

DMZ-Analyse 1

Mai 2026

ISSN 3054-9582



Deutsches
Maritimes
Zentrum

Neues Spielfeld im Indischen Ozean

Was das EU-Indien-Freihandels-
abkommen für die deutsche
maritime Branche bedeutet

Autor: Frederic Auel

Herausgeber

Deutsches Maritimes Zentrum e.V.
Axel-Springer-Platz 3
20355 Hamburg

dmz-maritim.de

Reihe

DMZ-Analyse 1
ISSN 3054-9582

Dieser Beitrag

Autor: Frederic Auel
DOI: <https://doi.org/10.66616/6nmz-9b3v>

Mai 2026

Die Ansichten in unseren Publikationen sind die der jeweiligen Autorinnen und Autoren.
Das Deutsche Maritime Zentrum bezieht keine institutionellen Positionen.

Lizenz

Dieses Werk ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung –
Keine Bearbeitungen 4.0 International Lizenz (CC BY-ND 4.0). Sie dürfen dieses Werk
vervielfältigen und verbreiten, sofern Sie den Urheber nennen. Eine Bearbeitung
oder Veränderung des Werkes ist nicht gestattet.

Lizenztext: <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/deed.de>



Wir danken für die Unterstützung von:

Dr. Christoph Welker
Helena Rapp

Redaktion und Lektorat:

Nathalie Kuhnert
Runa Hornig Jörgens
Dr. Matthias Catón

Layout:

Maren Diephaus

Inhalt

1. Politischer Abschluss nach 20 Jahren Verhandlung	4
2. Indiens maritime Branche in Zahlen	4
2.1 Schiffbau	4
2.2 Schifffahrt	5
2.3 Binnenschifffahrt und Wasserwege	5
2.4 Häfen	6
2.5 Budget und Investitionen	7
2.6 Zukünftige Projekte	7
3. Das EU-Indien-Freihandelsabkommen und sein Einfluss auf die deutsche maritime Branche	8
3.1 Das Abkommen im Überblick	8
3.2 Schiffbau: Exportchancen und der Druck der Globalisierung	8
3.3 Schifffahrt: Wachstumsmarkt mit regulatorischem Anpassungsdruck und geopolitischen Unsicherheiten	9
3.4 Häfen und Logistik: Digitaler Wandel als Wettbewerbsfaktor	10
3.5 Fachkräfte: Neue Rekrutierungskorridore	11
4. Fazit: Neue Handlungsspielräume in geopolitisch turbulenten Zeiten	11
Literatur	12

1. Politischer Abschluss nach 20 Jahren Verhandlung

Nach fast 20 Jahren Verhandlungen haben die Europäische Union und Indien im Januar 2026 ihr bilaterales Freihandelsabkommen (FTA) auf politischer Ebene abgeschlossen (Abbildung 1). Der Vertrag bedarf noch der förmlichen Ratifizierung durch beide Seiten; die grundsätzliche Einigung ist jedoch erzielt und setzt den Rahmen für eine vertiefte Handels- und Wirtschaftspartnerschaft.¹

