %; 2023

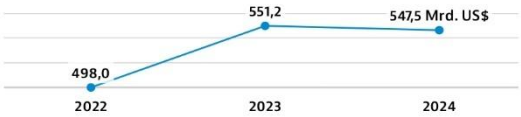


Makroökonomische Stabilität

Inflationsrate



Währungsreserven



Leistungsbilanzsalo
% des BIP

2024	-0,8 %
2025	*-0,9 %*
2026	*-1,4 %*

Arbeitslosenquote

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Investitionsquote
% des BIP, brutto, öffentlich und privat

2024 | 33,4 %
2025 | 33,4 %
2026 | 33,4 %

Öffentliche Finanzen & Verschuldung

Haushaltssaldo
% des BIP

2024 | -7,4 %
2025 | -6,9 %
2026 | -7,2 %

Staatsverschuldungsquote
% des BIP, brutto

2024 | 81,3 %
2025 | 80,4 %
2026 | 79,6 %

Auslandsverschuldung

Ausländische Direktinvestitionen

FDI - Nettotransaktionen

2021 | 44.763 Mio. US$
2022 | 49.380 Mio. US$
2023 | 28.163 Mio. US$

FDI - Bestand

2021 | 514.130 Mio. US$
2022 | 510.703 Mio. US$
2023 | 536.930 Mio. US$

FDI - Hauptländer
Anteil in %, Zufluss; 2024

Singapur: 26,5% | Mauritius: 17,9% | USA: 11,3% | Niederlande: 11,1% | Japan: 7,1% | Vereinigte Arabische Emirate: 6,5% | Vereinigtes Königreich: 2,7%

FDI - Hauptbranchen
Anteil in %, Zufluss; 2024

Computersoft- und Hardware: 17,9% | div. Dienstleistungen (Finanzdienstl., Versicherungen, Kuriere etc.): 14,9% | Bau: 10,1% | Handel: 8,7% | Energie: 8,5% | Automobil: 3,4% | Pharma: 2,4% | Chemie (ohne Dünger): 1,9%

Außenwirtschaft

Warenhandel

Warenhandel
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

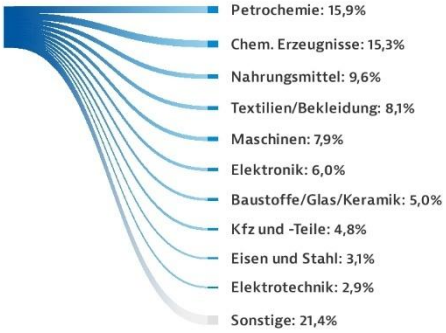
	2022	%	2023	%	2024	%
Exporte (Mrd. US$)	452,7	14,7	431,4	-4,7	434,4	0,7
Importe (Mrd. US$)	732,6	28,4	672,1	-8,2	697,7	3,8
Saldo (Mrd. US$)	-279,9		-240,7		-263,3	

Exportquote
Exporte/BIP in %

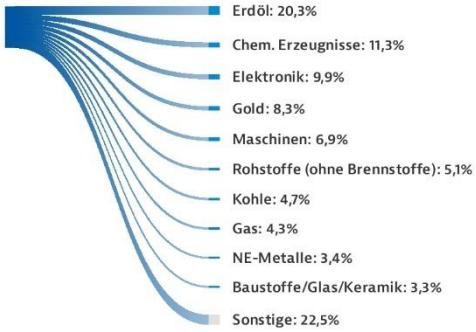
2022 | 13,5 %
2023 | 11,9 %
2024 | 11,1 %

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen
© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Ausfuhrgüter nach SITC
Anteil an den Warenexporten; 2024

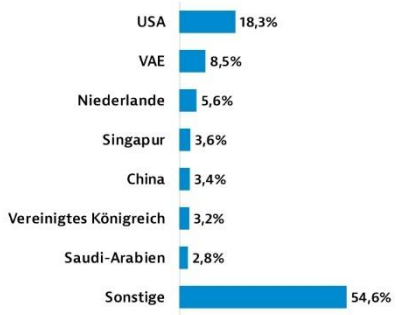


Einfuhrgüter nach SITC
Anteil an den Warenimporten; 2024

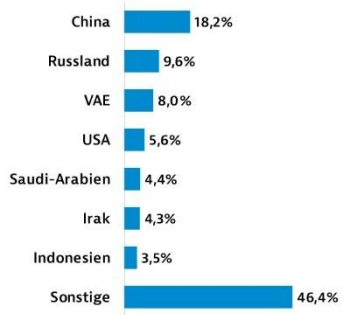


Handelspartner

Hauptabnehmerländer
Anteil an den Warenexporten; 2024



Hauptlieferländer
Anteil an den Warenimporten; 2024



Dienstleistungshandel

Dienstleistungshandel (mit dem Ausland)
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
DL-Exporte (Mrd. US$)	309,4	28,6	337,5	9,1	374,9	11,1
DL-Importe (Mrd. US$)	249,4	27,3	246,5	-1,2	269,3	9,3
Saldo (Mrd. US$)	60,0		91,0		105,6	

Freihandelsabkommen

Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)	EFTA; ASEAN Free Trade Area (AFTA); SAFTA: APTA Zu bilateralen Abkommen siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade Agreements, RTA Database, By country/territory
Mitgliedschaft in Zollunion	Nein

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Beziehungen zur EU & Deutschland

Waren- und Dienstleistungshandel mit der EU

Warenhandel der EU-27 mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
Exporte (Mrd. Euro)	47,4	13,5	48,4	2,1	48,8	0,7
Importe (Mrd. Euro)	67,8	46,7	65,4	-3,5	71,3	9,0
Saldo (Mrd. Euro)	-20,3		-17,0		-22,5	

Dienstleistungshandel der EU-27 mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
DL-Exporte (Mrd. Euro)	26,7	22,4	26,0	-2,7	28,3	9,0
DL-Importe (Mrd. Euro)	30,7	32,8	33,8	10,2	35,8	5,9
Saldo (Mrd. Euro)	-4,0		-7,9		-7,5	

Freihandelsabkommen mit der EU Kein Abkommen; Verhandlungen laufen

Einseitige EU-Zollpräferenzen APS-OBC

Warenhandel mit Deutschland

Warenhandel Deutschlands mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

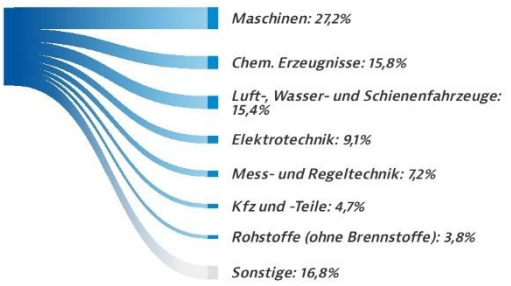
	2022	%	2023	%	*2024*	*%*
Dt. Exporte (Mrd. Euro)	14,9	19,7	16,5	11,0	*16,9*	*2,6*
Dt. Importe (Mrd. Euro)	15,1	38,7	14,3	-5,5	*13,9*	*-2,2*
Saldo (Mrd. Euro)	-0,2		2,2		*3,0*	

Rangstelle bei deutschen Exporten
2024; 1 = beste Bewertung
Rang 22 von 238

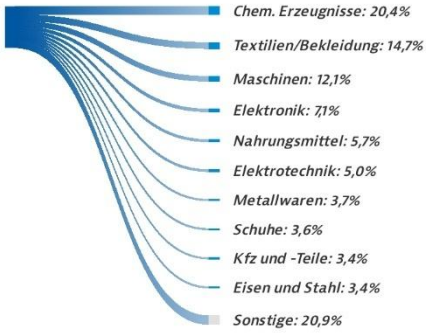
Rangstelle bei deutschen Importen
2024; 1 = beste Bewertung
Rang 24 von 238

Deutsche Aus- und Einfuhrgüter

Deutsche Exportgüter nach SITC
Anteil an den Gesamtexporten; 2024



Deutsche Importgüter nach SITC
Anteil an den Gesamtimporten; 2024



Bilateraler Dienstleistungshandel

Dienstleistungshandel Deutschlands mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
DL-Exporte (Mio. Euro)	5.627,2	36,1	4.941,7	-12,2	6.038,7	22,2
DL-Importe (Mio. Euro)	7.069,1	35,5	8.342,3	18,0	9.286,9	11,3
Saldo (Mio. Euro)	-1.441,9		-3.400,5		-3.248,2	

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Bilaterale Direktinvestitionen

Deutsche Direktinvestitionen (Bestand)	2021	21.369 Mio. Euro
	2022	23.924 Mio. Euro
	2023	25.406 Mio. Euro
Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Bestand)	2021	474 Mio. Euro
	2022	586 Mio. Euro
	2023	563 Mio. Euro
Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransaktionen)	2022	+2.429 Mio. Euro
	2023	+3.293 Mio. Euro
	2024	+2.057 Mio. Euro
Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Nettotransaktionen)	2022	+101 Mio. Euro
	2023	+167 Mio. Euro
	2024	+164 Mio. Euro

Bilaterale Kooperation

Doppelbesteuerungs-abkommen	Abkommen vom 19.06.1995; in Kraft seit 19.12.1996
Investitionsschutz-abkommen	Abkommen außer Kraft seit 01.06.2017
Bilaterale öffentliche Entwicklungs-zusammenarbeit	2020 | 579,1 Mio. Euro 2021 | 570,6 Mio. Euro 2022 | 444,6 Mio. Euro

Anlaufstellen

Deutsche Auslandsvertretung	New Delhi, https://india.diplo.de/in-de
Auslandsvertretung des Landes in Deutschland	Berlin, https://indianembassyberlin.gov.in/
Auslandshandelskammer	Verbindungsbüro Düsseldorf; Büros in Indien: Mumbai, Delhi, Kolkata, Chennai, Bengaluru, Pune, https://indien.ahk.de

Nachhaltigkeit & Klimaschutz

Emissionen

Treibhausgasemissionen pro Kopf In Tonnen CO2-Äquivalent	2012	2,2 tCO_2e
	2022	2,6 tCO_2e
Treibhausgasemissionen Anteil weltweit in %	2012	6,1 %
	2022	7,5 %
Emissionsintensität pro Mio. US$ BIP In Tonnen CO2-Äquivalent	2012	1.654,3 tCO_2e
	2022	1.256,9 tCO_2e
Emissionsstärkste Sektoren Anteil in %; 2022	Elektrizität/Wärme: 37,1% | Landwirtschaft: 20,0% | Verarbeitende Industrie/Bau: 16,4%	

Energie und Nachhaltigkeit

Erneuerbare Energien Anteil am Primärenergieangebot in %	2010	24,6 %
	2020	25,4 %
Stromverbrauch In Kilowattstunden pro Kopf	2021	956 kWh pro Kopf
Sustainable Development Goals Index 2023; 1 = beste Bewertung	Rang 109 von 167	

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Geschäftsumfeld

Einschätzung des Geschäftsumfelds

Länderkategorie für Exportkreditgarantien 0 = niedrigste Risikokategorie, 7 = höchste	3 von 7
Corruption Perceptions Index 2024; 1 = beste Bewertung	Rang 96 von 180
Logistics-Performance-Index 2023; 1 = beste Bewertung	Rang 38 von 139
Internetqualität 2024; 1 = beste Bewertung	Rang 65 von 121

Weiterführende Informationen

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten können Sie unter www.gtai.de/indien abrufen.

Quellen: Germany Trade & Invest bemüht sich, in allen Datenblättern einheitliche Quellen zu nutzen, sodass die Daten für unterschiedliche Länder möglichst vergleichbar sind. Wenn die Standardquellen nicht verfügbar sind, greifen wir auf andere Quellen zurück oder weisen keine Daten aus. Dies ist bei einem Vergleich dieser Daten mit den Angaben in Datenblättern zu anderen Ländern zu berücksichtigen.

Umstrittene Gebiete werden als eigene Entitäten und zu keinem der beanspruchenden Staaten gehörend dargestellt. Die Bundesregierung unterstützt die territoriale Unversehrtheit der Ukraine in den Grenzen, die seit 1991 international anerkannt sind.

Die Bezeichnung „Länder" in den Wirtschaftsdaten kompakt umfasst Staaten, Provinzen und Territorien. Sie spiegelt nicht die Position der Bundesregierung hinsichtlich des Status eines Landes oder einer Region wider.

Germany Trade & Invest ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt Germany Trade & Invest deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Ansprechperson bei Germany Trade & Invest:

Mareen Haring
T +49 30 200 099 129
mareen.haring@gtai.de

Germany Trade & Invest, Standort Bonn
Villemombler Straße 76, 53123 Bonn, Deutschland
T +49 228 24 993 0
trade@gtai.de
www.gtai.de

Germany Trade & Invest, Hauptsitz
Friedrichstraße 60, 10117 Berlin, Deutschland
T +49 30 200 099 0
invest@gtai.de
www.gtai.de

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Weitere Informationen über Schiffbau und Meerestechnik in Indien

GTAI-Informationen zu Indien	Link
Prognosen zu Investitionen, Konsum und Außenhandel	Wirtschaftsausblick von GTAI
Potenziale kennen, Risiken richtig einschätzen	SWOT-Analyse
Kulturelle Hintergründe und Regeln für den Geschäftskontakt	Verhandlungspraxis kompakt
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Indien	Recht kompakt
Kompakter Überblick rund um die Wareneinfuhr in Indien	Zoll und Einfuhr kompakt

3 Branchenspezifische Informationen

3.1 Marktpotenziale und -chancen

Die indische Schifffahrts- und Schiffbauindustrie befindet sich an einem entscheidenden Wendepunkt, bereit für ein beschleunigtes Wachstum, das durch ehrgeizige Regierungsrichtlinien mit einem klaren Entwicklungsplan, steigende Handelsvolumina und wachsendes globales Interesse an nachhaltigen und kosteneffizienten maritimen Lösungen vorangetrieben wird. Mit einer Küstenlinie von über 7.500 Kilometern, 12 großen Häfen und 217 kleineren Häfen ist Indien die sechzehntgrößte Schifffahrtsnation der Welt. Darüber hinaus verfügt Indien über 14.500 Kilometer potenziell schiffbarer Wasserwege, eine Flotte von 1.530 Schiffen unter indischer Flagge sowie eine Flotte von 250.000 Fischerbooten.[1,2] Der Sektor leistet einen wesentlichen Beitrag zur nationalen Wirtschaft, beschäftigt Millionen von Menschen und unterstützt ein weit verzweigtes Ökosystem aus Häfen, Werften, Logistikunternehmen, Komponentenherstellern, Technologieanbietern, lokalen Unternehmern und Ausbildungseinrichtungen. Mit dem Aufstieg Indiens auf die globale Bühne erweist sich der maritime Sektor als Schlüsselakteur für Handel, Konnektivität und internationale Zusammenarbeit.

Der maritime Sektor Indiens bildet das Rückgrat des Handels und der Wirtschaft, da 95 % des Handelsvolumens und 70 % des Handelswertes des Landes über große und kleinere Häfen abgewickelt werden. Großhäfen in Indien sind diejenigen, die von der Zentralregierung verwaltet werden und große Frachtmengen mit moderner Infrastruktur abfertigen. Nicht-Großhäfen hingegen werden von den Bundesstaaten betrieben und wickeln typischerweise kleinere, regionale Handelsvolumina ab. Aufgrund von Dezentralisierungs- und Küstenentwicklungsinitiativen gewinnen diese jedoch zunehmend an Bedeutung.[3] Die folgende Abbildung zeigt die wichtigsten großen und bedeutenden nicht-großen Häfen Indiens. Die Hafeninfrastruktur des Landes bildet das Fundament seiner wachsenden Wirtschaft. Im Geschäftsjahr 2024–25 verzeichneten die großen Häfen eine beeindruckende jährliche Wachstumsrate von 4,3 %, indem sie 855 Millionen Tonnen Fracht abwickelten. Die Paradip Port Authority (PPA) und die Deendayal Port Authority (DPA) haben erstmals die Marke von 150 Millionen Tonnen Umschlagvolumen überschritten und damit einen neuen Maßstab in der operativen Leistungsfähigkeit unter den großen Häfen Indiens gesetzt.[4] The total cargo handling capacity of Indian ports now exceeds 2,600 million tonnes per annum (MTPA). Auch der private Sektor verzeichnet ein enormes Wachstum. So ist der Mundra Port – Indiens größter privater Hafen – allein in der Lage, jährlich 338 Millionen Tonnen (MMT) zu bewältigen. Weitere wichtige Häfen in Indien sind Visakhapatnam, Chennai, Mumbai, Kolkata, Cochin und Kamarajar, die jeweils eine strategische Rolle im regionalen und internationalen Handel spielen. Zudem hat Indien bis zum Jahr 2035 Investitionen in Höhe von 82 Milliarden US-Dollar in Hafeninfrastrukturprojekte angekündigt, um seinen maritimen Sektor weiter zu stärken.[5] Diese Mittel sollen den Weg für ein beispielloses Wachstum der indischen Schifffahrtsindustrie ebnen, indem sie die Hafeninfrastruktur modernisieren, die betrieblichen Effizienz steigern und die Beteiligung des privaten Sektors fördern. Ein solches wachsendes Marktumfeld und die prognostizierten strategischen Investitionen machen Indien zu einem attraktiven internationalen Markt für die geografische Expansion deutscher Unternehmen, die in der maritimen und Schiffbauindustrie tätig sind.

[1] Press Information Bureau (2023)
[2] Press Information Bureau (2024)
[3] Press Information Bureau (2025)
[4] Press Information Bureau (2025)
[5] International Trade Administration (2025)

Abbildung 1: Bedeutende Haupt- und Nebenhäfen in Indien

Im Bereich des Schiffbaus ist Indien die Heimat bedeutender öffentlicher und privater Werften wie Cochin Shipyard Limited (CSL), Mazagon Dock Shipbuilders und Hindustan Shipyard. Die folgende Abbildung zeigt die geografische Lage der wichtigsten öffentlichen und privaten Werften Indiens. Diese Werften werden schrittweise modernisiert, um den Bau von umweltfreundlichen Schiffen, Offshore-Plattformen und spezialisierten Frachtschiffen zu unterstützen. Dieses infrastrukturelle Rückgrat trägt nicht nur zu den wachsenden Handelsambitionen Indiens bei, sondern eröffnet auch bedeutende Geschäftsmöglichkeiten für ausländische Akteure in den Bereichen Logistik, Schiffbau, Hafenausrüstung und maritime Dienstleistungen.[6,7]

Mit dem ehrgeizigen Ziel, Indien zu einem globalen maritimen Drehkreuz zu entwickeln, hat die indische Regierung über die Maritime India Vision 2030 und die Amrit Kaal Vision 2047 einen klaren Fahrplan vorgelegt. Diese Strategien konzentrieren sich auf die Verbesserung der Hafenanbindung und betrieblichen Effizienz, den Ausbau der Schiffbaukapazitäten, die Optimierung von Wartung und Recycling, die Modernisierung der Infrastruktur, die Förderung des Meerestourismus, die Integration fortschrittlicher Technologien, das grüne Schifffahrtswesen sowie die Entwicklung der Binnenwasserwege.[8]

Die Kombination aus politisch gestützten Anreizen, wachsender Binnenmarktnachfrage und Indiens strategischer geografischer Lage entlang zentraler globaler Schifffahrtsrouten bietet ein überzeugendes Argument für deutsche

[6] Amrit Kaal Vision 2047 (2021)
[7] Maritime Vision India 2030 (2021)
[8] Directorate General of Shipping, INMEX SMM (2025)

Unternehmen, einen gezielten Markteintritt und langfristige Investitionen in das maritime Ökosystem Indiens in Betracht zu ziehen.

Abbildung 2: Großwerften in Indien

Die indische Regierung hat eine entscheidende Rolle beim Wachstum des Sektors gespielt. Politische Maßnahmen wie die Zulassung von 100 % ausländischen Direktinvestitionen (FDI) im automatischen Verfahren für Hafen- und Hafenanlagenprojekte sowie die Gewährung eines 10-jährigen Steuerfreibetrags für Unternehmen, die im Hafenbau tätig sind, haben den Sektor erheblich gestärkt. Diese Maßnahmen, kombiniert mit den wachsenden Handelsnetzwerken des Landes und den vielversprechenden makroökonomischen Wachstumsfaktoren, positionieren die indische Schifffahrtsindustrie als Eckpfeiler der nationalen Wirtschaftsambitionen.[9]

Indiens Vorstoß in Richtung grüner Wasserstoff und nachhaltiger Schifffahrt eröffnet ein weiteres hochattraktives Segment. Die Regierung plant, fünf grüne Wasserstoff-/Ammoniak-Hubs einzurichten und bis 2029 über 1.000 grüne Schiffe in Betrieb zu nehmen. Deutsche Unternehmen mit Expertise in den Bereichen Wasserstoff-Brennstoffsysteme, Emissionskontrolle und Hafenelektrifizierung können durch Pilotprojekte mit großen Häfen zusammenarbeiten. Das Green Tug Transition Programme bietet eine 30%ige finanzielle Unterstützung für die Beschaffung grüner Schlepper, während die Harit Sagar Guidelines regulatorische Klarheit für grüne Hafeninfrastruktur schaffen. Finanzielle Anreize wie die Shipbuilding Financial Assistance Policy, regulatorische Reformen im Einklang mit internationalen Übereinkommen wie dem Hongkong-Übereinkommen zum Schiffsrecycling sowie Investitionen in den Ausbau von Trockendocks treiben die Transformation des Sektors zusätzlich voran. Darüber hinaus schaffen die Förderung von Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Kompetenzentwicklung fruchtbaren Boden für Innovation und internationale Kooperation.[6]

Deutschland hat sich als wichtiger Partner bei Indiens Bemühungen zur Modernisierung der Schiffbau- und Logistikinfrastruktur etabliert. Die indisch-deutsche Zusammenarbeit in diesem Bereich hat in den letzten Jahren deutlich an Dynamik gewonnen, unterstützt durch gemeinsame Interessen an grüner Schifffahrt, maritimer und maritimer Sicherheit, nachhaltiger Entwicklung und industrieller Innovation. Neben solchen strategischen Partnerschaften haben sich die Regierungen beider Länder in politische Dialoge und gemeinsame Marineübungen eingebracht, die sich auf Meeresgovernance, die Entwicklung der Blauen Wirtschaft und maritime Lagebewusstsein konzentrieren. Diese Fortschritte spiegeln eine wachsende Annäherung in strategischen und ökologischen Prioritäten im

[9] FutureFuels (2025)

gesamten Indo-Pazifik-Raum wider und bieten damit eine starke Grundlage für deutsche Unternehmen, ihre Präsenz im maritimen Ökosystem Indiens auszubauen.[10]

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

Der maritime Sektor Indiens entwickelt sich rasant zu einem global wettbewerbsfähigen Bereich, gestützt durch strategische politische Initiativen, Infrastrukturausbau und internationale Partnerschaften. Dieses Kapitel ist in verschiedene Teilsektoren gegliedert, um das gesamte Spektrum der maritimen Aktivitäten – von der industriellen Produktion bis hin zu Dienstleistungen und Innovation – abzubilden.

Der Schiffbau ist das entscheidende Fundament der maritimen Fertigung und bildet die industrielle Grundlage von Indiens maritimen Fähigkeiten. Der Abschnitt über die maritime Verteidigung beleuchtet Indiens wachsende Marinekapazitäten zur Erreichung ehrgeiziger Ziele und zur indigenen Produktion.

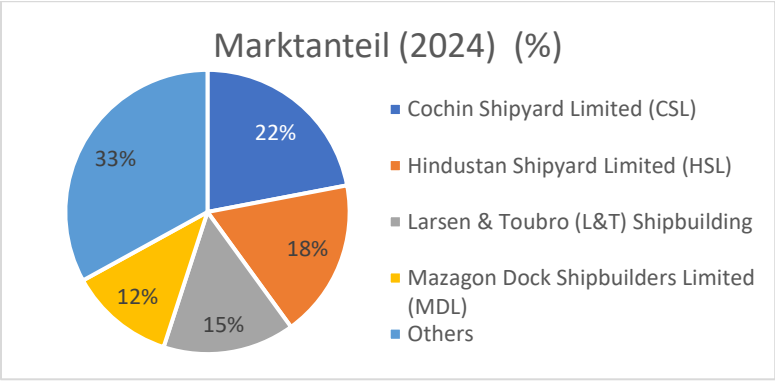
Die anschließenden Kapitel zu Schiffsreparatur, Schiffsrecycling und Binnenwasserstraßen befassen sich mit betrieblichen Effizienzen, Nachhaltigkeit und regionaler Konnektivität. Der Abschnitt über Schifffahrt, Logistik und grüne Schifffahrt greift die Themen Handelserleichterung und Umweltprioritäten auf. Schließlich hebt der Abschnitt über die maritime Ausbildung die Bedeutung von Humankapital und Innovation hervor. Diese Struktur– von der grundlegenden Infrastruktur über strategische Operationen, Dienstleistungserbringung bis hin zur Zukunftsfähigkeit – bietet eine umfassende Sicht auf die maritime Transformation Indiens.

Die in den folgenden Kapiteln genannten Leitlinien und Projekte werden durch internationale Partnerschaften, erhebliche finanzielle Mittel und regulatorische Reformen gestützt, die den Handel und die Erleichterung der Geschäftstätigkeit fördern und insgesamt darauf abzielen, Indien als global wettbewerbsfähiges maritimes Drehkreuz zu positionieren.[6,7] Für deutsche Unternehmen stellt dieses sich entwickelnde Marktszenario eine vielschichtige Gelegenheit dar, mit einem Markt zusammenzuarbeiten, der nicht nur in seiner Größe wächst, sondern sich auch in technologischen und operativen Dimensionen stetig weiterentwickelt.

Schiffbau

Für deutsche Unternehmen eröffnet dieses sich dynamisch entwickelnde Marktszenario eine vielseitige Chance, mit einem Markt zu kooperieren, der nicht nur kontinuierlich an Größe gewinnt, sondern zugleich in technologischer und operativer Hinsicht erhebliche Fortschritte macht.[11] Im Jahr 2024 wurde die indische Schiffbauindustrie auf 1,12 Milliarden US-Dollar bewertet, was einen erheblichen Anstieg gegenüber der Bewertung von 90 Millionen US-Dollar im Jahr 2022 darstellt. Die untenstehende Abbildung zeigt den Marktanteil der wichtigsten indischen Werften in der Schiffbauindustrie im Jahr 2024. Die vier größten Werften halten 67 % des gesamten Marktanteils. s 2030 soll der Wert auf beeindruckende 8,1 Milliarden US-Dollar steigen – mit einer bemerkenswerten durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von 60 %.[12]

Abbildung 3: Abbildung des Marktanteils der führenden Werften der indischen Schiffbauindustrie (2024)



[10] Global Policy Journal (2025)
[11] Invest India (2025)
[12] Finextra/Ken Research (2024)

Da sich die Branche noch in einem frühen Entwicklungsstadium befindet, macht sie derzeit weniger als 1% des globalen Schiffbaumarktes aus.[13] Das Land ist auf dem besten Weg, bis 2030 zu den zehn größten Schiffbaunationen und bis 2047 zu den fünf größten Schiffbaunationen der Welt zu gehören.[14] Der Sektor wird voraussichtlich vom Maritime Development Fund in Höhe von 2,9 Milliarden US-Dollar sowie von der kommenden Shipbuilding Financial Assistance Policy profitieren, die 2 Milliarden US-Dollar zur Unterstützung von umweltfreundlichen und hochtechnologischen Schiffen bereitstellen wird.[15] Diese Mittel werden kurzfristig indischen Unternehmen Eigenkapitalunterstützung bieten, um den Anteil an Schiffen unter indischer Flagge zu erhöhen. Langfristig sollen sie dem Ausbau des Schiffbaus im Land dienen. Die ehrgeizigen Wachstumsziele, gestützt durch erhebliche staatliche Investitionen, machen das Schiffbausegment zum attraktivsten Bereich für deutsche maritime Unternehmen. Darüber hinaus arbeitet die Regierung aktiv daran, globale Investitionen nach Indien zu lenken. Die India Maritime Investment Meet 2025 in London sowie die bevorstehende India Maritime Week 2025 im Oktober 2025 unterstreichen die Bemühungen der indischen Regierung, die globale maritime Zusammenarbeit zu vertiefen und internationale Investitionen in das wachsende maritime Ökosystem Indiens zu ziehen. In Indien gibt es insgesamt 53 Werften, davon 7 im öffentlichen Sektor auf zentraler Ebene, 2 unter staatlicher Verwaltung und 44 im Privatsektor. **Error! Bookmark not defined.** Öffentliche Werften (z. B. Mazagon Dock Shipbuilders Ltd, Garden Reach Shipbuilders & Engineers, Cochin Shipyard Ltd) unterstehen dem Verteidigungsministerium oder dem Ministerium für Häfen, Schifffahrt und Wasserstraßen.

Für deutsche Unternehmen, die einen Markteintritt planen, ist es wichtig zu wissen, dass diese Werften strengen Beschaffungsprotokollen wie der Defence Acquisition Procedure (DAP) folgen und durch Gesetze wie den Major Port Authorities Act von 2021 geregelt sind. Ausländische Unternehmen müssen sich durch strukturierte Ausschreibungen bewegen, die Einhaltung von Indigenisierungsnormen (z. B. Aatmanirbhar Bharat) sicherstellen und häufig lokale Fertigung oder Joint Ventures eingehen.

Private Werften (z. B. L&T Shipbuilding, Chowghule Group, Swan Corp Ltd.) sind flexibler, unterliegen der Corporate Governance und können kommerzielle Verträge oder Defence-Offset-Programme eingehen. Für deutsche Unternehmen, die einen Markteintritt in Indien anstreben, bieten private Werften einen leichteren Zugang über Technologielizenzierungen, ausländische Direktinvestitionen und strategische Partnerschaften, insbesondere in den kommerziellen und Offshore-Segmenten. Die vielversprechendsten geografischen Regionen basieren auf den Standorten der großen Werften und umfassen Mumbai, Chennai, Cochin und Kolkata, da sich dort die größten öffentlichen Werften sowie das gesamte Schiffbau-Ökosystem befinden.

Indien stellt einen überzeugenden Standort für globale maritime Investoren dar. Zu den wichtigsten Vorteilen zählen: 100 % ausländische Direktinvestitionen (FDI) im Bereich Schifffahrt und Schiffbau im automatischen Verfahren, steuerliche Anreize durch das International Financial Services Centre (IFSC), ein 10-jähriger Steuerfreibetrag, 0 % GST auf Schiffsimporte sowie keine Quellensteuer auf maritime Transaktionen. Die Shipbuilding Financial Assistance Policy 2.0 bietet zudem eine Subvention von 30 % für umweltfreundliche Schiffe, was für deutsche Unternehmen einen zusätzlichen Anreiz darstellen kann, lokale Produktion in Betracht zu ziehen. Die Klassifizierung großer Schiffe als Infrastruktur schafft zudem ein günstiges politisches Umfeld. Die ehrgeizigen Wachstumspläne der Regierung, die mit erheblichen Investitionen untermauert sind, haben jedoch auch die Aufmerksamkeit von Unternehmen weltweit auf sich gezogen. [16] Dies führt zu einer zunehmenden Konkurrenz durch US- und europäische Firmen wie Huntington Ingalls Industries (USA), Navantia (Spanien) und Jan De Nul (Belgien). Daher erfordert der Markteintritt eine klare Differenzierung, beispielsweise durch technische Präzision, langfristige Serviceverträge und Schulungsprogramme für Fachkräfte.[17]

Die Schiffbauindustrie Indiens ist geografisch entlang der Küstenlinie konzentriert, wobei mehrere Bundesstaaten aufgrund ihrer strategischen Lage, Infrastruktur und industriellen Ökosysteme zu bedeutenden Zentren geworden sind:

Maharashtra (Mumbai) beherbergt wichtige öffentliche und private Werften, darunter Mazagon Dock Shipbuilders und ABG Shipyard. Kerala (Kochi) ist ein weiteres bedeutendes Zentrum, Sitz der Cochin Shipyard und mehrerer privater Anbieter. Goa vereint staatliche und private Unternehmen wie die Goa Shipyard und Dempo Shipbuilding. Visakhapatnam (Andhra Pradesh) ist bekannt für die Hindustan Shipyard und die staatlich betriebene Naval Dockyard.

[13] ICICI Direct (2024)
[14] Ministry of External Affairs, Government of India (2024)
[15] Press Information Bureau (2025)
[16] Press Information Bureau (2025)
[17] Press Information Bureau (2024)

Westbengalen (Kolkata) verfügt mit Garden Reach Shipbuilders und Shalimar Works über prominente öffentliche Werften. Chennai (Tamil Nadu) ist Standort der Kattupalli-Werft von L&T sowie weiterer privater Unternehmen.Weitere Schiffbauaktivitäten finden sich in Ratnagiri, Pipavav, Kakinada, Alappuzha und Bharuch, was auf eine weit verbreitete, jedoch regional spezialisierte Industrie hinweist.

Diese Standorte sind aufgrund ihrer Nähe zu Häfen, des Zugangs zu qualifizierten Arbeitskräften und ihrer Ausrichtung an nationalen maritimen Entwicklungsstrategien besonders vielversprechend. Die Schiffbaucluster in Gujarat und Tamil Nadu werden gezielt entwickelt, um Zulieferindustrien wie Engineering, Fertigung und mechanische Bearbeitung zu fördern. Diese Cluster bieten zudem Synergien mit der Stahlindustrie, der Automobilwirtschaft und der Hafeninfrastruktur, die auch in Deutschland stark vertreten sind.

Deutsche Unternehmen erzielen in Indien beachtliche Fortschritte in einer Vielzahl maritimer Schiffstypen – von Handelsschiffen und Kreuzfahrtschiffen bis hin zu Verteidigungs- und Luxusyachten. Die Hindustan Shipyard Ltd. (HSL) in Visakhapatnam an der Ostküste Indiens hat MAN Energy Solutions (heute Everllence) einen bedeutenden Auftrag für die Lieferung der Hauptantriebsanlagen für fünf neue Flottenunterstützungsschiffe (Fleet Support Ships, FSS) der indischen Marine erteilt.[18] Zu den deutschen Herstellern maritimer Komponenten, die in Indien tätig sind, gehören Unternehmen wie ThyssenKrupp Marine Systems und Meyer Werft (Großsysteme), Becker Marine Systems (Ruder), SKF Marine (Wellenkomponenten), Baumüller (Antriebssysteme), ATLAS ELEKTRONIK (Hightech-Lösungen für die Schifffahrt) und VULKAN (Antriebstechnologie). Darüber hinaus gibt es spezialisierte deutsche Produzenten wie Allweiler GmbH (Pumpen), ARCA Regler GmbH (Regelventile) und Aqua Signal (Schiffsbeleuchtung).

Deutsche Unternehmen mit einem Produktportfolio in Schlüsselbereichen wie Schiffsantriebssystemen, Automatisierungsmodule, hybride Antriebseinheiten, grüne Technologien (z. B. LNG- und Hybrid-Schiffe) sowie cybersichere Steuerungssysteme können die wachsende Inlandsnachfrage im indischen Schiffbausegment bedienen. Zudem verfügen deutsche Unternehmen in den Bereichen Schiffsdesign und digitale Schiffbauwerkzeuge über erhebliche Wachstumspotenziale auf dem indischen Markt.

Für den Markteintritt können deutsche Firmen folgende Strategien nutzen: Joint Ventures, Technologielizenzierungen, die „Made in Germany“-Technologiegarantie mit Gewährleistungen, den Aufbau eines inländischen After-Sales-Service-Netzwerks sowie die Präsenz in den bereits benannten Schiffbauclustern.

Deutsche Hersteller von Schiffselektronik, fortschrittlichen Verbundwerkstoffen für Rümpfe und Strukturen, Propellern, Decksbeschlägen und -zubehör, maritimen Sicherheitssystemen und Antriebseinheiten können zudem von lokaler Produktion und integrierten Lieferketten profitieren. Allerdings müssen sie sich an die indischen Kostenstrukturen und regulatorischen Standards (z. B. BIS-Vorschriften) anpassen. Die Einrichtung von Produktionsstätten in den Coastal Economic Zones (CEZs) und die Nutzung der Anreize des Sagarmala-Programms können die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen zusätzlich erhöhen.

Indien bietet durch seinen boomen-den Fertigungssektor, qualifizierte Arbeitskräfte und den Zugang zu Rohstoffen einen attraktiven Standort für die Produktion von Schiffbaukomponenten. Darüber hinaus besteht eine starke Nachfrage nach neuen Verbundmaterialien, die eine höhere Haltbarkeit, Korrosionsbeständigkeit und ein geringeres Gewicht aufweisen – alles entscheidende Faktoren im Schiffbau. Der Einsatz solcher fortschrittlicher Verbundstoffe ermöglicht es Unternehmen, Komponenten zu liefern, die nicht nur leistungsstark, sondern auch energieeffizient und umweltfreundlich sind – Aspekte, die für die moderne maritime Industrie zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Fazit: Der indische Schiffbausektor befindet sich an einem entscheidenden Wendepunkt, an dem sich politischer Rückenwind, industrielle Kapazitäten und globales Interesse vereinen, um langfristiges Wachstum voranzutreiben. Die strategische Vision der Regierung, gestützt durch finanzielle Anreize und Infrastrukturentwicklung, schafft ein stabiles Ökosystem sowohl für inländische als auch für internationale Akteure.

Für deutsche Unternehmen ergibt sich durch die Kombination aus wachsender Nachfrage nach fortschrittlichen maritimen Technologien, regulatorischer Unterstützung für ausländische Investitionen sowie dem Entstehen regionaler Schiffbaucluster eine rechtzeitige Chance für Markteintritt und Expansion.

[18] Man Energy Solutions Pressemitteilung (2025).

Maritimer Verteidigungssektor

Um die maritimen Fähigkeiten zu stärken, hat das indische Verteidigungsministerium mehrere hochpriorisierte und wertvolle Projekte genehmigt. Die indische Infrastruktur für Schiffbau, Reparatur und Instandhaltung hat sich zu einer strategisch wichtigen Komponente der maritimen Verteidigungsfähigkeiten entwickelt.

Die indische Marine befindet sich derzeit in einer Phase erheblicher Expansion: 55 Kriegsschiffe befinden sich aktuell im Bau in sechs inländischen Werften, mit einer geplanten Erweiterung auf über 200 Kriegsschiffe und U-Boote bis 2035. Diese Projekte, deren Gesamtwert sich auf rund 11,9 Milliarden US-Dollar beläuft, befinden sich in unterschiedlichen Stadien – von der frühen Fertigung bis hin zu Seeerprobungen. Darüber hinaus hat der Defence Acquisition Council den Bau von 74 weiteren Kriegsschiffen im Wert von 28,3 Milliarden US-Dollar genehmigt, was die Flottenstärke der indischen Marine weiter erheblich erhöhen wird.[19]

Eine bedeutende Investition in Höhe von 2,6 Milliarden US-Dollar wurde für die Beschaffung von 151 Marinebooten genehmigt, darunter 31 Water Jet Fast Attack Crafts und 120 Fast Interceptor Crafts sowie sechs Advanced Light Helicopters (ALH Mk-III) für die Indische Küstenwache.[20] Diese Einheiten sollen insbesondere entlang der Küsten von Tamil Nadu und Andhra Pradesh, die als strategische Regionen eingestuft wurden, die Überwachung sowie humanitäre Einsätze verstärken.[21] Diese verschiedenen hochkarätigen Projekte schaffen enorme Geschäftsmöglichkeiten für die Schiffbauindustrie. Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass alle Beschaffungen im Rahmen von Aatmanirbhar Bharat durchgeführt werden, um die indigene Fertigung zu fördern. Daher haben insbesondere im Verteidigungssektor deutsche Unternehmen, die über lokale Produktionskapazitäten in Indien verfügen, einen klaren Vorteil. Da Indien sich zunehmend zu einem globalen Zentrum der Verteidigungsindustrie entwickelt, könnten die erneuerten und weiterentwickelten Partnerschaften mit deutschen Unternehmen eine indisch-deutsche Verteidigungskooperation hervorbringen, die auf Innovation, Eigenständigkeit und strategischer Zusammenarbeit basiert.

Die Modernisierungsbestrebungen der indischen Marine werden durch mehrere Flaggschiffprojekte untermauert. Die INS Vikrant ist der erste in Indien gebauter Flugzeugträger aus dem Jahr 2022, mit einem Gewicht von 45.000 Tonnen. Am Bau war die Cochin Shipyard maßgeblich beteiligt, wobei 76 % der Bauteile von rund 500 indischen Firmen lokal beschafft wurden.[22] Dies verdeutlicht den erheblichen Bedarf an lokaler Fertigung im Verteidigungssektor. Pläne für einen weiteren Träger – zunächst INS Vishal genannt – sind in Vorbereitung. Dieser soll atomgetrieben sein, zwischen 65.000 und 75.000 Tonnen wiegen und im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft gebaut werden.[23] Neben Flugzeugträgern investiert Indien auch in Stealth-Zerstörer im Rahmen von Projekt 15B (Visakhapatnam-Klasse) und in Stealth-Fregatten im Rahmen von Projekt 17A. Die Mazagon Dock Shipbuilders Limited (MDL) hat bereits drei der vier Zerstörer der Visakhapatnam-Klasse ausgeliefert,[24] während das letzte Schiff, die Surat, als erstes KI-gestütztes Kriegsschiff aktuell Seeerprobungen durchläuft. Diese Zerstörer sind mit hochentwickelten Raketensystemen und Stealth-Technologie ausgestattet.