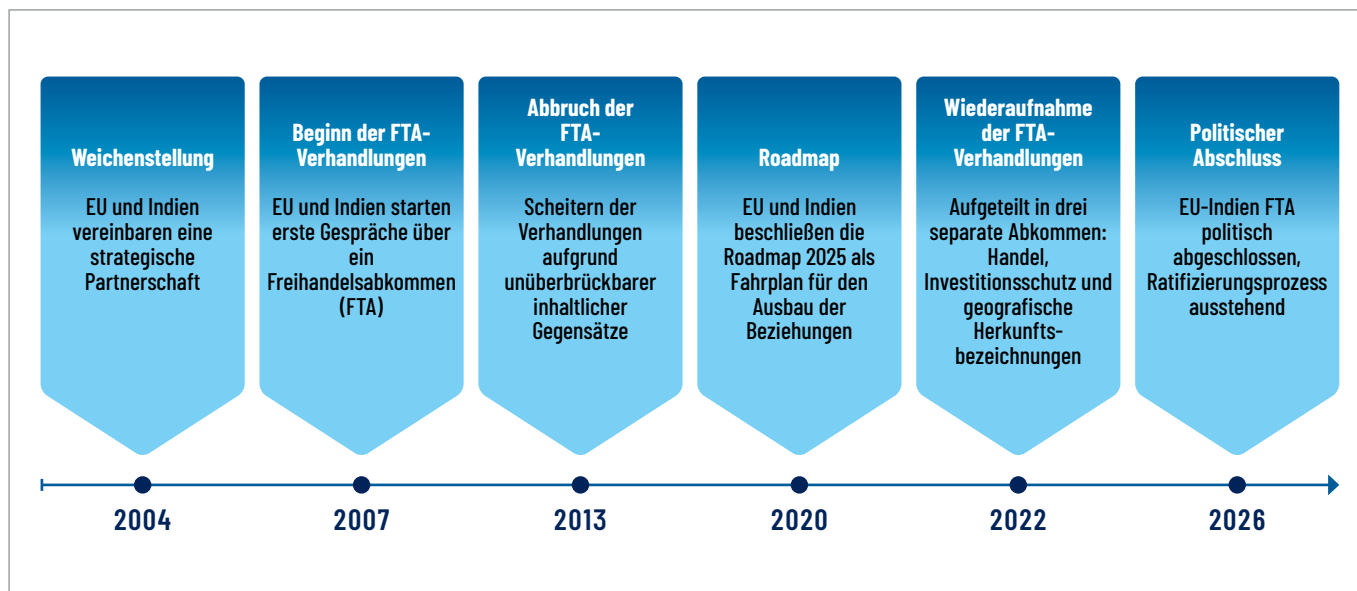


Abbildung 1: Handelsverhandlungen zwischen der EU und Indien

Quelle: Hilpert et al. 2023 © Deutsches Maritimes Zentrum e. V.

Mit rund 1,5 Milliarden Menschen, einer dynamisch wachsenden Mittelschicht und dem ambitionierten Sagarmala-Hafenmodernisierungsprogramm² entwickelt sich Indien zu einem der bedeutendsten maritimen Wachstumsmärkte der kommenden Jahrzehnte.

2. Indiens maritime Branche in Zahlen

Indien verfügt inklusive seiner Inselgruppen über eine Küstenlinie von insgesamt 11.098 km. Die maritime Infrastruktur ist von strategischer Bedeutung für die indische Wirtschaft, da rund 95% des gesamten Handelsvolumens und 68% des Handelswerts über den Seeweg abgewickelt werden, was die zentrale Rolle des maritimen Sektors für die Import- und Exportaktivitäten des Landes unterstreicht.³

2.1 Schiffbau

Indien verfügt über 114 Werften (Stand: 2025)⁴, darunter große staatliche Werften mit Kapazitäten bis 660.000 dwt⁵ sowie spezialisierte Privatwerften. Mit der ambitionierten Maritime India Vision 2030 strebt Indien an, durch systematische Entwicklung der Schiffbaukapazitäten und Wettbewerbsfähigkeit zu den Top-10-Schiffbaunationen der Welt aufzusteigen (bis 2047 zu den Top-5) und das Motto „Make in India, Make for World“

¹ Vgl. European Commission 2026.

² Vgl. Government of India/Ministry of Ports, Shipping and Waterway 2026.

³ Vgl. Government of India/Ministry of Ports, Shipping and Waterways 2026, S. 4.

⁴ Vgl. Clarksons 2026 (Stand: April 2026).

⁵ Dwt (Deadweight Tonnage) bezeichnet die Tragfähigkeit eines Schiffes in Tonnen. Es gibt an, wie viel Gewicht ein Schiff maximal aufnehmen kann, inklusive Ladung, Treibstoff, Frischwasser, Proviant und Besatzung.

zu verwirklichen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden strategische Standorte identifiziert: Tamil Nadu wurde aufgrund seiner Nähe zu den Hauptschiffahrtsrouten zwischen Asien und Europa, der Präsenz von Stahlindustrie sowie bestehender Werften und Häfen für die Entwicklung eines umfassenden Maritime Clusters im Rahmen des Sagarmala National Perspective Plans ausgewählt. Parallel dazu entwickelt das Gujarat Maritime Board einen Marine Shipbuilding Park in Bhavnagar, einen Maritime Services Cluster in Ahmedabad sowie die Gujarat International Finance Tec-City, um Synergien zwischen Schiffbau, Zulieferindustrie und maritimen Dienstleistungen zu schaffen. Die Regierung unterstützt den Schiffbau durch spezielle Förderprogramme wie das Shipbuilding Financial Assistance Scheme mit einem Gesamtvolumen von ca. 2,3 Mrd. Euro⁶ bis 2036 und das Shipbuilding Development Scheme mit ca. 1,9 Mrd. Euro bis 2036.⁷

Im Schiffsrecycling zählt Indien neben Pakistan und Bangladesch zu den weltweit führenden Standorten. Der Küstenabschnitt von Alang im Bundesstaat Gujarat ist einer der größten Abwrackplätze der Welt und steht exemplarisch für einen Wandel, den die Branche durchläuft: Das Beaching-Verfahren – das Auflaufen der Schiffe auf den Strand – ist bis heute mit erheblichen Risiken für Arbeiter*innen und Küstenökosysteme verbunden, darunter Erdölrückstände, Schwermetalle und gefährliche Arbeitsbedingungen.⁸ Doch bereits vor Inkrafttreten des Hongkong-Übereinkommens im Juni 2025 haben zahlreiche Werften in Alang freiwillig in modernere Infrastruktur, Beschäftigtenschulungen sowie verbesserte Umwelt- und Arbeitsstandards investiert. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) erkennt diese Entwicklung ausdrücklich an – und sieht darin einen Fortschritt, der aktive Förderung verdient.⁹

2.2 Schifffahrt

Laut dem Ministerium für Häfen, Schifffahrt und Wasserstraßen sind derzeit ca. 308.000 qualifizierte indische Seeleute beschäftigt, was Indien zu einem der weltweit führenden Anbieter von maritimem Fachpersonal macht. Die Anzahl weiblicher Seeleute ist seit 2014 um das Zehnfache gestiegen.¹⁰ Zur Ausbildung und Qualifizierung von Seeleuten betreibt Indien zahlreiche maritime Ausbildungseinrichtungen, darunter die Indian Maritime University¹¹ sowie zahlreiche vom Directorate General of Shipping zertifizierte Trainingsinstitute, die umfassende Programme für angehende Seeleute anbieten und mit Industrial Training Institutes zusammenarbeiten.¹² Die Handelsflotte unter indischer Flagge umfasst zurzeit 1.881 aktive Schiffe.¹³ Laut Angaben der indischen Regierung wird die Flotte von führenden Reedereien, wie der staatlichen Shipping Corporation of India, die über 58 Schiffe mit einer Gesamttonnage von ca. 2,93 Mio. GT¹⁴ verfügt (Stand: Dezember 2025), betrieben.¹⁵

2.3 Binnenschifffahrt und Wasserwege

Die 1986 gegründete Inland Waterways Authority of India verwaltet ein wachsendes Netzwerk von insgesamt 111 deklarierten Binnenwasserstraßen mit einer kombinierten Gesamtlänge von 20.375 km, die sich über verschiedene Flusssysteme, Kanäle und

6 Werte sind gerundete Angaben. Wechselkurs: 1 Euro = ca. 107 Indische Rupien (INR) (Stand: März 2026).

7 Vgl. Government of India/Ministry of Ports, Shipping and Waterways 2026, S. 56-60.

8 Vgl. Spohr 2016.

9 Vgl. Verband Deutscher Reeder e. V. 2026.

10 Vgl. Government of India/Ministry of Ports, Shipping and Waterways 2026, S. 65.

11 Ebd., S. 100.

12 Ebd., S. 82.

13 Vgl. Clarksons 2026 (Stand: April 2026).

14 Die Bruttoreaumzahl (GT - Gross Tonnage) ist ein dimensionsloser Wert, der das Gesamtvolumen aller geschlossenen Räume eines Schiffes angibt.

Sie dient als Maß für die Schiffgröße, nicht für das Gewicht und wird zur Berechnung von Hafengebühren und Steuern genutzt.