Projekt 17A umfasst sieben Fregatten, die zwischen MDL und Garden Reach Shipbuilders & Engineers (GRSE) aufgeteilt sind. Die ersten Schiffe, die Nilgiri und die Himgiri, stehen kurz vor der Auslieferung.[25] Darüber hinaus plant die Marine Projekt 17 Bravo, das 7–8 Fregatten mit einem Gesamtwert von 8,3 Milliarden US-Dollar vorsieht.[252] Diese sollen einen höheren indigenen Anteil aufweisen und mit modernsten Radarsystemen, elektronischer Kriegstechnologie und Langstrecken-Luftabwehrraketen ausgestattet sein.[26] Diese Projekte werden die indische Schiffbauindustrie erheblich stärken.[27]

Die indische Marine verfolgt ehrgeizige Pläne zur Erweiterung ihrer U-Boot-Flotte auf 24 Einheiten bis 2030, unter anderem mit Programmen wie Projekt 75 Alpha und den S-5-Klasse-Atom-U-Booten. Deutsche Unternehmen sind bereits im maritimen Verteidigungssektor Indiens aktiv, allen voran Thyssenkrupp Marine Systems (TKMS). TKMS arbeitet im Rahmen von Projekt 75 India in einer strategischen Partnerschaft mit Mazagon Dock Shipbuilders Ltd.

[19] The Economic Times (2025)
[20] Press Information Bureau (2024)
[21] The Economic Times (2024)
[22] BBC (2022)
[23] Reuters (2025)
[24] Press Information Bureau (2023)
[25] Press Information Bureau (2025)
[26] Naval Technology (2024)
[27] The Print (2024)

(MDL) zusammen und liefert hochentwickelte U-Boot-Systeme sowie Technologietransfer.[28] In diesem Kontext wurden Verträge über den Bau von U-Booten und variablen Tiefensonarsystemen abgeschlossen. TKMS ist derzeit der einzige Anbieter eines praxiserprobten luftunabhängigen Antriebssystems (AIP) und damit ein strategischer Partner für Indiens U-Boot-Modernisierung. Darüber hinaus kooperiert TKMS mit VEM Technologies Pvt. Ltd. im Bereich Torpedotechnologie sowie mit CFF Fluid Control Ltd. für Anti-U-Boot-Kriegssysteme.[29] Auch andere deutsche Unternehmen sind eingebunden: Reintjes GmbH unterzeichnete ein MoU mit GRSE zur Lieferung von Schiffsgetrieben, während GRSE zusätzliche Verträge mit Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei GmbH & Co. KG für den Bau und die Lieferung von Mehrzweckschiffen (MPVs) abschloss.[30] Auf dem Gebiet der Unterstützungs- und Hilfsschiffe baut die Marine derzeit 16 Anti-Submarine Warfare Shallow Water Crafts (ASW-SWC) bei GRSE und der Cochin Shipyard Ltd. (CSL).[31] Acht Schiffe wurden bereits ausgeliefert – ein bedeutender Meilenstein für den indigenen Schiffbau und die Modernisierung der Marine. Die Schiffe entsprechen den Standards des Indian Register of Shipping (IRS) und wurden im Rahmen einer Public-Private-Partnership zwischen GRSE und L&T Shipyard gebaut. Parallel dazu fertigt GRSE vier Vermessungsschiffe mit Hydrographie-Fähigkeiten, Hubschrauberhangars und Lagereinrichtungen für autonome Unterwasserfahrzeuge – drei davon sind bereits ausgeliefert. Zusätzlich plant die Marine den Erwerb von fünf Next-Generation-Survey-Vessels zur Erweiterung ihrer hydrographischen Kapazitäten.

Die Roll-on-Planung 2023–2026 der Marine, überwacht durch das Centre for Indigenisation & Self Reliance (CISR), verdeutlicht den hohen Stellenwert der Indigenisierung: Stand Oktober 2024 wurden 90 % der Rumpfkomponenten, 60% der Antriebssysteme und 50% der Sensor- und Waffensysteme lokal produziert.[32] Reine Exportmodelle sind im maritimen Verteidigungssektor weniger wirksam, da Indien klar auf Ko-Entwicklung und lokale Fertigung setzt. Alle zukünftigen Kriegsschiffe, U-Boote und Flugzeugträger sollen in Indien selbst gebaut werden. Darüber hinaus investiert die Marine in neue Schlüsseltechnologien wie elektromagnetische Katapulte, integrierten Elektroantrieb und Hyperschall-Marschflugkörper, um ihre Einsatzfähigkeiten auszubauen. Ein wesentlicher Wettbewerbsvorteil Indiens liegt in der kostengünstigen Fertigung innovativer Verteidigungstechnologien, gestützt durch eine hochqualifizierte, aber kostenkompetitive Arbeitskraft. Für deutsche Unternehmen bedeutet das: Erfolg im indischen Verteidigungssektor setzt lokale Partnerschaften, Investitionen in Produktion vor Ort und die Ausrichtung an Indiens strategischen Zielen voraus.

Strategische Eintrittspunkte bieten sich für deutsche Unternehmen in Investitionen in die Defence Industrial Corridors in Tamil Nadu und Uttar Pradesh, die Infrastruktur und Anreize für ausländische Hersteller bieten. Zudem sind Joint Ventures mit staatlichen Verteidigungsunternehmen (DPSUs) oder privaten indischen Partnern ausdrücklich erwünscht – insbesondere im Rahmen von Make in India. Indien und Deutschland haben ihre Bereitschaft zur Intensivierung der Verteidigungskooperation zuletzt hervorgehoben, mit Schwerpunkten auf Technologiekooperation, gemeinsamer Fertigung.[33] Für den Markteintritt deutscher Unternehmen gilt es, den strukturierten Beschaffungsprozess des indischen Verteidigungsministeriums zu verstehen: Beginnend mit der Acceptance of Necessity (AoN) durch den Defence Acquisition Council (DAC), gefolgt von den General Staff Qualitative Requirements (GSQRs), einer Request for Information (RFI) und schließlich der Request for Proposal (RFP). Anschließend erfolgen technische Prüfungen durch das Technical Evaluation Committee (TEC), die DRDO und die Streitkräfte. Nach Verhandlungen im Contract Negotiation Committee (CNC) erfolgt die Genehmigung durch die Competent Financial Authority (CFA). Firmen müssen sich zudem im eProcurement-Portal des Verteidigungsministeriums registrieren und Plattformen wie iDEX für Innovationsprojekte nutzen. Aktuell überprüft das Ministry of Defence (MoD) die Defence Acquisition Procedure (DAP) 2020, um sie stärker mit den Initiativen der indischen Regierung für globale Zusammenarbeit abzustimmen.

Reparatur und Instandhaldung

Derzeit hält Indien einen Marktanteil von weniger als 1 % am weltweiten Markt für Schiffsreparaturen. Angesichts der Tatsache, dass rund 7–9 % des internationalen Schiffsverkehrs innerhalb von 300 Seemeilen vor Indiens Küste verlaufen, könnte das Land zu einem globalen Reparatur-Hub aufsteigen. Das jährliche Marktvolumen für Schiffsreparaturen in Indien wird auf etwa 240 Millionen US-Dollar geschätzt.[34] Das geschätzte ungenutzte Potenzial liegt bei fast dem Dreifachen der aktuellen Marktgröße. Mit seiner strategischen Lage und der wachsenden Infrastruktur hat Indien das Potenzial, in den kommenden zehn Jahren einen Schiffsreparaturmarkt im Wert von 1,7 Milliarden US-

[28] The New Indian Express (2025)
[29] National Maritime Foundation (2025)
[30] GRSE Pressemitteilung (2025)
[31] The New Indian Express (2025)
[32] The New Indian Express (2025)
[33] Press Information Bureau (2025)
[34] Rajya Sabha Secretariat (2024)

Dollar zu entwickeln.[35] Die indische Infrastruktur für maritime Reparatur und Instandhaltung hat internationale Anerkennung erlangt, insbesondere durch ihre Maintenance-, Repair- und Overhaul-(MRO)-Fähigkeiten. Der Sektor wird in den kommenden Jahren stark wachsen: Der Markt für MRO-Dienstleistungen an Marineschiffen wird bis 2030 auf 65 Milliarden US-Dollar geschätzt. Indische Werften wie L&T Kattupalli, Mazagon Dock, Goa Shipyard und Cochin Shipyard haben Master Shipyard Repair Agreements (MSRA) mit der US Navy abgeschlossen, die es ihnen ermöglichen, Reparaturen an vorwärts stationierten amerikanischen Marineeinheiten durchzuführen. Die Cochin Shipyard hat bereits über 2.500 Reparatur- und Umbauprojekte erfolgreich abgeschlossen und ihre Kapazitäten durch den Bau eines neuen Trockendocks sowie einer internationalen Reparaturanlage erweitert. Diese Entwicklungen positionieren Indien zunehmend als regionalen Hub für marine MRO-Dienstleistungen.[36]

Die Nachfrage nach Schiffsreparatur- und Instandhaltungsleistungen wird durch mehrere Faktoren getrieben: die regelmäßige Wartung zur Sicherstellung der Effizienz, spontane Reparaturen aufgrund von Ausfällen sowie Port State Control-Inspektionen, die die Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards erzwingen. Hinzu kommen steigende Kosten und lange Lieferzeiten für Neubauten, verschärfte Umweltauflagen sowie das Wachstum des Welthandels, die den Markt für Reparatur-, Wartungs- und Retrofit-Dienstleistungen zusätzlich ankurbeln. Indiens zentrale Stärken in diesem Bereich sind niedrige Arbeitskosten, eine strategische Lage entlang wichtiger Schifffahrtsrouten sowie starke staatliche Unterstützung, einschließlich der im Haushalt 2025/26 eingeführten finanziellen Subventionen. Mit dem fortlaufenden Ausbau der Infrastruktur steigt die Nachfrage nach Ersatzteilen für Schiffsreparaturen, Trockendock-Infrastruktur, Automatisierungslösungen, Diagnosesystemen und der Aufarbeitung von Komponenten im indischen Reparatur-Ökosystem. Gerade hier ist die deutsche Expertise von hoher Relevanz, da der indische Markt für Schiffsreparaturen in hohem Maße importabhängig ist. Internationale Kooperationen gewinnen in diesem Segment zunehmend an Bedeutung. So wurde jüngst ein Memorandum of Understanding (MoU) zwischen A.P. Moller – Maersk und der Cochin Shipyard Limited (CSL) unterzeichnet, um Kooperationsmöglichkeiten in den Bereichen Schiffsreparatur, Wartung und Schiffbau in Indien auszuloten.[37] Die Cochin Shipyard Limited (CSL) hat zudem ein Memorandum of Understanding (MoU) mit Drydocks World unterzeichnet, um in Kochi (Kerala) und Vadinar (Gujarat) weltweit führende Schiffsreparatur-Cluster in Indien zu entwickeln.[38]

Ship Recycling

Indien belegt im weltweiten Schiffsrecycling den zweiten Platz nach Bangladesch. Das in Gujarat gelegene Alang ist das größte Schiffabwrack- und Recyclingzentrum des Landes. Alang ist der Hauptträger der indischen Recyclingkapazität und verfügt über 98 % der nationalen Kapazität. Weltweit trägt Alang zu 32,6 % des gesamten Recyclingvolumens bei.[35] Eine breite Palette von ausgedienten Schiffen – darunter große Supertanker, Kreuzfahrtschiffe, Spezialschiffe, Massengutfrachter, Kriegsschiffe, Ro-Ro-Schiffe und Containerschiffe – tritt ihre letzte Reise nach Alang-Sosiya an.[39] Alang verfügt über 153 Parzellen bzw. Schiffabwrackwerften, die sich über eine 10 Kilometer lange Küstenlinie im Distrikt Bhavnagar (Bundesstaat Gujarat) erstrecken und über eine geschätzte Schiffsrecyclingkapazität von 4,5 Millionen Light Displacement Tonnage (LDT) verfügen. Von den insgesamt 153 Parzellen sind derzeit 131 für das Schiffsrecycling ausgewiesen, wovon wiederum 111 Werften bereits die Anforderungen des Hongkong-Übereinkommens (HKC) erfüllen. Das Hongkong-Übereinkommen, ein 2009 verabschiedeter internationaler Vertrag, legt Sicherheits- und Umweltstandards für das Schiffsrecycling fest. Ziel ist es, sicherzustellen, dass das Abwracken von Schiffen weder Risiken für die menschliche Gesundheit noch für die Umwelt darstellt. Darüber hinaus befinden sich derzeit rund 25 Werften im Zulassungsprozess nach den europäischen Vorschriften für das Schiffsrecycling (EU-SRR 1257/2013), was Alangs zunehmende internationale Bedeutung als konformes und nachhaltiges Zentrum für das Schiffsrecycling unterstreicht.)[7] Angesichts des erwarteten Anstiegs der globalen Frachtaktivitäten wird geschätzt, dass in den kommenden zehn Jahren rund 15.000 Schiffe – etwa 12,5 % der weltweiten Flotte – das Ende ihrer Lebensdauer erreichen und dem Recyclingmarkt zur Verfügung stehen werden.

In Verbindung mit der Tatsache, dass die indischen Werften in Alang zunehmend die internationalen Vorschriften für das Schiffsrecycling einhalten, ergibt sich ein positiver Ausblick für den indischen Schiffsrecyclingmarkt. Dies eröffnet insbesondere deutschen Unternehmen vielversprechende Möglichkeiten für einen Markteintritt in Indien, sei es durch

[35] Research and Information System for Developing Countries (2025)
[36] National Maritime Foundation (2024)
[37] MAERSK Pressemitteilung (2025)
[38] Marine Insight (2025)
[39] National Maritime Foundation (2024)

Technologielieferungen, Zertifizierungslösungen oder Partnerschaften im Bereich Umwelt- und Recyclingtechnologien.[40]

Die indische Regierung hat für den Schiffsrecyclingstandort Alang konkrete kurz-, mittel- und langfristige Ziele zur Kapazitätserweiterung festgelegt. In der untenstehenden Abbildung ist die Google-Maps-Ansicht der Alang-Schiffsabwrackwerften dargestellt. Die bestehenden Recyclingflächen sind durch eine grüne Linie markiert, während die 15 neu geplanten Parzellen mit Umweltgenehmigung (Environmental Clearance, EC) sowie Genehmigung nach den Küstenregulierungszonen (CRZ) in Blau gekennzeichnet sind. Darüber hinaus sind 30 weitere neu vorgeschlagene Parzellen vorgesehen, die im Rahmen der Maritime India Vision 2030 (MIV 2030) entwickelt werden sollen. Mit der Umsetzung dieser Pläne würde sich die derzeitige Kapazität von Alang nahezu verdoppeln, wodurch der Standort seine internationale Bedeutung als führendes Zentrum für nachhaltiges Schiffsrecycling weiter ausbauen könnte.**Error! Bookmark not defined.**

Abbildung 4 Ausbauplanung des Schiffrecyclinghofs in Alang

Alang bietet erhebliches Potenzial für deutsche Markteinsteiger, da hier eine hohe Konzentration an Schiffsrecyclingwerften besteht und die indische Regierung den Ausbau der operativen Kapazitäten stark vorantreibt. Die Bemühungen zur Intensivierung der Zusammenarbeit im Bereich Schiffsrecycling laufen bereits auf beiden Seiten. So hat die indische Regierung eine Senkung von Importzöllen und Steuern angekündigt und zudem Kooperationsdialoge mit der Europäischen Union sowie den Mitgliedsstaaten der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) initiiert, um den direkten Versand von Schiffen nach Alang zu ermöglichen. Ein weiterer wichtiger regulatorischer Aspekt betrifft die Vorschriften des Bureau of Indian Standards (BIS): Die Norm IS 1786:2008 schränkt das erneute Walzen von Schiffs-Stahl zu Thermo-Mechanisch-Behandelten (TMT) Stäben mit einem Durchmesser von mehr als 6 mm ein und beeinflusst dadurch die nachgelagerten Aktivitäten im Schiffsrecycling. Strategische politische Anpassungen sind derzeit im Gange, um diese Richtlinien für recycelten Stahl zu lockern. Parallel dazu verstärkt auch die deutsche Seite ihre Anstrengungen zur Förderung der bilateralen Zusammenarbeit. Dies wurde unter anderem durch den Besuch des deutschen Botschafters im Jahr 2022 in Alang unterstrichen, der die Bedeutung einer engeren Kooperation im Bereich nachhaltiges Schiffsrecycling hervorhob.[41]

Deutsche Unternehmen, die Systeme für das Management von Sondermüll, Technologien zur Abwasserbehandlung sowie Dienstleistungen im Bereich Compliance-Audits anbieten, können im Schiffsrecyclingsektor Indiens eine Schlüsselrolle spielen. Derzeit erfüllt keine einzige Anlage in Alang die Anforderungen der Europäischen Verordnung über das Schiffsrecycling (EU-SRR). Gerade hier eröffnen sich Chancen für deutsche Beratungsfirmen, die technische Zertifizierungen, Audits und Überprüfungen der Einhaltung von Umweltstandards anbieten. Sie können die indischen Werften dabei unterstützen, die notwendigen Zertifikate für die Einhaltung europäischer Regularien zu erhalten.

Darüber hinaus sind deutsche Nachhaltigkeitsunternehmen gefragt, die skalierbare und kosteneffiziente Lösungen in den Bereichen Recycling von Gefahrstoffen, Brandschutzsysteme sowie Schulungs- und Trainingsmodule anbieten. Diese können auf die wachsende Nachfrage im Bereich Schiffsrecycling in Indien zugeschnitten werden. Eine erfolgreiche Markteintrittsstrategie deutscher Firmen sollte sich gezielt auf die Region Alang konzentrieren, die Einhaltung der regulatorischen Vorgaben des Gujarat Maritime Board sicherstellen, Partnerschaften mit zertifizierten Recyclingwerften

[40] Climate Group Steelzero (2024)
[41] German Embassy New Delhi (2022)

aufbauen und den Technologietransfer sowie Schulungsprogramme in den Vordergrund stellen. Damit können deutsche Unternehmen nicht nur ihre Marktpräsenz etablieren, sondern auch als zuverlässige Partner im Bereich nachhaltiges Schiffsrecycling wahrgenommen werden.

Binnenschifffahrt

Indiens Binnenschifffahrtssektor (Inland Waterways Transport, IWT) hat in den vergangenen Jahren einen bemerkenswerten Entwicklungssprung vollzogen. Im Haushaltsjahr 2024/25 erreichte das über Binnenwasserstraßen beförderte Frachtaufkommen 145,5 Millionen Tonnen (MMT) – ein deutlicher Anstieg gegenüber 18,1 MMT im Jahr 2013/14. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von 20,86 % und unterstreicht die dynamische Expansion dieses bislang wenig genutzten Transportsegments.[42] Die Zahl der National Waterways (NW) in Indien ist inzwischen auf 111 angewachsen, wobei 26 neue Routen für die weitere Entwicklung identifiziert wurden. Bis 2030 soll ein Frachtvolumen von 200 Millionen Tonnen über die Binnenwasserstraßen bewegt werden. Die betriebsfähige Länge dieser Wasserwege hat sich dabei von 2.716 Kilometern im Jahr 2014/15 auf 4.894 Kilometer im Jahr 2023/24 fast verdoppelt. Zu den wichtigsten Ausbauprojekten zählen die Unterhaltung der Fahrrinnen, der Bau von Gemeinschaftsanlegern, schwimmenden Terminals, multimodalen und intermodalen Umschlagplätzen sowie neuen Schleusenanlagen. Um die Rahmenbedingungen für Unternehmen zu verbessern, hat die Inland Waterways Authority of India (IWAI), die dem Ministerium für Häfen, Schifffahrt und Wasserstraßen untersteht, mehrere digitale Instrumente eingeführt. Dazu gehören unter anderem Systeme zur Bereitstellung von Tiefeninformationen, zur Flussinformationsverarbeitung, zur Navigationsunterstützung sowie umfassende Plattformen für das Management und Reporting. Ergänzend setzt Indien zunehmend auf grüne Technologien: Hybrid-Elektro-Katamarane und Wasserstoffschiffe sollen den Schadstoffausstoß verringern und gleichzeitig den Flusstourismus attraktiver machen. Gerade in diesen Bereichen eröffnen sich für deutsche Unternehmen große Chancen. Anbieter von digitalen Navigationslösungen, emissionsarmen Antriebssystemen, Automatisierungstechnologien und Konzepten für nachhaltigen Tourismus können ihre Erfahrungen und Produkte in den wachsenden indischen Markt einbringen.

Der Sektor der Binnenschifffahrt ist in Indien bislang noch weitgehend unerschlossen und macht derzeit lediglich rund 2 % des gesamten Gütertransports im Land aus. Die indische Regierung hat sich jedoch ehrgeizige Ziele gesetzt, um diesen Anteil deutlich auszubauen. Die Inland Waterways Authority of India (IWAI) plant, den Modalanteil des Güterverkehrs über Binnenwasserstraßen von 2 - 5 % zu erhöhen und das Transportvolumen im Einklang mit der Maritime India Vision 2030 auf über 200 Millionen Tonnen zu steigern. Bis 2047, im Rahmen der Maritime Amrit Kaal Vision 2047, soll dieses Volumen sogar die Marke von 500 Millionen Tonnen überschreiten.