15 Vgl. Government of India/Ministry of Ports, Shipping and Waterways 2026., S. 92.

Küstengewässer erstrecken (Abbildung 2). Von diesen sind derzeit 32 Wasserstraßen operativ (Stand: Dezember 2025), wobei die wichtigsten kontinuierlich ausgebaut und modernisiert werden, um eine kostengünstige und umweltfreundliche Alternative zum Straßen- und Schienentransport für Massengüter bereitzustellen. Die Frachtbewegung über Binnenwasserstraßen verzeichnet ein kontinuierliches Wachstum: Sie stieg von lediglich 18,07 Mio. Tonnen im Geschäftsjahr 2013/14 auf rund 146 Mio. Tonnen im Geschäftsjahr 2024/25. Im laufenden Geschäftsjahr wurden bis Dezember 2025 bereits ca. 160,8 Mio. Tonnen Fracht transportiert. Diese Entwicklung wird durch umfassende Infrastrukturprojekte unterstützt, einschließlich des Ausbaus von Terminals, Navigationshilfen und der Vertiefung von Fahrrinnen.¹⁶

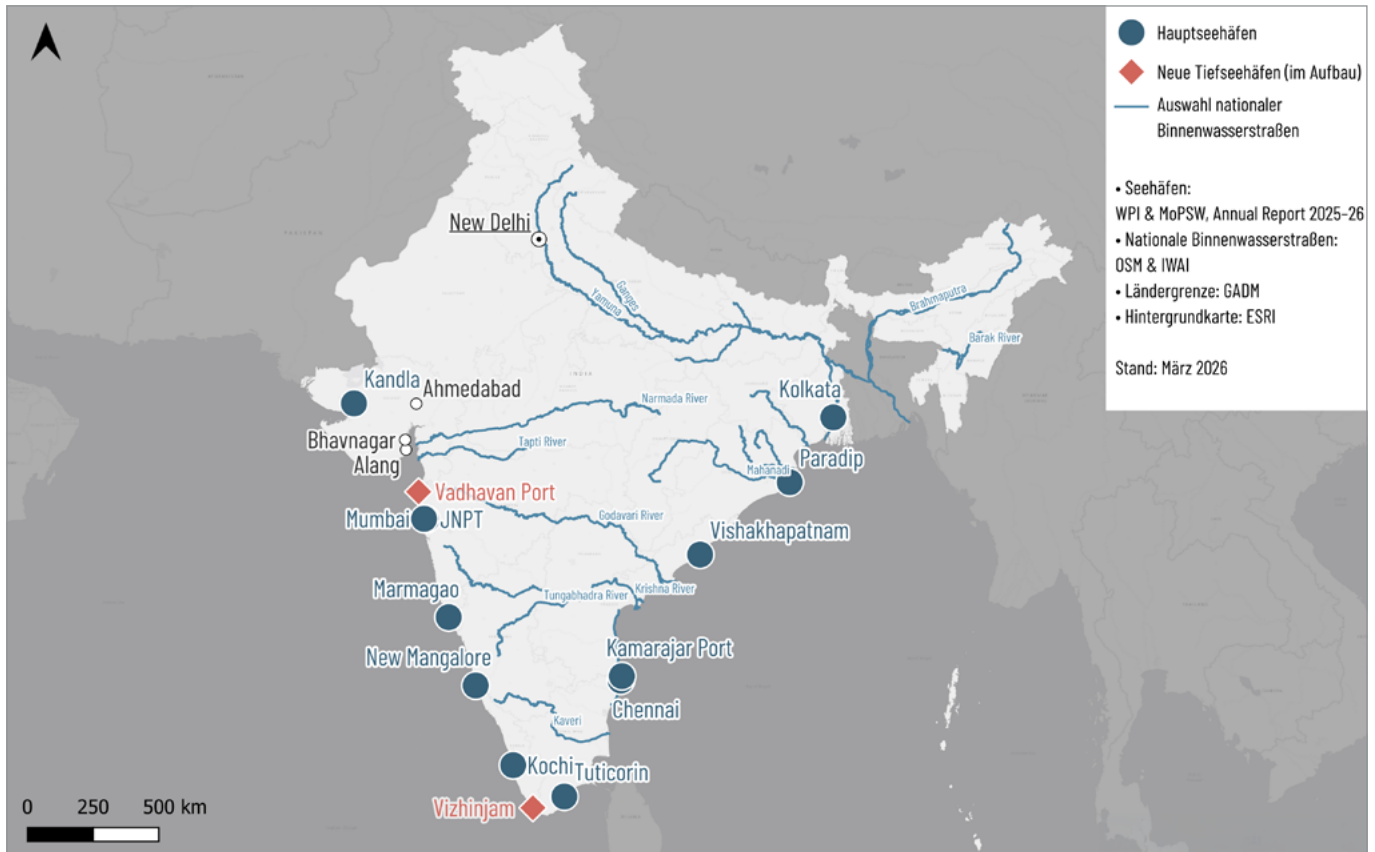


Abbildung 2: Seehäfen und nationale Binnenwasserstraßen Indiens (Auswahl)

© Deutsches Maritimes Zentrum e. V.

2.4 Häfen

Das indische Hafensystem gliedert sich in zwei Kategorien: Das Land betreibt zwölf Major Ports, die unter direkter Verwaltung der Zentralregierung stehen und die wichtigsten Knotenpunkte für den internationalen Container- und Massengüterverkehr bilden. Zusätzlich existieren rund 217 weitere Häfen (Minor und Intermediate Ports), die unter der Verwaltung der jeweiligen Bundesstaaten stehen und vor allem den regionalen Küstenverkehr sowie kleinere Handelsströme abwickeln.¹⁷ Ein weiterer Major Port befindet sich mit dem Vadhvan Port seit 2024 im Bau. Die Gesamtkapazität der zwölf Major Ports wurde bis zum Geschäftsjahr 2025/26 auf 1.717,96 Mio. Tonnen ausgebaut, während der tatsächliche Frachturnschlag im Geschäftsjahr 2024/25 bei 854,86 Mio. Tonnen lag, was auf eine

¹⁶ Ebd., S. 120.

¹⁷ Ebd., S. 4.

substanzielle Auslastung und kontinuierliches Wachstumspotenzial hinweist.¹⁸ Um den privaten Sektor stärker einzubinden, sind aktuell 57 Public-Private-Partnership-Projekte (PPP-Projekte) mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 3,9 Mrd. Euro operativ, die zusätzliche Umschlagskapazitäten von 660 Mio. Tonnen pro Jahr bereitstellen und damit einen wichtigen Beitrag zur Modernisierung und Effizienzsteigerung der Hafeninfrastruktur leisten. Seit dem Geschäftsjahr 2019/20 wurden insgesamt 49 PPP-Projekte mit einem Gesamtwert von ca. 4,8 Mrd. Euro genehmigt, von denen 25 Projekte im Wert von ca. 1,2 Mrd. Euro bereits vergeben wurden.¹⁹

2.5 Budget und Investitionen

Das Gesamtbudget des Ministry of Ports, Shipping and Waterways für das Geschäftsjahr 2025/26 umfasst ca. 271 Mio. Euro als Gross Budgetary Support (GBS), wobei bis zum 31. Dezember 2025 bereits ca. 192 Mio. Euro ausgegeben wurden, sowie zusätzlich ca. 1,3 Mrd. Euro unter Internal and Extra Budgetary Resources (IEBR einschließlich PPP)²⁰, wovon bis Ende Dezember 2025 ca. 759 Mio. Euro verausgabt wurden. Das Budget für 2026/27 sieht weitere Steigerungen vor: ca. 483 Mio. Euro GBS und ca. 1,2 Mrd. Euro IEBR.²¹ Das Sagarmala-Programm umfasst insgesamt 839 identifizierte Projekte mit einem geschätzten Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 54,1 Mrd. Euro, die bis 2035 umgesetzt werden sollen: Von diesen wurden bereits 277 Projekte mit einem Wert von ca. 25,7 Mrd. Euro erfolgreich abgeschlossen, 209 Projekte im Wert von ca. 15,1 Mrd. Euro befinden sich derzeit in der Umsetzungsphase, und weitere 353 Projekte mit einem Volumen von ca. 13,2 Mrd. Euro sind in der Planungsphase.²²