Zur Förderung der Binnenschifffahrt hat die Regierung verschiedene Maßnahmen eingeführt. Dazu zählen das Förderprogramm *Jalvahak*, das Frachttransporteure durch die Rückerstattung von Betriebskosten unterstützt, steuerliche Anreize wie die Tonnagesteuer zur Senkung der Steuerlast sowie die Einführung der *National Waterways (Construction of Jetties/Terminals) Regulations 2025*, die private Investitionen in den Bau von Infrastrukturen wie Anlegern und Terminals erleichtern sollen. Zudem erlaubt das flexible Public-Private-Partnership-(PPP)-Rahmenwerk ausländischen Unternehmen, Terminals und Frachtservices unter anpassbaren Konzessionsmodellen zu betreiben, was Innovation und langfristige Investitionen begünstigt.

Für deutsche Unternehmen eröffnet sich hier ein breites Feld an Möglichkeiten. Während die Binnenschifffahrt in Deutschland seit langem etabliert ist, befindet sich Indien in diesem Bereich noch in einer frühen Entwicklungsphase. Deutsche Firmen können daher ihre Expertise in den Bereichen Fahrrinnenunterhaltung, Frachtumschlag auf Flüssen, Betrieb von Touristenanlegern, Konstruktion von Niedriggangschiffen, emissionsarme Antriebssysteme, automatisierte Frachtumschlagtechnik sowie Navigationssoftware gezielt einbringen.

Ein aktuelles Beispiel für diese wachsende Kooperation ist die Rhenus Gruppe, die mit dem indischen Ministerium für Häfen, Schifffahrt und Wasserstraßen ein richtungsweisendes Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet hat. Dieses Abkommen, das sich an der Maritime India Vision 2030 orientiert, gilt als eine der größten ausländischen Investitionen in Indiens Flusstransportnetz. Es sieht zunächst den Einsatz von 20 Flachbodenbargen auf den nationalen Wasserstraßen vor und unterstützt Indiens Vision für umweltfreundliche Transportlösungen. Mit wachsender Nachfrage soll die Flotte der Rhenus Gruppe schrittweise auf 100 Bargen ausgebaut werden, die auf den Wasserstraßen NW-1, NW-2, NW-16 sowie auf der Indo-Bangladesh-Protocol-Route eingesetzt werden. Dabei sollen Schubboote und

[42] Press Information Bureau (2025)

Flachbodenbargen aus Deutschland importiert und neue Transportkorridore auf dem indischen Subkontinent erschlossen werden.

Neben dem Güterverkehr hat Deutschland auch im Bereich der Personenbeförderung durch Fähren einen wichtigen Beitrag zur Infrastrukturentwicklung in Indien geleistet. Im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) hat die KfW-Entwicklungsbank das innovative Water Metro-Projekt in Kochi im Bundesstaat Kerala finanziert. Ziel dieses Projekts ist es, die Stadt auf dem Festland mit den umliegenden Inseln über ein modernes Fährsystem zu verbinden, das aus insgesamt 78 batteriebetriebenen Katamaran-Fähren bestehen wird. Die ersten beiden Linien wurden bereits im Jahr 2023 in Betrieb genommen. Bis 2030 soll das vollständige System aus 15 Fährlinien und 38 Anlegestellen bestehen. Die Water Metro ist darauf ausgelegt, einen schnellen, sicheren und umweltfreundlichen Transport zu gewährleisten. Sie verkürzt die Reisezeit im Vergleich zum Straßenverkehr um bis zu ein Drittel und trägt dazu bei, die Treibhausgasemissionen über einen Zeitraum von 20 Jahren um schätzungsweise 158.000 Tonnen zu reduzieren. Darüber hinaus ist das Projekt nahtlos in das öffentliche Verkehrssystem von Kochi integriert. Einheitliche Fahrpläne und Tarife verknüpfen die Water Metro mit dem städtischen Bus- und Metroverkehr, wodurch ein modernes, multimodales und nachhaltiges Mobilitätsangebot für die Region geschaffen wird.[43] Nach dem Erfolg des Projekts hat die indische Regierung die Kochi Water Metro Ltd. damit beauftragt, eine Machbarkeitsstudie an 18 Standorten in ganz Indien durchzuführen, um dort ähnliche Water-Metro-Systeme aufzubauen.[44]

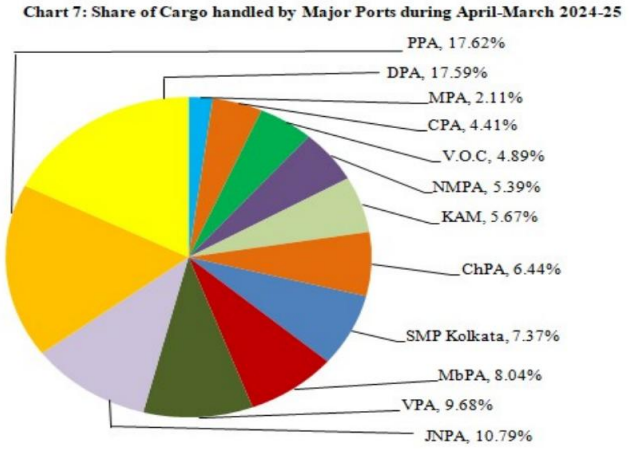
Ein strategischer Markteintritt für deutsche Unternehmen in den indischen Binnenschifffahrtssektor sollte über Pilotprojekte, Public-Private-Partnership-(PPP)-Modelle sowie eine enge Zusammenarbeit mit der Inland Waterways Authority of India (IWAI) und dem Ministry of Ports, Shipping and Waterways (MoPSW) erfolgen. Geografisch empfiehlt es sich, den Fokus auf zentrale Entwicklungsachsen zu legen, darunter das Freight Village in Varanasi, den Integrated Cluster-cum-Logistics Park in Sahibganj, sowie bedeutende Wasserstraßen wie National Waterway 1 (Ganges), NW 2 (Brahmaputra), NW 3 (Westküste in Kerala), NW 4 (Krishna), NW 68 (Goa), NW 110 (Yamuna), NW 73 (Narmada) und NW 37 (Gandak). In diesen Regionen entstehen derzeit zahlreiche Infrastruktureinrichtungen, darunter Gemeinschaftsanleger, schwimmende Terminals, multimodale Umschlagplätze sowie Intermodale Terminals (IMT).

Shipping, Logistics, and Green Shipping

Indiens maritimer Schifffahrts- und Logistiksektor bildet eine zentrale Säule der Handels- und Industrieinfrastruktur des Landes. [2] Über 95 % des Außenhandelsvolumens und rund 70 % des Handelswertes werden über den Seeweg abgewickelt. Im Haushaltsjahr 2024/25 erreichten die zwölf großen Seehäfen Indiens ein Rekordaufkommen von 855 Millionen Tonnen Fracht. Die fünf führenden Häfen waren dabei für 63,73 % des gesamten Umschlags verantwortlich: an der Spitze stand der Paradip Port (PPA) mit 150,41 Millionen Tonnen, dicht gefolgt vom Deendayal Port (DPA) mit 150,16 Millionen Tonnen. [45] Die registrierte Handelsflotte des Landes umfasst derzeit 1.526 Schiffe, von denen 487 im internationalen Handel eingesetzt sind. Diese Kennzahlen verdeutlichen den kontinuierlichen Wachstumstrend sowohl beim Frachtvolumen als auch bei der Flottenkapazität. Getrieben wird diese Entwicklung durch den Ausbau und die Modernisierung von Häfen, die Erschließung neuer Handelsrouten sowie die zunehmende Integration multimodaler Logistiklösungen, die Straße, Schiene, Binnenwasserstraßen und Seeverkehr miteinander verzahnen.

[43] KfW (2024)
[44] Urban Transport News (2025)
[45] Ministry of Ports, Shipping and Waterways (2025)

Abbildung 5 Anteil der von Großhäfen umgeschlagenen Fracht (Apr 2024–Mär 2025)



Der rechtliche und regulatorische Rahmen, der den Bereich Schifffahrt, Logistik und nachhaltige Schifffahrt in Indien unterstützt, ist umfassend und investorenfreundlich ausgestaltet. Mit dem Merchant Shipping Act von 1958, dem Major Port Authorities Act von 2021 sowie dem Carriage of Goods by Sea Act von 2025 verfügt Indien über ein kohärentes Regelwerk, das den Betrieb von Schiffen, die Verwaltung der Häfen sowie die Haftungsfragen im Frachtgeschäft regelt. Ausländische Unternehmen können 100 % Direktinvestitionen (FDI) im automatischen Verfahren in Hafen- und Logistikinfrastruktur tätigen. Zudem bestehen Zollbefreiungen für logistische Ausrüstungen und Komponenten für grüne Schifffahrt im Rahmen des Maritime Development Fund (MDF). Ergänzend profitieren ausländische Investoren von Kapitalertragssteuerbefreiungen, wenn sie über die Gujarat International Finance Tec-City (GIFT City) operieren.

Parallel dazu verfolgt die indische Regierung ambitionierte Maßnahmen zur Modernisierung der Infrastruktur und zur Stärkung der Logistikleistung. Ein zentrales Instrument ist die National Logistics Policy, die darauf abzielt, Effizienz in den Lieferketten zu verbessern und die hohen Logistikkosten des Landes zu reduzieren. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Hafeninfrastruktur. Mit dem Sagarmala-Programm strebt Indien eine umfassende Modernisierung seiner Seehäfen, eine Beschleunigung des Frachtumschlags sowie eine Stärkung des internationalen Handels an. Insgesamt umfasst das Programm 243 Projekte mit einem Investitionsvolumen von 21 Milliarden US-Dollar, die bis 2035 umgesetzt werden sollen. Zu den Schlüsselprojekten zählen der im Jahr 2023 eröffnete Tiefseehafen Vizhinjam, der es erstmals ermöglicht, große Containerschiffe direkt in Indien anlaufen zu lassen, sowie der neue Vadhavan Port, dessen Fertigstellung bis 2028 geplant ist und der eine strategische Rolle im India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC) übernehmen soll. Zudem entsteht in Galathea Bay auf den Nikobaren ein Umschlaghafen in unmittelbarer Nähe der stark frequentierten Straße von Malakka.[7]

Diese Infrastrukturvorhaben eröffnen attraktive Chancen für deutsche Unternehmen, insbesondere in Produkt- und Prozesskategorien wie automatisierte Containerumschlagsysteme, optische Zeichenerkennung (OCR) für die Gate-Automatisierung, ferngesteuerte Containerbrücken, Wasserstoffantriebssysteme sowie KI-gestützte Logistiksoftware. Solche Technologien sind entscheidend für die Transformation indischer Häfen zu intelligenten und nachhaltigen Knotenpunkten, wie sie in der Maritime India Vision 2030 vorgesehen ist. Deutsche Firmen sind für diese Entwicklung hervorragend positioniert. Unternehmen wie die Rhenus Group, Hapag-Lloyd AG, BLG Logistics Group und DB Schenker (DSV) haben die Machbarkeit deutsch-indischer Kooperationen bereits durch strategische Partnerschaften, Infrastrukturinvestitionen und die Integration von Dienstleistungen unter Beweis gestellt. Ein Beispiel ist Rhenus Logistics India, ein Joint Venture der Rhenus Group mit der Western Arya Group, das aktiv in den Ausbau von Greenfield-Lagerhäusern, Automatisierung und Robotik investiert und damit den Wandel des indischen Logistiksektors mitgestaltet.[46] Die Hapag-Lloyd AG hat eine 35 % Beteiligung an J M Baxi Ports and Logistics Ltd. erworben. Mit diesem strategischen Investment sichert sich das deutsche Unternehmen Betriebsrechte für Containerterminals in den Häfen Nhava Sheva (Jawaharlal Nehru Port, Mumbai) und Tuticorin (V.O. Chidambaranar Port, Tamil Nadu).[47] Die BLG Logistics Group etablierte bereits 2008 ein Joint Venture mit der indischen Parekh Group. Das Unternehmen BLG Parekh Logistics bietet heute ein breites Spektrum an Logistikdienstleistungen in Indien an – von Warehousing über In-Plant-Logistics bis hin zu Distributionslösungen – mit einem besonderen Schwerpunkt auf die Automobilindustrie. Auch DB Schenker (DSV) ist im indischen Markt stark vertreten: Das Unternehmen hat großangelegte Projektlogistik

[46] NBM Media Pvt. Ltd. (2025)
[47] The Economic Times (2023)

umgesetzt, darunter den Transport von 250 Windturbinenflügeln aus China zum Hafen Kandla für Envision Energy, und engagiert sich aktiv in der Logistik für erneuerbare Energien, insbesondere in den Bereichen Solar- und Wasserstoffprojekte. Ein weiteres Beispiel ist Oldendorff Carriers, das mit einer eigenen indischen Tochtergesellschaft in Mumbai vertreten ist und eine bedeutende Rolle in der Schifffahrts- und Logistikbranche spielt.

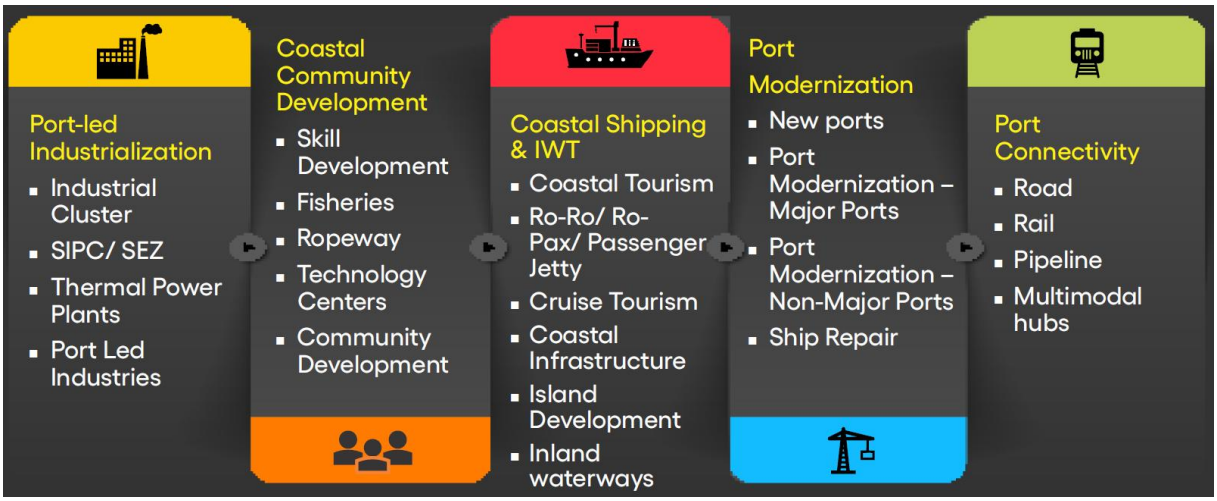
Darüber hinaus bauen deutsche Unternehmen ihre Präsenz in Indien zunehmend durch anorganische Wachstumsstrategien im Bereich Terminals und Infrastrukturlösungen aus. Sie verfügen über ein breites Angebotsportfolio, das von Schubleichtern, Niedriggang-Schiffen und Smart-Port-Systemen über Wasserstoffantriebstechnologien bis hin zu digitaler Logistiksoftware reicht. Diese Produkte und Dienstleistungen passen exakt zu den strategischen Entwicklungszielen der indischen Regierung im Rahmen der Maritime India Vision 2030 sowie der Amrit Kaal Vision 2047, die auf Hafenautomatisierung, grüne Korridore und multimodale Logistikdrehscheiben setzen.

Strategisch sollten deutsche Firmen ihre Marktpräsenz gezielt ausweiten, indem sie Be- und Entladeanlagen für Schiffe (z. B. Container- und Ladekräne), Hafentechnologien (wie Zugangskontrollsysteme), Gebäudeautomation, Cargo Services, Green-Corridor-Infrastruktur, sowie Partnerschaften in Logistikparks und Container Freight Stations anbieten. Besonders aussichtsreiche regionale Standorte für ein Engagement sind die Häfen Jawaharlal Nehru (Maharashtra), Mundra (Gujarat), Chennai (Tamil Nadu), Paradip (Odisha) und Visakhapatnam (Andhra Pradesh), die derzeit massive Kapazitätsausbauten und digitale Transformationen durchlaufen.

Allerdings ist der Wettbewerb hoch, da auch andere europäische Unternehmen bereits digitale Logistikkorridore und Smart-Port-Lösungen in Indien implementieren. Um hier erfolgreich zu sein, müssen deutsche Unternehmen auf ihre klassischen Stärken setzen: Effizienzsteigerung in der Flotte, nachhaltige Technologien, digitale Integration und Ingenieurspräzision.

Fazit: Der indische Schifffahrts- und Logistiksektor bietet deutschen Unternehmen ein robustes, politisch gefördertes und infrastrukturreiches Umfeld. Mit der richtigen Kombination aus regulatorischer Anpassung, regionalen Partnerschaften und technologischer Innovation können deutsche Firmen eine transformative Rolle in der nächsten Wachstumsphase der indischen maritimen Wirtschaft übernehmen.

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele



Um Indien an die Spitze des globalen maritimen Sektors zu führen, hat das Ministry of Ports, Shipping, and Waterways (MoPSW) drei zentrale Programme aufgelegt, die das Land als globales maritimes Drehkreuz positionieren sollen. In Zusammenarbeit mit zentralen und bundesstaatlichen Behörden, privaten Akteuren und internationalen Partnern zielen diese Initiativen darauf ab, die Hafeninfrastruktur zu modernisieren, die Logistikeffizienz zu steigern, die Küstenschifffahrt auszubauen und Nachhaltigkeit entlang der gesamten maritimen Wertschöpfungskette zu verankern.

Sagarmala – kurzfristig, mit Fokus auf Umsetzung und operative Effizienz

Das Sagarmala-Programm, das 2015 eingeführt wurde, ist eine der bedeutendsten Infrastrukturinitiativen im Rahmen der Maritime India Vision 2030. Es wurde konzipiert, um hafenbasierte Entwicklung, die Senkung der Logistikkosten und die Stärkung von Küstengemeinschaften voranzutreiben und bildet das Fundament für die maritime Transformation Indiens.

Sagarmala hat bereits messbare Ergebnisse hervorgebracht. Die Küstenschifffahrt ist innerhalb eines Jahrzehnts um 118 % gewachsen, Ro-Pax-Fähren haben mehr als 4 Millionen Passagiere befördert, und das Frachtaufkommen auf Binnenwasserstraßen ist um 700 % gestiegen. Heute gehören neun indische Häfen zu den weltweit führenden 100, wobei Visakhapatnam (Vizag) sogar unter den Top 20 Containerhäfen rangiert. Diese Entwicklungen haben Indien in zentralen Effizienz- und Logistikkennzahlen an mehreren etablierten maritimen Nationen vorbeiziehen lassen.

Aufbauend auf diesem Erfolg kündigte die indische Regierung 2025 die Einführung von Sagarmala 2.0 an. Diese neue Phase legt den Schwerpunkt auf Schiffbau, Schiffsreparatur, Schiffsrecycling und Hafenmodernisierung und soll Indiens Wettbewerbsfähigkeit in hochspezialisierten maritimen Branchen stärken. Im Einklang mit den nationalen Leitbildern Viksit Bharat und Atmanirbhar Bharat bis 2047 wird Sagarmala 2.0 die hafenbasierte Entwicklung beschleunigen und Indiens Position als globaler maritimer Akteur weiter ausbauen.

Insgesamt umfasst das Sagarmala-Programm fünf strategische Säulen und gliedert sich in 24 Projektkategorien, die von der Entwicklung industrieller Cluster und Hafenanbindungen über Digitalisierung und grüne Energie bis hin zu Qualifizierungsinitiativen reichen. Dieser ganzheitliche Ansatz stellt sicher, dass Indiens maritime Entwicklung nicht nur operativ effizient, sondern auch wirtschaftlich inklusiv und ökologisch nachhaltig gestaltet wird.

Maritime India Vision 2030 – mittelfristiger, strategischer Rahmen

Die Maritime India Vision 2030 (MIV 2030) ist ein umfassender Fahrplan, der das koordinierte und beschleunigte Wachstum des indischen maritimen Sektors im Jahrzehnt 2021–2030 sicherstellen soll. Sie integriert das Sagarmala-Programm sowie weitere Initiativen in eine einheitliche nationale Seestrategie.

Im Zentrum von MIV 2030 steht die Steigerung der Leistungsfähigkeit und Produktivität des indischen maritimen Sektors, um die Grundlage für eine noch wettbewerbsfähigere Zukunft zu schaffen. Ziel ist es, Indiens Rolle als bedeutender Akteur im globalen maritimen Umfeld weiter auszubauen.

Dafür wurden in MIV 2030 mehr als 150 Einzelinitiativen definiert, die sämtliche Teilbereiche der maritimen Wirtschaft – von Häfen über Schifffahrt bis hin zu Binnenwasserstraßen – abdecken. Schwerpunkte liegen auf Hafenmodernisierung, Schiffbau, Nachhaltigkeit, Kostensenkung in der Logistik, Ausweitung des maritimen Handels sowie der Stärkung internationaler Kooperationen.

Abbildung 6 Ziele der Maritime India Vision 2030

	Key Performance Indicator	Current (2020)	Target (2030)
1	Major Ports with >300 MTPA cargo handling capacity	-	3
2	% of Indian cargo transshipment handled by Indian ports	25%	>75%
3	% of cargo handled at Major Ports by PPP/ other operators	51%	>85%
4	Average vessel turnaround time (containers)	25 hours	<20 hours
5	Average container dwell time	55 hours	<40 hours
6	Average ship daily output (gross tonnage)	16,500	>30,000
7	Global ranking in ship building and ship repair	20+	Top 10
8	Global ranking in ship recycling	2	1
9	Annual cruise passengers	4,68,000	>15,00,000
10	% share of Indian seafarers across globe	12%	>20%
11	% share of renewable energy at Major Ports	<10%	>60%

Maritime Amrit Kaal Vision 2047 – Long-Term Transformation Ambition Policy

Die im Jahr 2023 vorgestellte Maritime Amrit Kaal Vision 2047 ist ein visionärer Masterplan mit dem Ziel, Indien bis 2047 zu den Top 5 der maritimen Nationen weltweit zu machen. Zentrale Elemente sind der Aufbau von grünen Schifffahrtskorridoren, die Entwicklung von Mega-Werften, die Implementierung digitaler Logistikplattformen sowie die Einrichtung internationaler Umschlagzentren.

Die Vision 2047 knüpft an die Maritime India Vision 2030 und das Sagarmala-Programm an, erweitert deren Reichweite jedoch in Richtung globale Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit.

Die nachstehende Tabelle (im Originaldokument) zeigt die wichtigsten Zielsetzungen, die aktuelle Position Indiens sowie die angestrebten Entwicklungen bis 2047.

Tabelle 1 Strategische Zielsetzungen der Amrit-Kaal-Vision 2047

Parameter	Einheit	Aktueller Stand	Ziel für 2047
Führend in einem sicheren, nachhaltigen und grünen maritimen Sektor			
Große Häfen mit LNG-Bunkeranlagen	Anzahl	1	8
Anzahl der Wasserstoff-/Ammoniak-Hubs	Anzahl	-	14
Große Häfen mit Landstromversorgung	Anzahl	2	14
Kohlenstoffneutrale Häfen	Anzahl	-	14
Förderung des Kreuzfahrtsektors auf Ozeanen, Küsten und Flüssen			
Indiens Rang beim Passagieraufkommen im asiatisch-pazifischen Raum	Rang	4	1
Anzahl indischer Häfen unter den Top 20 für Kreuzfahrtdienste im asiatisch-pazifischen Raum	Anzahl	1	4
Anzahl der Kreuzfahrtterminals	Anzahl	6	25
Erhöhung des Anteils der Küstenschifffahrt und des Binnenschiffsverkehrs			

Anzahl betriebsfähiger Wasserstraßen	Anzahl	22	50+
Frachtvolumen über Wasserstraßen	Mio. Tonnen pro Jahr (MMTPA)	109	>500
Globaler Akteur im Schiffbau, in der Reparatur und im Recycling werden			
Globaler Rang im Schiffsrecycling	Rang	2	1
Globaler Rang im Schiffbau	Rang	22	Top 5
Entwicklung von Weltklasse-Häfen der nächsten Generation			
Globaler Rang im Schiffsrecycling	Rang	2500+	10000+
Globaler Rang im Schiffbau	Rang	51%	100%
Gesamte Hafenumschlagskapazität	MMTPA	1	3
Anteil der Fracht an PPP-Anlegern großer Häfen	Prozent	-	2
Anzahl der Umschlagzentren	Anzahl	53	13
Effizienzsteigerung durch Technologie und Innovation			
Häfen mit „Just-in-Time"-Ankunft	Prozent	-	100%
Intelligente Häfen („Smart Ports")	Anzahl	-	5

Im Rahmen der zentralen Zielsetzungen der Maritime Amrit Kaal Vision 2047 hat die indische Regierung konkrete Initiativen und Arbeitsgruppen ins Leben gerufen, um die Koordination und Integration der maritimen Aktivitäten sicherzustellen, die verschiedene Bereiche betreffen. Diese Bereiche umfassen die maritime Küsten- und Ozeanwirtschaft, Infrastruktur, Umwelt, Energie, Diplomatie, Sicherheit und Verteidigung, Meerestechnologie und Ressourcen, Schifffahrt, internationales Recht, Kultur und Tourismus sowie die Entwicklung von Inselregionen. Derzeit werden diese Themen von verschiedenen Ministerien, Behörden, Agenturen und Abteilungen einzeln behandelt. Der zentrale Schwerpunkt liegt dabei auf einer industriebasierten Hafenentwicklung und -modernisierung.

Zusammengenommen spiegeln die Initiativen im Rahmen der drei Schlüsselprogramme einen phasenorientierten Ansatz wider: kurzfristige Umsetzung (Sagarmala), mittelfristige Strategie (Maritime India Vision 2030) und langfristige Transformation (Amrit Kaal Vision 2047). Dieser Ansatz ist durch klare institutionelle Führungsstrukturen, Investitionsrahmen sowie Chancen für internationale Kooperationen gekennzeichnet. Indiens ambitioniertes Ziel, bis 2047 zu den fünf führenden globalen Schiffbaunationen zu gehören, eröffnet beträchtliche Geschäftsmöglichkeiten für deutsche Unternehmen, die sich auf Marinetechnik, modulare Schiffbaulösungen und grüne Schiffstechnologien spezialisiert haben. Deutsche Firmen können über Joint Ventures mit indischen Werften oder über Technologie-Lizenzvereinbarungen in den Markt eintreten. Darüber hinaus ist die Hafenmodernisierung und intelligente Logistik ein zentraler Baustein, um Indiens Ziel zu erreichen, bis 2047 jährlich 10 Milliarden Tonnen Fracht abzufertigen. Hier bieten sich für deutsche Unternehmen vielfältige Möglichkeiten, von der Lieferung modernster Containerumschlagsysteme über KI-gestützte Yard-Management-Lösungen bis hin zu intelligenten Anlegemanagement-Technologien.

Geplante Schlüsselcluster in den wichtigsten relevanten Segmenten

Schiffbau-Cluster

Während die Zentralregierung das Wachstum dieses Sektors intensiv unterstützt, bringen sich auch die Küstenstaaten mit ihren Kapazitäten und Ressourcen ein. Ziel der Bundesstaaten ist es, von den acht geplanten großen Schiffbauclustern Indiens zu profitieren, die vom Bund mit einem Budget von 75.000 Crore INR gefördert werden. Von diesen fünf Clustern werden zwei als Greenfield-Projekte neu errichtet, während die übrigen drei durch Erweiterung bestehender Anlagen (Häfen Vadinar, Kandla und Kochi) entstehen. Diese sechs Schiffbaucluster werden entlang der West- und Ostküste in den Bundesstaaten Maharashtra, Andhra Pradesh, Tamil Nadu, Gujarat, Odisha und Kerala aufgebaut. Ihr Schwerpunkt liegt auf Schiffbau und Schiffsreparatur.

Unter den fünf Bundesstaaten, die um Investitionen konkurrieren, haben einige zusätzliche Anreize und Politiken angekündigt, um sich für ausländische Investoren attraktiver zu machen, wie die nachstehende Tabelle zeigt. So möchte Maharashtra die Gelegenheit nutzen, um Anlagen mit einem Fokus auf Reparatur, Recycling und Schiffbau zu

entwickeln. Auch Andhra Pradesh hat eine Logistikgesellschaft gegründet und seine maritime Politik angepasst, um diese mit der der Zentralregierung in Einklang zu bringen.[48]

Tabelle 2 Geplante Schiffbau-Cluster in Indien

Indische Bundesstaaten	Erwartete Schiffbau-Cluster	Initiativen
Maharashtra	Vijaydurg (Sindhudurg) umfasst 1.371 Hektar, Nandgaon (Palghar) 2.666 Hektar, Dighi (Raigad) 2.550 Hektar – identifiziert in der ersten Phase	Schiffbau-, Schiffsreparatur- und Schiffsrecycling-Politik 2025: 15 % Investitionszuschuss, 25 Crore INR für F&E, 1 Crore für Kompetenzentwicklung, vereinfachte Richtlinien, erneuerbare Landpacht für 30 Jahre
Andhra Pradesh	Dugarajapatnam (2.000 Hektar, davon 1.000 für Schiffbau, 1.000 für nachgelagerte Industrien); Machilipatnam (500 Acres), Bhavanapadu (300 Acres)	Andhra Maritime Policy 2024: ganzheitlicher Ansatz, Werft- und Clusterentwicklung, SPV zur Förderung von Investitionen im Schiffbausektor
Kerala	Cherthala (Bezirk Alapuzha) umfasst 15 Hektar	Einrichtung einer Testeinrichtung wird erwogen; kurzfristige Kurse zur Kompetenzentwicklung für Ingenieure und Finanzfachleute
Odisha	Prüfung der Einrichtung eines Schiffsrecycling-Hubs in der Nähe des Hafens von Paradip	–
Gujarat	Werften erwartet in Hazira, Kutch, Amreli und Bhavnagar	Genehmigung für Gujarat Maritime Policy ausstehend: Zinszuschüsse, Steuerbefreiungen, Wellenlandpacht, Förderung interner Designs und F&E

Cluster für Schiffsreparatur und -wartung sowie weitere Initiativen

Um das bestehende Defizit im Bereich der Schiffsreparatur zu überwinden, hat die indische Regierung im Rahmen der Maritime Amrit Kaal Vision 2047 mehrere zentrale Initiativen auf den Weg gebracht. Dazu gehören der Aufbau von Schiffsreparaturclustern und spezialisierten Reparaturwerkstätten, die Entwicklung einer Inselstadt mit Schwerpunkt Schiffsreparatur sowie die Einrichtung eines Kompetenzzentrums.

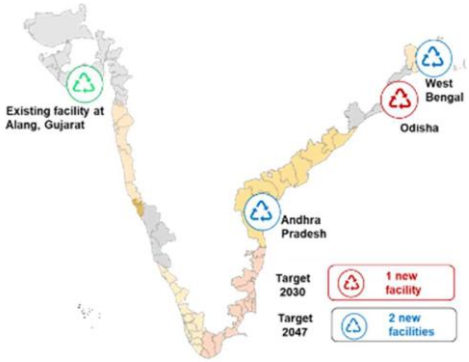
Geplant sind Reparaturcluster in Chennai, Kochi und Mumbai, die von einer gebündelten Verfügbarkeit an Fachkräften, moderner Infrastruktur, ergänzender Unterstützung, Technologie- und Schulungseinrichtungen profitieren sollen. Hinzu kommen umfassende Docking-Möglichkeiten (Trockendocks, Nassdocks, Schwimmdocks, Liegeplätze), Zulieferparks, OEM-Servicezentren, Logistik mit Hafenanbindung, Lagerflächen sowie Einrichtungen für Arbeitskräfte. Für diese Cluster ist ein Investitionsvolumen von 4,8 bis 5,4 Milliarden US-Dollar vorgesehen.

Darüber hinaus plant die Regierung den Aufbau einer spezialisierten Inselstadt für Schiffsreparatur auf den Süd-Andamanen (Port Blair) mit einem Investitionsvolumen von 720 bis 840 Millionen US-Dollar. Dort existiert bereits eine Reparaturanlage unter der Verwaltung des Unionsterritoriums Andamanen & Nikobaren, die kürzlich an Cochin Shipyard für Betrieb und Instandhaltung übergeben wurde. Im Rahmen der Initiative ist zudem eine Erweiterung der Werftflächen vorgesehen, um die Kapazitäten auszubauen.

Zur weiteren Stärkung der Branche arbeitet die Regierung an der Vereinfachung von Zollverfahren, um eine priorisierte Abfertigung von Ersatzteilen zu ermöglichen und damit Reparaturzeiten zu verkürzen. Zusätzlich ist die Einführung einer Richtlinie geplant, nach der Schiffe, die von staatlichen Unternehmen (PSUs) oder anderen Regierungsstellen das Ladungsrecht (Right of First Refusal, ROFR) erhalten, verpflichtend in indischen Werften instand gesetzt werden müssen.[6]

[48] Observer Research Foundation (2025)

Abbildung 7 Geplante Standorte für die Entwicklung von Recyclinghöfen



Cluster für Schiffsrecycling

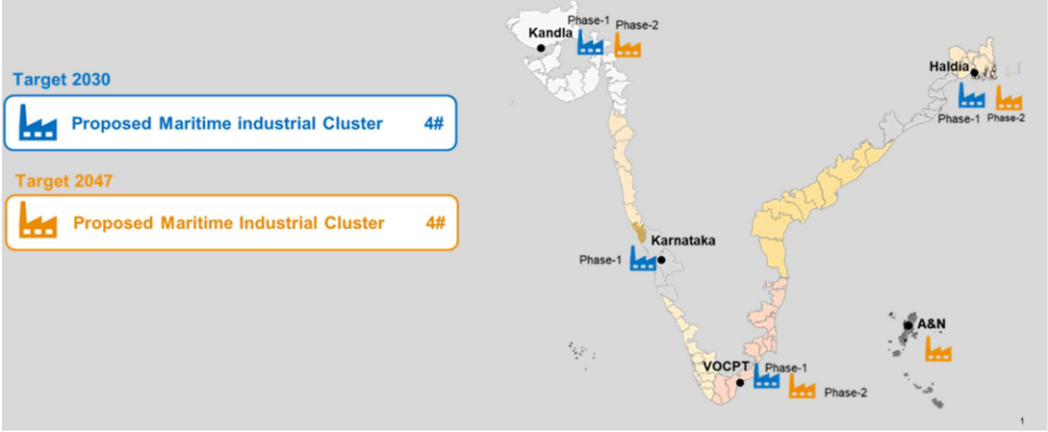
Die indische Regierung verstärkt zudem ihre Bemühungen, ein Schiffsrecycling-Cluster an der Ostküste Indiens aufzubauen. Die Abbildung zeigt die geplanten neuen Anlagen für das Schiffsrecycling. Im Rahmen der Amrit Kaal Vision ist der Bau einer neuen Anlage bis 2030 in Odisha vorgesehen. Zwei weitere Einrichtungen sind bis 2047 in Westbengalen und Andhra Pradesh geplant. Diese Entwicklungen werden Indiens Position in der globalen Schiffsrecyclingindustrie weiter stärken.

.

Geplante maritime Industrie- und Hafencluster zur Förderung der hafenbasierten Industrialisierung

Die maritimen Industriecluster sind als räumliche Wirtschaftsregionen konzipiert, die eine Gruppe von Küstendistrikten oder Distrikten mit starker Hafenanbindung umfassen. Diese Cluster bestehen aus abgegrenzten Landflächen, auf denen Industrie- und Produktionseinheiten – einschließlich kleiner, mittlerer und Kleinstunternehmen (MSMEs) – sowie die notwendige Infrastruktur für deren Bedürfnisse angesiedelt werden Die Cluster können sich im unmittelbaren Hinterland bestehender oder neu geplanter Häfen befinden, innerhalb eines Radius von 100 Kilometern, und zeichnen sich durch ein großes inländisches Marktpotenzial sowie Exportmöglichkeiten aus. Jedes Cluster wird über separate Landreserven verfügen und eine festgelegte Mindestgröße haben, die sich aus der Analyse von Skaleneffekten für die jeweilige Branche ergibt. Die nachstehende Abbildung zeigt die bis 2030 und 2047 vorgesehenen maritimen Industriecluster.

Abbildung 8 Vorgeschlagene maritime Industriecluster



Die indische Schifffahrtsindustrie bewegt sich in Richtung Mega-Schiffe, die einen größeren Tiefgang in den Häfen erfordern. Angesichts der sich entwickelnden Marktbedingungen in Indien in Bezug auf Schiffsgrößen und Ladungskapazitäten hat die Regierung eine weitere Stärkung der Hafeninfrastruktur vorgesehen. Die nachstehende Abbildung zeigt die geplante Kapazitätserweiterung der wichtigsten indischen Häfen.

Tabelle 3 Kapazität und Ausbaupläne der großen Häfen

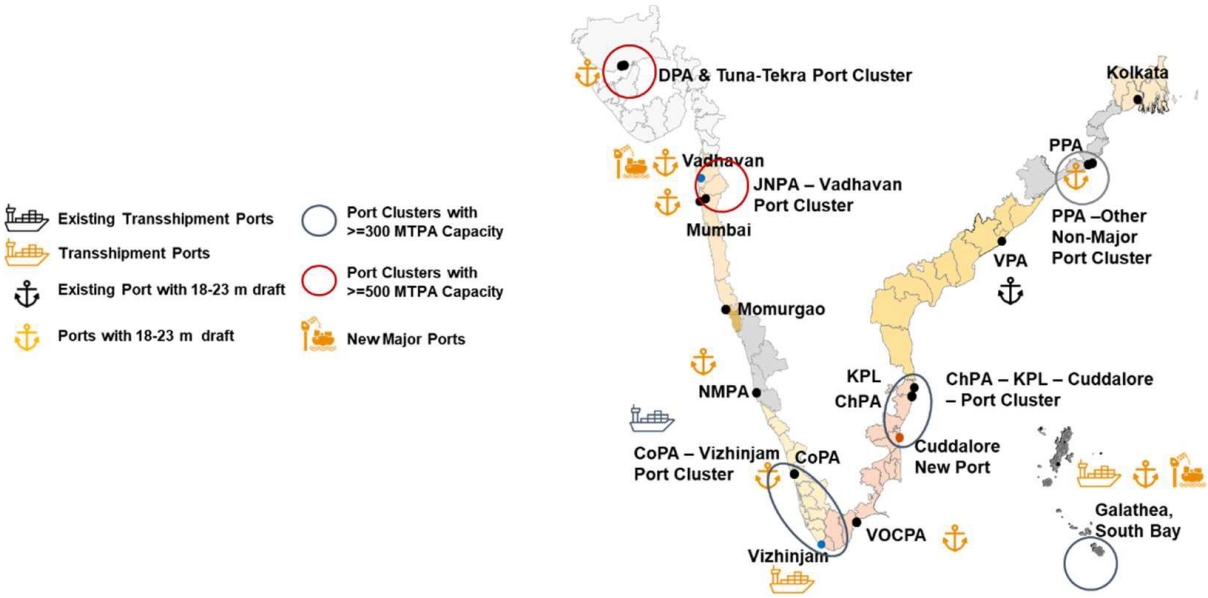
Name des Hafens	Kapazität 2020–21 (MTPA)	Kapazität 2047 (MTPA)

Syama Prasad Mookerjee Hafen, Kolkata	91	123
Paradip Hafen	259	600
Visakhapatnam Hafen	134	179
Kamarajar Hafen	91	171
Chennai Hafen	135	135
V.O. Chidambaranar Hafen	111	249
Cochin Hafen	79	150
New Mangalore Hafen	105	108
Mormugao Hafen	63	63
Mumbai Hafen	84	96
Jawaharlal Nehru Hafen	141	160
Deendayal Hafen	267	500
Gesamtkapazität (große Häfen)	1561	2534
Neuer Großhafen – Vadhavan		300
Neuer Großhafen – Galathea Bay		240

Darüber hinaus ist auch eine Kapazitätserweiterung für andere Häfen geplant. Insgesamt befinden sich derzeit 21 Greenfield-Hafenprojekte in unterschiedlichen Entwicklungsstadien, die zusätzlich zur Umschlagskapazität der nicht-majoren Häfen beitragen werden. Während sowohl die großen als auch die nicht-majoren Häfen ihre bestehende Infrastrukturkapazität ausbauen, um die prognostizierte Nachfrage bis 2047 zu decken, werden insbesondere eine gute Hinterlandanbindung sowie die Verfügbarkeit multimodaler Logistik entscheidende Erfolgsfaktoren sein.

Angesichts der geografischen und regulatorischen Beschränkungen bei den großen indischen Häfen erfolgt die Kapazitätserweiterung zunehmend auf Ebene von Hafenclustern. Diese bestehen aus einem geografisch konzentrierten Netzwerk von Häfen innerhalb einer maritimen Region. Die nachstehende Abbildung zeigt die Standorte der Hafencluster sowie deren Zielkapazitäten bis 2047. Ebenfalls dargestellt sind die potenziellen Mega-Häfen, die sich derzeit in der Entwicklung befinden. Die indische Regierung plant den Aufbau von vier Hafenclustern mit einer Kapazität von mindestens 300 Millionen Tonnen pro Jahr (MTPA) (schwarz markiert) sowie zwei Hafenclustern mit einer Kapazität von mindestens 500 MTPA (rot markiert). Zusätzlich sind zwei neue große Häfen in Vadhavan und Galathea, South Bay, vorgesehen.

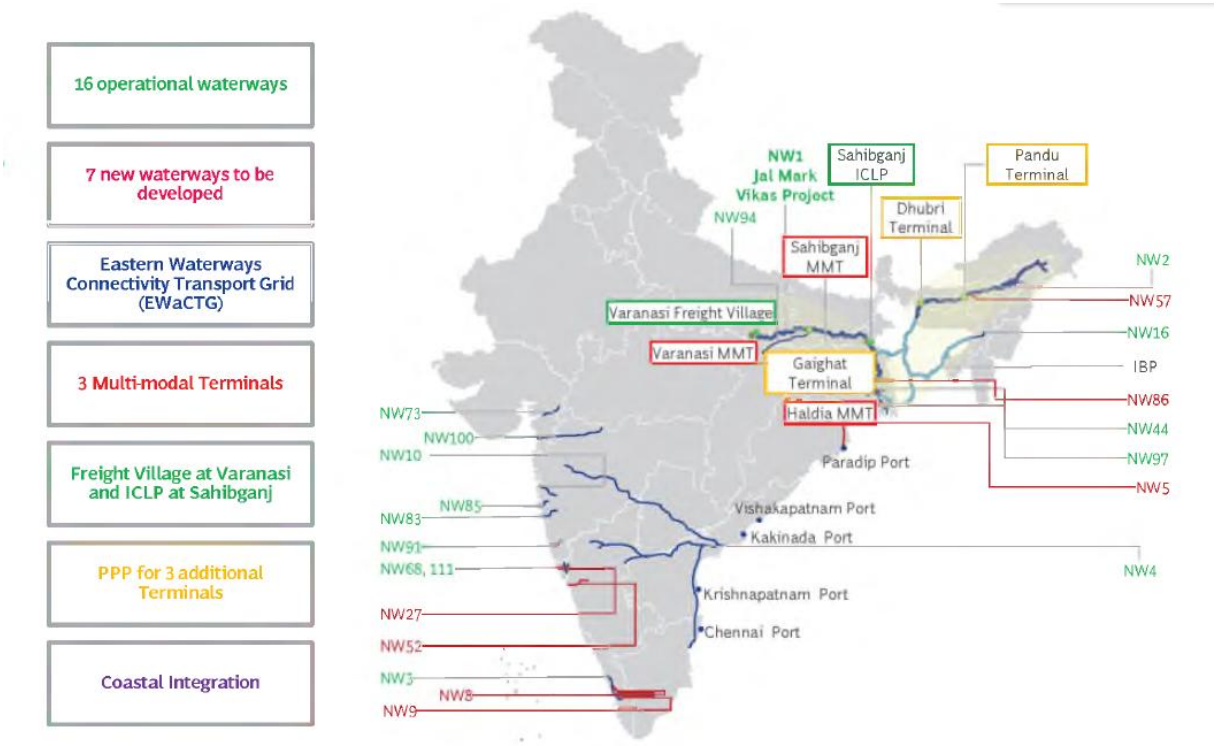
Abbildung 9 Potenzielle Mega-Häfen



Binnenwassersstraßen

Der Ausbau der notwendigen Infrastruktur für den Transport von Fracht und Passagieren über Binnenwasserstraßen gehört zu den wichtigsten Eckpfeilern der Wachstumsstrategie dieses Sektors. Derzeit werden jährlich rund 74 Millionen Tonnen Fracht über 16 funktionale National Waterways (NWs) transportiert. Die vorrangige Entwicklung des NW 1 erfolgt im Rahmen des Jal Vikas Marg Projekts (JVMP), das das Programm Arth Ganga als integralen Bestandteil umfasst. Während Arth Ganga auf die Schaffung nachhaltiger Einkommensquellen abzielt, verfolgt das Jal Marg Vikas Projekt das Ziel, den Fluss Ganges zu einer kommerziell tragfähigen und sicheren Wasserstraße auszubauen. Neben Vorteilen für den Handel, die Stärkung lokaler Gemeinschaften und die Verbesserung der Passagiermobilität soll das Arth Ganga Projekt auch eine groß angelegte Kompetenzentwicklung und den Ausbau der Kapazitäten im öffentlichen wie privaten Sektor sicherstellen. Als Ziel für die nächsten zehn Jahre hat die Regierung die priorisierte Entwicklung von 23 National Waterways festgelegt, die über ein erhebliches Verkehrspotenzial verfügen.[6]

Abbildung 10 Ausbau nationaler Wasserstraßen



3.4 Stärken und Schwächen des Marktes für die Branchen Schiffbau und Meerestechnik

Stärken	Schwächen
• Strategische Lage Indiens im Indopazifik in Verbindung mit einer langen Küstenlinie • Staatliche Unterstützung für den Ausbau des maritimen Sektors und des Schiffbaus • Weltmarktführung im Schiffsrecycling-Sektor • Qualifizierte Arbeitskräfte • Wachsende Volkswirtschaft	• Eintrittshemmnisse und Anforderungen zu „local content“ • Infrastrukturlücken – begrenzte Test-, Zertifizierungs- und MRO-Kapazitäten (Maintenance, Repair & Overhaul) • Fortbestehende Herausforderungen durch Hafenüberlastung und betriebliche Ineffizienzen
Chancen	**Risiken**
• Laufende Reformen in verschiedenen Teilsektoren, um ausländische Investitionen sowie öffentlich-private Partnerschaften zu fördern • Ambition, Indien als globales Schiffbauzentrum zu etablieren • Staatliche Politiken im Einklang mit technologischen Entwicklungen und sich wandelnden globalen Standards • Wachsende staatliche Finanzierung für Schiffbau, maritime Verteidigung und Hafenindustrialisierung	• Strategische Technologiebarrieren • Zertifizierungs- und Einführungshemmnisse • Komplexe Bürokratie und Beschaffungsverzögerungen, insbesondere im maritimen Verteidigungssektor

4 Kontaktadressen

Ministerium unter der Regierung Indiens/ Nachgeordnete Behörden	
Firmenname: Ministry of Ports, Shipping and Waterways Adresse: Parliament Street, New Delhi Tel. 011-23356712 E- Mail: jscord-psw@gov.in Web: shipmin.gov.in	Das Ministerium für Häfen, Schifffahrt und Wasserstraßen (MoPSW) ist das indische Regierungsressort für die Steuerung von Häfen, Schifffahrt und Wasserstraßen.
Firmenname: Ministry of Defence Adresse: New Delhi Web: https://www.mod.gov.in	Das Verteidigungsministerium (MoD) der indischen Regierung ist für die nationale Sicherheit und die indischen Streitkräfte verantwortlich.
Firmenname: Directorate General of Shipping Adresse: Kabjur village Rd, 9th Floor Beta Building, i-Think Techno Campus, Kanjurmarg East, Mumbai, Maharashtra 400042 Tel. 91-22-25752040/41/42/43/45 E- Mail: egovernance-dgs@nic.in Web: dgshipping.gov.in	Die Generaldirektion für Schifffahrt ist die gesetzliche maritime Behörde, die von der indischen Regierung gemäß dem Handelsschifffahrtsgesetz von 1958 ernannt wurde und für die Umsetzung der Bestimmungen des Gesetzes verantwortlich ist.
Firmenname: Defence Research and Development Organisation (DRDO) Adresse: New Delhi, India Tel. 011-23011644 E-Mail: diitm.hqr@gov.in Web: https://www.drdo.gov.in/drdo/	Die Defence Research and Development Organisation (DRDO), 1958 unter dem Verteidigungsministerium gegründet, ist Indiens führende Behörde für Verteidigungsforschung und -entwicklung. .
Firmenname: Andaman Lakshadweep Harbour Works Adresse: Port Blair, Andaman and Nicobar Islands. Tel. 03192 232 864 / 232 753 E-Mail: alhw@and.nic.in Web: http://andssw1.and.nic.in/alhw/	Die Andaman Lakshadweep Harbour Works (ALHW) wurde im Oktober 1965 vom Ministerium für Oberflächenverkehr eingerichtet und mit der Verantwortung betraut, Programme der Regierung zur Bereitstellung von Hafen- und Hafenstrukturen einschließlich zugehöriger Einrichtungen in den Andamanen und Nikobaren sowie Lakshadweep zu formulieren und umzusetzen.
Firmenname: Directorate General of Lighthouses and Lightships, Noida. Adresse: Deep Bhawan Sector 24, Uttar Pradesh Tel. 0120-4134268 E-Mail Web: https://www.dgll.nic.in/about-DGLL/	Die Generaldirektion für Leuchttürme und Feuerschiffe ist eine nachgeordnete Behörde unter dem Ministerium für Häfen, Schifffahrt und Wasserstraßen.
Autonome Körperschaften	
Firmenname: Syama Prasad Mookerjee Port Authority Adresse: 15, Strand Rd, Fairley Place, B.B.D. Bagh, Kolkata, West Bengal, 700001 Tel. (91-033) 2230-3451 EMail: chairman@kolkataporttrust.gov.in Web:https://smp.smportkolkata.in/smpk/en/	Der Syama Prasad Mookerjee Hafen ist der einzige große Flusshafen Indiens und befindet sich in Kolkata. Er ist der älteste in Betrieb befindliche Hafen Indiens und wurde von der British East India Company errichtet. Der Hafen verfügt über zwei separate Docksysteme – das Kolkata Dock System und den Haldia Dock Complex.
Firmenname: Paradip Port Authority Adresse: Paradip, Odisha, India Tel. (06722) 222344 E-Mail: dd@paradipport.gov.in Web: https://www.paradipport.gov.in/	Der Paradip Hafen ist ein bedeutender ganzjährig nutzbarer Hafen an der Ostküste Indiens in Odisha. Er ist strategisch wichtig für den Umschlag von Küsten- und Exportfracht, einschließlich Kohle und Eisenerz. Der Hafen verfügt über moderne Infrastruktur mit mechanisierten Einrichtungen, umfangreichen Hinterlandverbindungen und einem 12 km langen Schifffahrtskanal.
Firmenname: Visakhapatnam Port Authority Adresse: Visakhapatnam Port Authority, Port Area, Visakhapatnam-530035 Tel. +91 8912873677 E-Mail: e-reg.vpt@gov.in Web: https://vizagport.com/	Der Visakhapatnam Hafen ist einer der zwölf großen Häfen Indiens und der einzige große Hafen in Andhra Pradesh. Er ist der drittgrößte Hafen Indiens nach Frachtvolumen und der größte an der Ostküste.
Firmenname: Chennai Port Authority Adresse: Chennai, Tamil Nadu Tel. 91-44-25312000 E-Mail: info@chennaiport.gov.in Web: https://www.chennaiport.gov.in/home	Die Chennai Hafenbehörde verwaltet den Chennai Hafen, einen bedeutenden, künstlichen, ganzjährig nutzbaren Hafen an der Ostküste Indiens. Er ist der zweitgrößte Containerhafen des Landes und dient als wichtiges Tor für den Seehandel Südindiens.
Firmenname: V.O. Chidambaranar Port Authority	Der V. O. Chidambaranar Hafen ist einer der 13 großen Häfen

Adresse: World Trade Ave, Harbour Estate, Tuticorin Beach Road Salt Pans, Thoothukudi, Muttayyapuram, Tamil Nadu 628004 Tel. 0461 235 2301 E-Mail: Ta@vocport.gov.in Web: https://www.vocport.gov.in/	Indiens. Es ist der zweitgrößte Hafen in Tamil Nadu und das drittgrößte Containerterminal in Indien. Der Hafen ist ein künstlicher Hafen.
Firmenname: Cochin Port Authority Adresse: Willingdon Island, Kochi, Kerala 682009 Tel. +91 484 2582006 E-Mail: info@cochinport.gov.in. Web: https://www.cochinport.gov.in/cpt	Die Cochin Hafenbehörde verwaltet den einzigen großen Hafen in Kerala. Der Hafen ist bekannt für seine historische Bedeutung und moderne Abläufe, einschließlich Frachtabwicklung und Kreuzfahrtdienste.
Firmenname: Mumbai port authority Adresse: 20, Shoorji Vallabhdas Rd, Kala Ghoda, Fort, Mumbai, Maharashtra 400001 Tel. 022 6656 5656 E-Mail: dc@mumbaiport.gov.in Web: https://mumbaiport.gov.in/	Die Mumbai Hafenbehörde, früher Mumbai Port Trust, ist ein großer Hafen an der Westküste Indiens in einem natürlichen Tiefwasserhafen.
Firmenname: Jawaharlal Nehru Port Authority Adresse: J.N.P.T. Administrative Building, Nava, Sheva, Navi Mumbai, Juna Sheva, Maharashtra 400707 Tel. 022 6616 5600 E-Mail: cma@jnport.gov.in Web: https://www.jnport.gov.in/	Die JNPA ist Indiens leistungsstärkster Hafen und verarbeitet etwa 50 % des gesamten containerisierten Frachtvolumens der großen Häfen des Landes. Innerhalb von weniger als drei Jahrzehnten wandelte sich JNPA von einem Massengutterminal zum führenden Containerhafen Indiens. Es ist der erste 100 % Landlord Major Port des Landes.
Firmenname: Deendayal Port Authority Adresse: Box 50,Administrative Building,Gandhidham, Kutch, Gujarat, India – 37020 Tel. +91 (2836) 239055 E-Mail: pro@deendayalport.gov.in Web: https://www.deendayalport.gov.in/en/	Die DPA, auch bekannt als Kandla Port, ist einer der großen Häfen Indiens und ein bedeutender Umschlagplatz für die nördlichen Bundesstaaten. Sie war der erste indische Hafen, der 100 Millionen Tonnen Fracht in einem Jahr abwickelte, und bleibt der größte Hafen nach Frachtvolumen.
Firmenname: Inland Waterways Authority of India Adresse: A-13, Sector-1, Noida, Uttar Pradesh , India Tel. 0120-254 4036 E-Mail: ce.iwai@nic.in , kpmu.iwai@nic.in Web: https://iwai.nic.in/	Die IWAI ist eine gesetzliche Einrichtung, die 1986 gegründet wurde. Sie untersteht dem Ministerium für Häfen, Schifffahrt und Wasserstraßen und ist verantwortlich für den Bau und die Instandhaltung von Infrastruktur wie Terminals und Anlegestellen, die Durchführung von Machbarkeitsstudien und die Unterstützung der Bundesstaaten bei der Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs.
Firmenname: Tariff Authority for Major Ports Adresse: Bhandar Bhavan, Mujawar Pakhadi Rd, Dock, Mazgaon, Mumbai, Maharashtra 400010 Tel. 022 2379 2000 E-Mail: tariff@tariffauthority.gov.in Web: https://tariffauthority.gov.in/	TAMP wurde im April 1997 gemäß dem Major Port Trusts Act von 1963 gegründet. Unter dem MPA-Gesetz von 2021 übernimmt es gerichtliche Funktionen, einschließlich der Bearbeitung von Streitigkeiten, Beschwerden und Anträgen zur Wiederbelebung belasteter PPP-Projekte.
Unternehmen des öffentlichen Sektors	
Firmenname: Shipping Corporation of India Land and Assets Ltd. Adresse: Shipping House, 245, Madame Cama Road, Nariman Point, Mumbai, Maharashtra, 400021, India Tel. 02222772220 E-Mail: cmdoffice@scilal.com Web: https://www.scilal.com/	SCILAL ist ein staatliches Unternehmen mit Sitz in Mumbai, das 2021 gegründet wurde, um nicht zum Kerngeschäft gehörende Immobilienvermögen der Shipping Corporation of India Limited (SCI) nach einer Abspaltung im Jahr 2023 zu halten und zu veräußern.
Firmenname: Inland and Coastal Shipping Limited, Kolkata Adresse: Shipping House, 13, Strand Road, Kolkata, West Bengal, 700001 Tel. 22 22772470 E-Mail: sanjib.chattopadhyay@sci.co.in Web:https://www.shipindia.com/page/icsl_page	ICSL ist eine 100 % Tochtergesellschaft der Shipping Corporation of India (SCI), gegründet 2016 zur Entwicklung und Bereitstellung von Transportdiensten über Binnenwasserstraßen und Küstenschifffahrt in Indien.
Firmenname : SCI Bharat IFSC Limited, Gujarat Adresse: GIFT CITY, Gujarat Tel. 022-2202 6666 E-Mail: sci.cs@sci.co.in Web: https://www.shipindia.com/page/sci_bharat_ifsc_limited	SCI Bharat IFSC Limited ist eine 100 %-Tochtergesellschaft der SCI. Sie bietet Finanzdienstleistungen im Zusammenhang mit Schiffen an, einschließlich Verkauf, Leasing und Management, und dient als strategische Plattform zur Expansion der SCI.
Firmenname : Cochin Shipyard Limited, Kochi. Adresse: Mahatma Gandhi Rd, Ravipuram, Perumanoor, Kochi, Ernakulam, Kerala 682015 Tel. 0484 250 1200	CSL wurde 1972 als staatliches Unternehmen gegründet und ist führend im indischen Schiffbau und in der Schiffsreparatur. Die Werft kann die größten Schiffe Indiens bauen und reparieren.

E-Mail: mail@cochinshipyard.in Web: https://cochinshipyard.in/	
Firmenname: Hooghly Cochin Shipyard Limited, Kolkata Adresse: 131/1, Satyen Bose Rd, Nazirganj, Guabaria, Mourigram, Howrah, West Bengal 711109 Tel. 033 2688 8282 E-Mail: saibal.chattopadhyay@hooghlycsl.com Web: https://hooghlycsl.com/	HCSL ist eine 100 %-Tochtergesellschaft von CSL und konzentriert sich auf den Bau und die Wartung von Binnenwasserfahrzeugen unter Verwendung grüner Schiffbautechnologien zur Unterstützung der Nationalen Wasserstraßen.
Firmenname: Udupi Cochin Shipyard Limited, Malpe Adresse: Complex, Malpe Harbour Rd, Kodavoor, Malpe, Karnataka 576108 Tel. 0820 250 8164 E-Mail: info.tsl@udupicsl.com Web: https://udupicsl.com/	UCSL ist eine 100 %-Tochtergesellschaft von CSL, ehemals Tebma Shipyards Limited. Sie wurde 2020 übernommen und 2022 umbenannt. UCSL ist auf Schiffbau und -reparatur spezialisiert.
Firmenname: India Port Global Private Limited, Mumbai. Adresse: 4th Floor, Nirman Bhavan, Mujawar Pakhadi Road, Mazgaon, Mumbai, Maharashtra 400010. Tel. - E-Mail: indiaportsglobal@gmail.com Web: https://ipgl.co.in/	IPGL ist ein staatliches Unternehmen, gegründet 2015 zur Entwicklung und zum Betrieb von Häfen und Terminals im Ausland, um Indiens strategische Interessen im internationalen maritimen Sektor zu vertreten.
Firmenname: Garden Reach Shipbuilders & Engineers (GRSE) Limited Adresse: No 43/46, Garden Reach Road, Garden Reach, Kolkata - 700024, West Bengal, India Tel. +91-33-2469 8545. E-Mail: cmd@grse.co.in Web: https://grse.in/	GRSE ist ein öffentliches Unternehmen unter dem Verteidigungsministerium, das Kriegsschiffe für die indische Marine und Küstenwache baut. Es ist die erste indische Werft, die 100 Kriegsschiffe gebaut hat. GRSE ist bekannt für seine Expertise im Bau von Fregatten, Korvetten und Patrouillenbooten sowie kommerziellen Schiffen und hat maßgeblich zur Stärkung der maritimen Verteidigungsfähigkeiten Indiens beigetragen.
Firmenname: Mazagon Dock Limited (MDL) Adresse: Dockyard Road, Mazagon, Mumbai - 400 010, Maharashtra, India Tel. +91-22-23763027 / 23763070 / 23763069 E-Mail: mdlmktg@mazdock.com Web: https://mazagondock.in	MDL ist eine führende staatliche Werft unter dem Verteidigungsministerium, spezialisiert auf den Bau von Kriegsschiffen und U-Booten für die indische Marine sowie Offshore-Plattformen und Handelsschiffe.
Firmenname: Hindustan Shipyard Limited (HSL) Adresse: Gandhigram, Visakhapatnam - 530005 Andhra Pradesh, INDIA Tel. +91 891 2577 502 E-Mail: gmcommercial@hslvizag.in gmfinance@hslvizag.in Web: www.hslvizag.in	HSL ist Indiens größte Werft, gegründet 1941 und heute unter dem Verteidigungsministerium tätig. Sie baut Schiffe für Marine und Handel, einschließlich U-Boote und Flottenversorgungsschiffe.
Firmenname:Goa Shipyard Limited (GSL) Adresse: New Vaddem, Vasco Da Gama, Goa Tel. +91 832 2512210 E-Mail: gsl.mail@nic.in Web: https://goashipyard.in/	GSL ist eine staatliche Werft, gegründet 1957, spezialisiert auf moderne Patrouillenboote für die indische Marine und Küstenwache sowie andere Verteidigungs- und Handelsschiffe.
Firmenname: Sagarmala Development Company Limited, New Delhi Adresse: 1st Floor, Thapar House, Gate No. 2, 124, Janpath, New Delhi-110001 Tel. 022-22616925 E-Mail: admin@sdclindia.com Web: https://sagarmala.gov.in/	Die Sagarmala Development Company Limited (SDCL) ist ein Unternehmen der indischen Regierung, das gegründet wurde, um das Ziel des Sagarmala-Programms zu fördern: die Entwicklung entlang der indischen Küsten durch den Ausbau von Hafeninfrastruktur.
Firmenname: The Shipping Corporation of India Ltd. Adresse: Madame Cama Rd, Nariman Point, Mumbai, Maharashtra 400021 Web: https://www.shipindia.com/	Die Shipping Corporation of India (SCI) ist ein indisches öffentliches Unternehmen, das Schiffe betreibt und verwaltet, die sowohl nationale als auch internationale Linien bedienen.
Spezialgesellschaften (SPV) und Sonstige	
Firmenname: Kamarajar Port Limited (Company of Chennai Port Authority) Adresse: Puzhuthivakkam, Tamil Nadu Tel. 044 2795 0030 E-Mail: info@kamajarport.in Web: https://www.ennoreport.gov.in/content/	Kamarajar Port Limited (KPL), Indiens erster Unternehmenshafen, ist eine 100 %-Tochtergesellschaft der Chennai Port Authority (CPA) und liegt nördlich von Chennai.
Firmenname: Indian Port Rail and Ropeway Corporation Limited (IPRCL), Mumbai Adresse: Nirman Bhavan, E, Building, M. P. Road, Mumbai Port Trust, Mazgaon, Mumbai, Maharashtra 400010 Tel. 022 6656 6335 E-Mail: dirworks@iprcl.in Web: iprcl.in	Die Indian Port Rail & Ropeway Corporation Limited (IPRCL) ist ein einzigartiges Joint Venture zwischen 11 großen Häfen unter dem Ministerium für Häfen, Schifffahrt und Wasserstraßen.
Firmenname: Dredging Corporation of India Limited, Visakhapatnam	Die Dredging Corporation of India Limited (DCIL) ist ein öffentliches Unternehmen, um umfassende Bagger- und Marinedienstleistungen für den indischen Seehandel

Adresse: 55-1-17/8/79, HB Colony Rd, MMTC Colony, H B Colony, Visakhapatnam, Andhra Pradesh 530022 Tel. 096527 88844 E-Mail: hodci@dcil.co.in Web: https://www.dredge-india.com/	bereitzustellen, einschließlich Kapital- und Unterhaltungsbaggerungen, Landgewinnung und Strandaufspülung für große Häfen, Fischereihäfen und Marineeinrichtungen.
Firmenname: Sethusamudram Corporation Limited, Chennai Adresse: National Institute of Port Management, East Coast Road, Uthandi, Chennai Tel. - E-Mail: scl.sscp@gmail.com. Web: shipmin.gov.in	Die Sethusamudram Corporation Limited (SCL), wurde 2004 als staatliches Unternehmen gegründet, um das Sethusamudram-Schiffskanalprojekt umzusetzen. Ziel war es, eine schiffbare Wasserstraße zwischen der Ost- und Westküste Indiens zu schaffen, um die lange Route um Sri Lanka zu vermeiden und Treibstoff- sowie Transportkosten zu sparen.
Vereine / Verbände	
Firmenname :Seafarers Welfare Fund Society, Mumbai. Adresse: Nau Bhavan, Ground Floor, R. Kamani Marg, Ballard Estate, Mumbai – 400 001 Tel. 022-20826980 E-Mail: swfs1966@gmail.com Web: https://www.dgshipping.gov.in/	Die Seafarers Welfare Fund Society (SWFS) ist eine in Mumbai ansässige Organisation der indischen Regierung, die unter der Generaldirektion für Schifffahrt arbeitet und Wohlfahrtseinrichtungen für indische Seeleute und deren Familien bereitstellt.
Firmenname: Shipyards Association of India Adresse: Defence Colony, New Delhi – 110 024, INDIA. Tel. 9650279551 E-Mail: shipyardsassociationofindia@gmail.com Web: https://www.shipyardsassociationofindia.com/	Die Shipyards Association of India (SAI) ist ein registrierter Verband von Werften, der 1987 gegründet wurde, um den Bau und die Reparatur von Schiffen, schwimmenden Fahrzeugen und Zulieferindustrien zu fördern.
Firmenname: Indian National Shipowners' Association Adresse: Maker Tower-F, Chamundeshwari Nagar, Cuffe Parade, Mumbai, Maharashtra 400005 Tel. 022 4002 3170 E-Mail: insa@insa.org.in Web: https://www.insa.in	Die Indian National Shipowners' Association (INSA) ist ein führender Branchenverband, der die Interessen indischer Reedereien vertritt.
Firmenname: Maritime Union of India Adresse: Walchand Hirachand Rd, Ballard Estate, Fort, Mumbai, Maharashtra 400001 Tel. (91-22) 3522 0466, 3522 0716, 3522 1178 E-Mail: mail@maritimeunionofindia.com Web: https://maritimeunionofindia.com/	Die Maritime Union of India (MUI) ist eine bedeutende Gewerkschaft, die die Arbeitskräfte im indischen Schifffahrts- und Maritimbereich vertritt. Sie setzt sich für die Rechte, das Wohlergehen und die Interessen von Seeleuten, Hafenarbeitern und anderen maritimen Beschäftigten ein und fördert sichere und faire Arbeitspraktiken.
Firmenname: Indian Maritime Foundation Adresse: The Indian Maritime Foundation, B-46 Abhimanshree Society, Pashan Road. Pune – 411 008, India. Tel. - E-Mail: indmarfdn2020@gmail.com Web: https://indianmaritimefoundation.org.in/	Die Indian Maritime Foundation (IMF) ist eine gemeinnützige Organisation, die sich der Förderung des maritimen Bewusstseins und der Interessen Indiens widmet.
Firmenname: National Maritime Foundation Adresse: Varuna Mess Tennis Court, National Highway 8, New, New Delhi, Delhi 110010 Tel. 011 2615 6520 E-Mail: directorgeneral.nmfindia@gmail.com Web: https://maritimeindia.org/	Die National Maritime Foundation (NMF) ist ein indischer Think Tank, der sich auf maritime Politik, Strategie und Sicherheit konzentriert.
Firmenname: Maritime Association of Shipowners Shipmanagers and Agents (MASSA) Adresse: Kanakia Wallstreet, Andheri - Kurla Rd, Chakala, Andheri East, Mumbai, Maharashtra 400093 Tel. 022 4064 2400 E-Mail: seafarersgrievances.dgs@gmail.com Web: https://massa.in.net/	Die Maritime Association of Shipowners, Shipmanagers, and Agents (MASSA) ist ein Branchenverband, der indische Schiffseigner, Schiffsmanager und Schifffahrtsagenten vertritt.
Firmenname: The indian Maritime Law Association (ILA) Adresse: 21 Kasturba Gandhi Marg, Connaught Place, New Delhi – 110001, India. Tel. 022 6120 6400 E-Mail: info@maritimesociety.com. Web: www.indianmaritimelawassociation.com	Die Indian Maritime Law Association (IMLA) ist eine Organisation aus Juristen, Experten der Schifffahrtsindustrie und maritimen Fachleuten.
Bildungs- und Ausbildungsinstitute	
Firmenname: Indian maritime university Adresse: East Coast Road, Semmencherry, Chennai- 600119 Tamil Nadu, India Tel. +91 (44) 2453 9020 E-Mail: academicscell@imu.ac.in Web: https://www.imu.edu.in/imunew/	Die Indian Maritime University (IMU) widmet sich der Bereitstellung hochwertiger maritimer Bildung, Ausbildung und Forschung im ganzen Land.
Firmenname: National Technology Centre for Ports, Waterways and Coasts, IIT Madras	Das National Technology Centre for Ports, Waterways and Coasts (NTCPWC) am IIT Madras ist ein spezialisiertes

Adresse: IIT Madras Tel. +91 44 22578915 E-Mail: ntcpwc@iitm.ac.in Web: https://ntcpwc.iitm.ac.in/New/	Forschungszentrum.
Firmenname: Centre of Excellence in Maritime and Shipbuilding, Visakhapatnam Adresse: Visakhapatnam Tel. +91 891 270 4010 E-Mail: info@cemsindia.org Web: https://cemsindia.org/	Das Centre of Excellence in Maritime and Shipbuilding (CEMS) in Visakhapatnam ist eine spezialisierte Einrichtung zur Förderung fortgeschrittener Forschung, Kompetenzentwicklung und Innovation in den Bereichen Schiffbau, maritime Technik und verwandte Technologien.
Firmenname: Centre for Inland and Coastal Maritime Technology, IIT Kharagpur Adresse: IIT Kharagpur Web: http://www.cicmt.iitkgp.ac.in/	Das Centre for Inland and Coastal Maritime Technology (CICMT) am IIT Kharagpur ist ein Forschungs- und Entwicklungszentrum, das sich auf die Weiterentwicklung von Technologien im Zusammenhang mit Binnenwasserstraßen, Küstenschifffahrt und maritimer Infrastruktur konzentriert.
Firmenname: Centre for Maritime Economy and Connectivity, RIS, New Delhi Adresse: New Delhi, India Web: https://ris.org.in/cmec/about.html	Die Hauptziele des CMEC bestehen darin, einen umfassenden und integrierten Rahmen für das systematische Wachstum und die Diversifizierung des maritimen Sektors Indiens zu entwickeln.
Firmenname: National Centre of Excellence in Green Ports & Shipping, TERI Adresse: India Habitat Centre, New Delhi-110003 Tel. (+91 11) 2468 2100 E-Mail: ncoegps@green-port-shipping.org Web: https://green-port-shipping.org/	Das National Centre of Excellence in Green Ports & Shipping am TERI in Neu-Delhi konzentriert sich auf die Förderung nachhaltiger und umweltfreundlicher Praktiken in der Hafen- und Schifffahrtsindustrie.
Private Werften, Schiffbau- und Ingenieurbetriebe	
Firmenname: ABG Shipyard Ltd Adresse: Magdalla Village, Off Dumas Road, Surat, 395007, Tel. +91 261 2725191 E-Mail: abgshipyard@primusresolutions.in Web: www.abgindia.com	ABG Shipyard Ltd war eines der führenden indischen Schiffbauunternehmen und spezialisierte sich auf den Bau von Handelsschiffen, Offshore-Fahrzeugen und Marineschiffen.
Firmenname: A.C. Roy & Company. Ltd Adresse: 19, R N MUKHERJEE ROAD, 1ST FLOOR, KOLKATA, WEST BENGAL, IN 700001 E-Mail: zenith@giascl01.vsnl.net.in Web: https://www.acroyshipbuilders.com/	A.C. Roy & Company Ltd ist eines der ältesten und renommiertesten indischen Unternehmen im Bereich Schiffbau und Schiffsreparatur.
Firmenname: A.S. Moloobhoy Pvt. Ltd Adresse: Marathon Futurex, B-501, Mafatlal Mills, N.M. Joshi Marg, Lower Parel, Mumbai - 400013 Tel. 022 2308 0800 E-Mail: admin@asmoloobhoy.com Web: https://www.asmoloobhoy.com/	A.S. Moloobhoy Pvt. Ltd ist ein familiengeführtes indisches Unternehmen, das 1905 gegründet wurde und die Schifffahrtsindustrie als „One-Stop-Shop“ und Komplettanbieter für maritime Lösungen bedient.
Firmenname: Chidambaram Shipcare Pvt. Ltd Adresse: No. 38, First Floor, Second Line Beach, Chennai, Tamil Nadu 600001 Tel. 044 2522 0304 E-Mail: buyer@shipcare.in Web: https://www.chidambaramgroup.com/chidambaram-shipcare.html	Das Unternehmen bietet umfassende Schiffsreparaturlösungen für Schiffe, die indische Häfen anlaufen, ebenso wie für Schiffe in internationalen Häfen.
Firmenname: Chowgule & Co. Ltd Adresse: M/s Chowgule and Company Pvt. Ltd. Shipbuilding Division Near Borim Bridge, Loutolim, Goa – 403718 Tel. +91 7888272720 E-Mail: cclsbd@chowgule.co.in Web: https://www.chowgule.co.in/	Chowgule & Co. Ltd ist ein diversifiziertes indisches Unternehmen, das 1916 gegründet wurde und eine Geschäftshistorie im Bereich Bergbau und Export von Eisenerz, der Produktion von Industriesalz, dem Schiffbau und der Schiffsreparatur sowie in jüngerer Zeit im Ingenieurwesen und EPC-Dienstleistungen hat.
Firmenname: Dempo Shipbuilding & Engineering Ltd Adresse: Dempo House, Dayanand Bandodkar Marg, Campal, Panaji, Goa 403001 Tel. 0832 244 1300 E-Mail: hk_rai@dempos.com Web: https://www.demposhipbuilding.com/	Dempo Shipbuilding & Engineering Pvt. Ltd ist ein in Goa ansässiges Schiffbau- und Reparaturunternehmen, das Teil der größeren Dempo-Gruppe ist. Gegründet im Jahr 1963, ist es auf Schuten, Pontons und Arbeitsboote spezialisiert
Firmenname: Ferromar Shipping Pvt. Ltd Adresse: ANAND BHAWAN, Station Road, GOA 403601, Tel. +918044566765 E-Mail: info@agrawalgroupgoa.com Web: https://www.agrawalgroupgoa.com/ferromar-shipping-pvt-ltd/	Ferromar Shipping Private Limited ist ein aktives, nicht börsennotiertes indisches Privatunternehmen mit Sitz in Goa, Indien, das am 27. August 1974 gegründet wurde

Firmenname: Larsen & Toubro Ltd Adresse: Ballard Estate, Mumbai, Maharashtra - 400 001 Tel. +91 22 67525656 E-Mail: infodesk@larsentoubro.com Web: https://www.larsentoubro.com/	Larsen & Toubro (L&T) ist ein multinationaler Konzern mit Hauptsitz in Mumbai. L&T bietet umfassende Schiffbaudienstleistungen für Verteidigungs- und Handelssektor an, einschließlich Bau von Kriegsschiffen, U-Booten und Reparaturen.
Firmenname: Mandovi Dry Docks Adresse: Panji , Goa, India Tel. +91-832-2973522 E-Mail: atrey@mandovidrydocks.com Web: https://mandovidrydocks.com/	Mandovi Drydocks ist ein indisches Schiffbau- und Reparaturunternehmen, das 1993 von Herrn Prabhakar Sawant gegründet wurde und eine Vielzahl von Dienstleistungen für unterschiedliche Schiffstypen wie Neubauten, Reparaturen und Trockendockarbeiten anbietet.
Firmenname: Marine Frontiers Pvt. Ltd Adresse: Arthur Bunder Rd, Apollo Bandar, Colaba, Mumbai, Maharashtra 400005 Tel. 022 2288 4537 E-Mail: milind.raut@marinefrontiers.com Web: http://marinefrontiers.net/	Marine Frontiers Private Limited ist ein indisches Unternehmen, das 1999 gegründet wurde und sich insbesondere auf die Konstruktion und den Bau schneller Aluminiumfahrzeuge wie Hausboote, kommerzielle Boote und Verteidigungsboote spezialisiert hat.
Firmenname: Swan Energy Limited Adresse: Pipavav Port, Post Ucchaiya, Via-Rajula, Dist. Amreli 365 560, Gujarat, India Tel. +91 2794 305000. E-Mail: rnel@swan.co.in Web: https://sdhi.co.in/	Reliance Naval & Engineering Ltd. (RNEL), heute bekannt als Swan Defence and Heavy Industries Limited, ist ein traditionsreiches indisches Schiffbau- und Schwermaschinenbauunternehmen und war einst die größte private Schiffbauwerft Indiens.
Firmenname: Shoft Shipyard Pvt. Ltd Adresse: Corp office: Thane West, Thane, Maharashtra 400604 Tel. 02641 255 283 E-Mail: sepl@shoft.in Web: https://shoftshipyard.com/	Shoft Shipyard Private Limited ist ein indisches Unternehmen, das 2001 gegründet wurde und sich auf Schiffbau und marinetechnische Ingenieursleistungen spezialisiert hat. Mit Sitz in Bharuch, Gujarat, baut es verschiedene Schiffe für den kommerziellen Bereich (z. B. Frachtschiffe, Offshore-Versorgungsschiffe) ebenso wie für den Verteidigungssektor (z. B. Marinehilfsschiffe).
Firmenname: Udupi Cochin Shipyard Limited Adresse: Okkiam Thoraipakkam, Chennai - 600097, India Tel. +91-44-2496 8200 E-Mail: compsec@tebma.com Web: https://udupicsl.com/	Udupi Cochin Shipyard Limited (UCSL) wurde ursprünglich am 9. Juli 1984 als „Tebma Engineering Private Limited“ gegründet und war ein privates indisches Unternehmen. Heute liegt der Schwerpunkt des Unternehmens auf dem Bau von Schiffen wie Aluminiumrümpfen für die Kochi Water Metro, Fischerboote und verschiedene Schlepper
Firmenname: Timblo Drydocks Pvt. Ltd Adresse: Margao, Goa 403601, India Tel. - 033401 90800 E-Mail: cirp.timblodrydocks@gmail.com Web: https://timblodrydocks.com	Timblo Drydocks Private Limited ist ein indisches Unternehmen, das 1973 in Goa gegründet wurde und auf Schiffbau und verwandte Dienstleistungen spezialisiert ist. Dazu gehören Planung und Bau unterschiedlicher Schiffe wie Patrouillenboote, Fähren und Schuten.
Firmenname: Titagarh Wagons Ltd Adresse: Poddar Point, 10th Floor, 113 Park Street, Kolkata-700016, India E-Mail: regd@titagarh.in Web: https://www.titagarh.in/	Titagarh Wagons Ltd (heute Titagarh Rail Systems Ltd.) ist ein bedeutendes indisches Unternehmen im Bereich Eisenbahninfrastruktur. Es produziert und vertreibt eine breite Palette von Eisenbahnfahrzeugen und -komponenten. Darüber hinaus ist das Unternehmen im Schiffbau und Brückenbau tätig.
Firmenname: Vijai Marine Shipyards Adresse: Loutolim, Verna, Goa 403722 Tel. 098229 82131 E-Mail: admin@vijaimarine.com. Web: https://vijaimarine.com/	Vijai Marine Shipyards ist eine ISO-zertifizierte Werft, die auf Konstruktion, Bau, Reparatur und Inbetriebnahme von maritimen Fahrzeugen und schwimmenden Einheiten für Küsten- und Binnenoperationen spezialisiert ist. .
Firmenname: West Coast Shipyard Ltd. Adresse: Vasco Da Gama Goa - 403802 Tel. +91 832 2511766, +91 832 2777134, E-Mail: contactus@wcsgoa.com Web: http://www.wcsgoa.com/	West Coast Shipyard (WCS) ist Teil der Cabral-Gruppe. Die Werft verfügt über die Kapazität, verschiedene Arten von Wasserfahrzeugen und schwimmenden Strukturen aus Stahl zu bauen, darunter Fischtrawler, Schlepper, Bagger, Passagierboote, Katamarane, Fähren, Freizeitboote, Hebeplattformen, Mini-Bulk-Carrier und Pontons.
Firmenname: Everllence (Man Energy Solutions) Adresse: - Unit No. A-1114, 11th Floor, Kanakia Wall Street Chakala, Andheri – Kurla Road, Andheri (East), Mumbai – 400 093 Maharashtra – India Tel: +91 63663 85005 Email: India.Marine-In@man-es.com Web: https://www.man-es.com/global/india	MAN Energy Solutions, heute unter dem Namen Everllence bekannt, ist ein weltweit führendes Unternehmen im Bereich Schwerindustrie und Energielösungen. Es bietet Großmotoren, Turbomaschinen und Kraftwerke für die Schifffahrts-, Energie- und Industriesektoren an.

Firmenname: Bharat Electronics Adresse: Banglore, India Tel. +91 80 25039300 E-Mail: secretary@bel.co.in Web: https://bel-india.in/homepage/	Bharat Electronics Limited (BEL) ist ein staatliches indisches Unternehmen für Verteidigungselektronik, das 1954 unter dem Verteidigungsministerium gegründet wurde. Als „Navratna"-Public Sector Undertaking (PSU) entwickelt, produziert und liefert BEL hochmoderne elektronische Produkte und Systeme für die indische Armee, Marine und Luftwaffe, darunter Radarsysteme, Raketensysteme und Kommunikationsausrüstung.
Firmenname: Kirloskar marine Adresse: 13, Laxmanrao Kirloskar Road, Khadki, Pune - 411 003, Maharashtra, India Tel. +91 8806 334433 E-Mail: koel.helpdesk@kirloskar.com Web: https://www.kirloskaroilengines.com/products/industrial-engines/marine	Die Marineprodukte von Kirloskar sind Lösungen verschiedener Unternehmen der Kirloskar-Gruppe. Sie umfassen Antriebsmaschinen, Generatorensätze und Hilfsanlagen von Kirloskar Oil Engines für verschiedene Schiffe, Schiffsgetriebe sowie HVAC&R-Systeme von Kirloskar Pneumatic für anspruchsvolle Bedingungen sowie Pumpen und Ventile von Kirloskar Brothers für Verteidigungs- und kommerzielle Anwendungen.
Firmenname: Knowledge Marine & Engineering Works Ltd Adresse: Mumbai, Maharashtra Tel. +91 22 35530988 E-Mail: info@kmew.in Web: https://www.kmew.in/	Das in Mumbai, Indien, ansässige Unternehmen Knowledge Marine & Engineering Works Ltd (KMEW) ist ein bedeutender Akteur im maritimen und ingenieurtechnischen Sektor. Es spezialisiert sich auf Dienstleistungen wie Baggerarbeiten, die Entwicklung maritimer Infrastrukturen und technische Lösungen. .
Firmenname: Laxmipati Engineering Works Limited Adresse: Gujarat, India Tel. +91 0261 - 2894415-16 E-Mail: cs@lpnaval.com Web: https://www.laxmipatiengineering.com/	Laxmipati Engineering Works Limited mit Sitz in Surat ist ein indisches Unternehmen, das Maschinen und technische Produkte für industrielle Anwendungen herstellt und liefert. Es steht für Qualität und innovative Ingenieurlösungen.
Marinetechnologie	
Firmenname: Elcome Adresse: Navi Mumbai, Maharashtra – 400710, INDIA Tel. +91 22 6761 8000 E-Mail: Deepa@elcomeindia.com Web: https://elcome.in/	Elcome ist ein 1978 in Indien gegründetes Unternehmen, das maritime und verteidigungsrelevante Technologielösungen bereitstellt. Es bietet integrierte Systeme für Navigation, Kommunikation und Sicherheit sowohl an Bord von Schiffen als auch an Land.
Firmenname: Henkel Adhesives Technologies India Private Limited Adresse: Navi Mumbai Tel. +91-22-71301112 E-Mail: corpcomm.india@henkel.com Web: https://www.henkel.in/company	Henkel Adhesive Technologies India ist die indische Tochtergesellschaft des weltweit führenden Unternehmens im Bereich Klebstoffe, Dichtstoffe und Funktionsbeschichtungen, das seit 1997 in Indien tätig ist.
Antriebssysteme und Getriebe	
Firmenname: Bansal Marine Adresse: Gujarat, India. Tel. +91 9819004741 E-Mail: Web: bansalmarine@gmail.com	Bansal Marine ist seit 1994 auf die Lieferung von neuen und generalüberholten Separatoren und Ersatzteilen für die Schifffahrtsindustrie spezialisiert.
Firmenname: Accelleron India Adresse: Navi Mumbai, Maharashtra 400705 E-Mail: turbocharging.ch@accelleron-industries.com Web: https://accelleron.com/	Turbocharging Industries and Services India Private Limited ist in der Herstellung von Maschinen und Ausrüstungen tätig und agiert aktiv in der Turboladerindustrie.
Firmenname: Beacon marine pvt ltd Adresse: Mumbai, Maharashtra E-Mail: accounts@beaconmarine.in Web: https://www.beaconmarine.in/	Beacon Marine Private Limited wurde 2004 gegründet und konzentriert sich in erster Linie auf die Bereitstellung von Rekrutierungs- und Vermittlungsdiensten für technische und nichttechnische Fachkräfte im maritimen und Öl- & Gassektor.
Elektrik und Elektronik	
Firmenname: Afford Marine Controls Pvt. Ltd, Adresse: Andheri, Mumbai, Maharashtra, India E-Mail: service@affordmarine.com Tel: + 91 22 4962 8345 Web: https://www.affordmarine.com/	Afford Marine Controls ist ein führender Anbieter von Lösungen im Bereich Marine-, Industrie- und Elektroinstrumentierung.
Firmenname: Marine Electricals Adresse: Mumbai, Maharashtra E-Mail: info@marineelectricals.com Web: https://www.marineelectricals.com/	Marine Electricals ist ein indisches Unternehmen, das elektrische und Automatisierungslösungen für die Schifffahrt und industrielle Sektoren anbietet.
Firmenname: UGTeck Marine Adresse: Thane, Maharashtra Tel: 17368758894 E-Mail: service@ugteck.com Web: https://www.ugteck.com/	UGTeck Marine ist ein ISO-zertifiziertes indisches Unternehmen, das sich auf maritime Automatisierung und Technologien spezialisiert hat.

Verteidigung (Private Unternehmen)	
Firmenname:Larsen & Toubro (L&T) Defence Adresse: Umbare Navalakh, Maharashtra 410507 E-Mail: marine.marketing@larsentoubro.com Tel: 02114 669 002 Web: https://www.larsentoubro.com/	L&T ist ein bedeutender Akteur des privaten Sektors im Bereich Marineverteidigung. Das Unternehmen baut U-Boote, Offshore-Patrouillenschiffe und Raketensysteme. Es verfügt über modulare Schiffbauinfrastruktur und arbeitet mit internationalen Verteidigungsunternehmen zusammen, um seine technologische Führungsposition zu stärken.
Firmenname: Bharat Forge (Kalyani Group) Adresse: Pune Cantonment, Mundhwa, Pune - 411 036, India E-Mail: secretarial@bharatforge.com Tel: 91-20-67042777 Web: https://www.kssl.in/	Bharat Forge mit Sitz in Pune stellt Komponenten für Marineplattformen, Artilleriesysteme und maritime Anwendungen her. Das Unternehmen ist aktiv an der Lokalisierung der Verteidigungsproduktion beteiligt und erweitert seine Präsenz im Bereich maritimer Systeme.
Firmenname:Tata Advanced Systems Limited (TASL) Adresse: Hyderabad, Telangana, India, E-Mail: bharat dyanmics ltd Tel: +91 11 6622 2666 Web: https://www.tataadvancedsystems.com/	TASL mit Hauptsitz in Hyderabad ist ein bedeutender privater Verteidigungshersteller mit Kompetenzen in maritimen Systemen, UAVs und Heimatschutz. Das Unternehmen arbeitet mit globalen OEMs zusammen und leistet Beiträge zu Indiens Verteidigungsexporten und strategischer Produktion.
Firmenname:Adani Defence and Aerospace Adresse: Ahmedabad, Gujarat E-Mail: info@adanidefence.com Tel: +91 7925559693 Web: https://www.adanidefence.com/en/	Adani Defence ist ein aufstrebendes Unternehmen mit Schwerpunkt auf Marineelektronik, leichten Waffen und UAVs. Es investiert in Verteidigungsinfrastruktur und unterstützt Indiens maritime Sicherheit durch den Einsatz moderner Technologien.
Firmenname:Bharat Electronics Limited Adresse: Bengaluru, Karnataka E-Mail: secretary@bel.co.in Tel: +91-80-25039300 Web: https://bel-india.in/	BEL ist ein staatliches indisches Unternehmen im Bereich Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigung, das hochentwickelte elektronische Produkte für die indischen Streitkräfte liefert, darunter Radare, Kommunikationssysteme und elektronische Kriegssysteme.
Firmenname:Hensoldt India Adresse: Bengaluru, Karnataka E-Mail: info@hensoldt.net Tel: Web: https://www.hensoldt.net/company/country-hubs/Asia-Pacific/india	Hensoldt India ist ein führender Anbieter von modernen Sensor-, Radar- und elektronischen Kriegssystemen. Das Unternehmen unterstützt Indiens Verteidigungsautonomie durch lokale Fertigung, Technologietransfer und strategische Partnerschaften im Rahmen der „Make in India“-Initiative.
Firmenname:Bharat Dynamics Ltd Adresse: Hyderabad, Telengana E-Mail: bdlcompsecy@bdl-india.com Tel +91-40-2345610 Web: https://bdl-india.in/	Bharat Dynamics Limited arbeitet eng mit der indischen Marine zusammen, um den Bedarf an in Indien gefertigten Sonobojen zu decken, und kooperiert mit Ultra Maritime (USA), einem weltweit führenden Anbieter von Unterwasserkriegsführungstechnologien. Gemeinsam werden Sonobojen nach US-Navy-Standards für die indische Marine produziert, wobei die Fertigung zwischen den USA und Indien aufgeteilt ist – im Einklang mit den Prinzipien von „Make in India“.
Firmenname: Mahindra Naval Systems Adresse: Pune, Maharashtra E-Mail: vs.ramesh@mahindra.com Tel: +91 22 24901441 Web: mahindra.com/defence	Mahindra Defence Naval Systems (MDNS), eine Einheit der Mahindra Group, entwickelt und produziert fortschrittliche Unterwasserverteidigungssysteme sowie Marineausrüstungen wie Seeminen und Sonarsysteme. Mit besonderem Fokus auf Unterwasser- und Marineanwendungen verfügt das Unternehmen über Expertise in Verbundwerkstoffen, Filamentwicklung und Systemintegration und trägt wesentlich zur einheimischen Verteidigungsproduktion Indiens bei.
Firmenname: Bharati Defence And Infrastructure Limited Adresse: Mumbai E-Mail: info@bharatidefence.com Tel: 022-4922-6800 Web: bdil.co.in	Bharati Defence And Infrastructure Limited ist ein indisches Unternehmen, das verschiedene Schiffe, Offshore-Strukturen und Bohrinseln entwirft und baut, darunter Hochseeschiffe, Hafenfahrzeuge und Binnenschiff

Quellenverzeichnis

1. Press Information Bureau, President of India graces the 8th convocation of Indian Maritime University, Okt 2023, https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1971868
2. Press Information Bureau, Sagarmanthan 2024: India’s Maritime Vision, Nov 2024,

https://www.pib.gov.in/PressNoteDetails.aspx?NoteId=153432
3. Press Information Bureau, GROWTH DISPARITY BETWEEN MAJOR AND MINOR PORTS, Apr 2025, https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2118871
4. Press Information Bureau, India's Major Ports Achieve Historic Milestones in FY 2024-25, Driving Growth and Global Competitiveness, Mai 2025, https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2128329#:~:text=In%20FY%202024%2D25%2C%20Major,in%20accommodating%20rising%20trade%20volumes.
5. International Trade Administration, India Port Infrastructure, Mär 2025, https://www.trade.gov/market-intelligence/india-port-infrastructure#:~:text=With%20India's%20port%20infrastructure%20market,presence%20in%20this%20critical%20segment.
6. Maritime Amrit Kaal Vision 2047, 2021, https://shipmin.gov.in/sites/default/files/Maritime%20Amrit%20Kaal%20Vision%202047%20%28MAKV%202047%29_compressed.pdf
7. Maritime Vision India 2030, 2021, https://sagarmala.gov.in/sites/default/files/MIV%202030%20Report.pdf
8. Director General of Maritime Administration at INMEX SMM, Ship Building & Repair –Catalyst for Economic Growth, Sept 2025, https://betadgs.dgshipping.gov.in/download/1758280394_68cd3aca15add_1757933823-68c7f0ff6bf12-dgs-detailed-note-for-inmex-10-12-sep-2025.pdf
9. FutureFuels, India Showcases Green Maritime Ambitions at London Investment Meet, Jul 2025, https://futurefuels.in/india-showcases-green-maritime-ambitions-at-london-investment-meet/
10. Aditi Mukund and Joel Sandhu, Global Policy Journal, Germany Must Keep Its Focus On India, Mär 2025, https://www.globalpolicyjournal.com/blog/05/03/2025/germany-must-keep-its-focus-india
11. Rhea Nakwal, Invest India, India's Shipbuilding Surge: Navigating Potential, Policies, and the Sea of Challenges, Aug 2025, https://www.investindia.gov.in/team-india-blogs/indias-shipbuilding-surge-navigating-potential-policies-and-sea-challenges
12. Harshita Soni, Finextra/Ken Research, The Indian Shipbuilding Market- Top Player Analysis and Future Outlook, Mai 2024, https://www.finextra.com/blogposting/26207/the-indian-shipbuilding-market--top-player-analysis-and-future-outlook
13. ICICI Direct, Global Shipbuilding Industry- India in Global Market and Key Initiatives by Government, Okt 2024, https://www.icicidirect.com/research/equity/finace/india-in-global-shipbuilding-industry
14. Ministry of External Affairs, Government of India, India to become a top 10 global shipbuilder by 2030: Sarbananda Sonowal, Nov 2024, https://indbiz.gov.in/india-to-become-a-top-10-global-shipbuilder-by-2030-sarbananda-sonowal/
15. Press Information Bureau, Union Budget boosts Shipbuilding with New Mega Clusters in India: Sonowal, Feb 2025, https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2098573
16. Press Information Bureau, India Maritime Investment Meet Held in London to Strengthen Global Maritime Partnerships, Jul 2025, https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2143453
17. Press Information Bureau, Shipbuilding Financial Assistance Policy, Jul 2024, https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2037315
18. Man Energy Solutions Pressemitteilung, MAN Engines at Heart of Indian Navy Newbuilding Propulsion Package, Apr 2025, https://www.man-es.com/company/press-releases/press-details/2025/04/15/man-engines-at-heart-of-indian-navy-newbuilding-propulsion-package#:~:text=With%20a%20power%20of%2012,medium%2Dspeed%20marine%20diesel%20engines
19. Rajat Pandit, India eyes 200 warships, submarines by 2035, The Economic Times, Sep 2025, https://manufacturing.economictimes.indiatimes.com/news/aerospace-defence/india-eyes-200-warships-submarines-by-2035/123767976
20. Press Information Bureau, DAC approves 05 capital acquisition proposals worth Rs. 21,772 Crores to augment defence preparedness, Dez 2024, https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2080155
21. The Economic Times, India's Rs 21,772 crore naval defence boost: What it means for maritime security, Dez 2024, https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/indias-rs-21772-crore-naval-defence-boost-what-it-means-for-maritime-security/articleshow/115973220.cms?utm_source=contentofinterest&utm_medium=text&utm_campaign=cppst
22. BBC, INS Vikrant: Inside India's newly-commissioned aircraft carrier, Aug 2022, https://www.bbc.com/news/world-asia-india-62749345

23. Reuters, India eyes nuclear-powered carrier, home-built navy jets in 15-year defence plan, Sep 2025, https://www.reuters.com/world/china/india-eyes-nuclear-powered-carrier-home-built-navy-jets-15-year-defence-plan-2025-09-05/
24. Press Information Bureau, Raksha Mantri commissions stealth guided missile destroyer INS Imphal in Mumbai; Terms it as a symbol of 'Aatmanirbharta' in defence, Dez 2023, https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1990408
25. Press Information Bureau, PROJECT 17A INDIGENOUS STEALTH FRIGATE UDAYGIRI DELIVERED TO INDIAN NAVY, Jul 2025, https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2141259
26. Andrew Salerno-Garthwaite, Naval Technology, Seven Project 17 Bravo frigates to join Indian Naval strength, Sep 2024, https://www.naval-technology.com/news/seven-project-17-bravo-frigates-to-join-indian-naval-strength/?cf-view&cf-closed
27. Smruti Deshpande, The Print, All about 'Surat', last warship of Visakhapatnam class destroyers, set to be commissioned into Navy, Dez 2024, https://theprint.in/defence/all-about-surat-last-warship-of-visakhapatnam-class-destroyers-set-to-be-commissioned-into-navy/2418734/
28. Mayank Singh, The New Indian Express, Mazagon Dockyard to finalise two submarine projects this financial year, Jul 2025, https://www.newindianexpress.com/nation/2025/Jul/10/mazagon-dockyard-to-finalise-two-submarine-projects-this-financial-year
29. National Maritime Foundation, From Hamburg To The Indian Ocean: Securing Maritime Horizons, Mai 2025, https://maritimeindia.org/from-hamburg-to-the-indian-ocean-securing-maritime-horizons/
30. GRSE Pressemitteilung (2025), GRSE signs additional contract with Germany-based firm, Mär 2025, https://grse.in/press-releases-2024-25-quarter4/index.php
31. Mayank Singh, The New Indian Express, GRSE to launch eighth, final anti-submarine warfare craft, Jul 2025, https://www.newindianexpress.com/nation/2025/Jul/20/grse-to-launch-eighth-final-anti-submarine-warfare-craft#:~:text=The%20ASW%20SWCs%20are%20part%20of%20a,Limited%20(CSL)%20is%20constructing%20the%20other%20eight.
32. Mayank Singh, The New Indian Express, Indian Navy's 262 indigenous projects under advance stage, Okt 2024, https://www.newindianexpress.com/nation/2024/Oct/27/indian-navys-262-indigenous-projects-under-advance-stage
33. Press Information Bureau, MoD Initiates Comprehensive Review of Defence Acquisition Procedure 2020 to Align with National Reforms, Jun 2025, https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2137680
34. Rajya Sabha, 'Status of Ship building, Ship Repair and Ship breaking industries in the Country', Feb 2024, https://sansad.in/getFile/rsnew/Committee_site/Committee_File/ReportFile/20/193/368_2024_2_14.pdf?source=rajyasabha
35. Namita Mittal, Research and Information System for Developing Countries, India's Ship Repair Sector: Opportunities for Growth, Jun 2025, https://ris.org.in/en/node/4192
36. Ms Banerji and Vice Admiral Chauhan, National Maritime Foundation, Assessing India-Us "Master Ship Repair Agreements" (MSRAs), Jun 2024, https://maritimeindia.org/assessing-india-us-master-ship-repair-agreements-msras/
37. P. Moller -Maersk pressemittelung, Maersk and Cochin Shipyard partner to explore ship repairs and shipbuilding activities in India, Feb 2025, https://www.maersk.com/news/articles/2025/02/17/maersk-and-cochin-shipyard-partner-to-explore-ship-repairs-and-shipbuilding-activities-in-india
38. Marine Insight, Cochin Shipyard & Drydocks World Partner To Build Advanced Ship Repair Hubs In India, Apr 2025, https://www.marineinsight.com/shipping-news/cochin-shipyard-drydocks-world-partner-to-build-advanced-ship-repair-hubs-in-india/
39. Ms Kaul and Commodore Lahiri, National Maritime Foundation, Sustainable Ship Recycling In India- Legal, Economic And Political Analysis, Jan 2024, https://maritimeindia.org/sustainable-ship-recycling-in-india-legal-economic-and-political-analysis/#:~:text=Historically%20speaking%2C%20ship%20breaking%20in,Sosiya%20has%20several%20other%20identities.
40. Climate Group Steelzero, Turning the Tide: Ship Recycling as a Source of Green Steel in India, Dez 2024, https://climatecatalyst.org/wp-content/uploads/2024/12/Turning-the-Tide-Ship-Recycling-as-a-Source-of-Green-Steel-in-India.pdf
41. German Embassy New Delhi, Feb 2022, https://www.facebook.com/germanyindia/posts/ambassador-lindner-was-on-a-4-day-visit-to-gujarat-from-9-to-12-february-day-1-s/1909184505925954/
42. Press Information Bureau, India's Record Cargo Movement on Inland Waterways, Mär 2025, https://static.pib.gov.in/WriteReadData/specificdocs/documents/2025/apr/doc2025424545101.pdf
43. KfW, The Water Metro connects coastal islands with the big city, Feb 2024, https://www.kfw-

entwicklungsbank.de/Global/Asia/PI-Transport-sector-India/

44. Naomi Pandya, Urban Transport News, Govt of India plans water metro systems in 18 cities after the success of Kochi Water Metro Project, Jan 2025,https://urbantransportnews.com/news/govt-of-india-plans-water-metro-systems-in-18-cities-after-success-of-kochi-water-metro-project
45. Ministry of Ports, Shipping and Waterways, CARGO HANDLING STATUS FOR MAJOR PORTS DURING Mär 2025, Mar 2025, https://shipmin.gov.in/sites/default/files/Report%20Monthly%20Major%20Port%20March%202025.pdf
46. NBM Media, Rhenus Logistics India Bringing Efficiency, Transparency & Best Practice, 2025, https://www.nbmcw.com/interviews/rhenus-logistics-india-bringing-efficiency-transparency-best-practices.html#:~:text=What%20services%20and%20solutions%20are,Warehousing%20%2D%20all%20under%20one%20roof.
47. P. Manoj, The Economic Times, German box line Hapag-Lloyd buys 40 percent stake in J M Baxi Ports & Logistics, Jan 2023, https://infra.economictimes.indiatimes.com/news/ports-shipping/german-box-line-hapag-lloyd-buys-40-percent-stake-in-j-m-baxi-ports-logistics/97326498
48. Abhishek Sharma, Observer Research Foundation, To Build Ships, India Must Look East, Sep 2025, https://www.orfonline.org/expert-speak/to-build-ships-india-must-look-east

www.gtai.de/mep