2.6 Zukünftige Projekte

Im indischen Haushaltsplan 2025/26 wurde der Maritime Development Fund (MDF) mit einem Grundkapital von ca. 2,3 Mrd. Euro eingerichtet, der langfristige und günstige Finanzierungen für Projekte in den Bereichen Schifffahrt, Hafenmodernisierung, Werften und maritime Infrastruktur bereitstellen soll und dabei eine Laufzeit von bis zu 20 Jahren vorsieht. Der Fonds besteht aus zwei Komponenten: dem Maritime Investment Fund (MIF) mit ca. 1,9 Mrd. Euro für Schifffahrts-, Hafen- und Werftprojekte sowie dem Interest Incentivation Fund mit ca. 467 Mio. Euro für Hafeninfrastrukturprojekte.²³ Zu den wichtigsten Großprojekten gehört der International Container Transshipment Port auf Great Nicobar Island in der Galathea Bay, das mit geschätzten Projektkosten von ca. 6,7 Mrd. Euro (laut neueren Berichten sogar ca. 9,3 Mrd. Euro) entwickelt wird und eine Kapazität von 20,4 Mio. TEU haben soll, um als regionales Drehkreuz für den Container-Umschlagsverkehr im Indischen Ozean zu dienen und die Abhängigkeit von ausländischen Transshipment-Häfen wie Colombo und Singapur zu reduzieren.²⁴

Ein weiteres Megaprojekt ist der Vadhvan Port, der mit Gesamtprojektkosten von ca. 7,1 Mrd. Euro entwickelt wird. Er soll als allwettertaugliches Greenfield-Containerterminal mit höchster Kapazität in der Region Palghar entstehen.

Zusätzlich fördert die Green Port Programme Initiative sowie das Green Tug Transition Programme den Einsatz umweltfreundlicher Technologien und alternativer Kraftstoffe in Häfen und auf Schiffen, um Indiens Klimaziele zu unterstützen.²⁵

¹⁸ Ebd., S. 52.

¹⁹ Ebd., S. 7-8.

²⁰ GBS bezeichnet direkte Haushaltsmittel des indischen Staates, die ohne Rückzahlungspflicht an Ministerien und Programme fließen, während IEBR die eigenständig durch staatliche Unternehmen mobilisierten Mittel – aus eigenen Gewinnen oder Marktfinanzierung – beschreibt, die nicht im Staatshaushalt erscheinen.

²¹ Vgl. Government of India/Ministry of Ports, Shipping and Waterways 2026, S. 4-5.

²² Ebd., S. 21.

²³ Ebd., S. 6.

²⁴ Ebd., S. 5.

²⁵ Ebd., S.6.

3. Das EU-Indien-Freihandelsabkommen und sein Einfluss auf die deutsche maritime Branche

3.1 Das Abkommen im Überblick

Grundlegend wirkt das FTA über zwei Mechanismen: tarifäre und nicht-tarifäre Bestimmungen. Tarifäre Bestimmungen umfassen den direkten Zollabbau auf Waren. Das Abkommen liberalisiert insgesamt 96,6% der indischen Zolltariflinien und baut Zölle auf Maschinen und Schiffskomponenten, die bisher bis zu 16% betragen konnten, unmittelbar zur Hälfte ab. Der verbleibende Rest wird schrittweise über bis zu zehn Jahre reduziert.²⁶ Nicht-tarifäre Bestimmungen adressieren regulatorische Rahmenbedingungen: Marktzugang für Dienstleistungen, technische Standards, Trade Facilitation sowie Ursprungsregeln. Für die deutsche maritime Branche entstehen damit neue strategische Handlungsräume, aber auch Wettbewerbs- und Compliance-Risiken, die entlang verschiedenster Bereiche wirken.

3.2 Schiffbau: Exportchancen und der Druck der Globalisierung

Der deutsche Schiffbau profitiert von den tarifären Bestimmungen des FTA. Konkret verfolgt Indiens Regierung in ihrer Vision 2030 die Strategie, ihren weltweiten Anteil am Schiffbau bis 2030 von weniger als 1% auf mindestens 5% zu steigern.²⁷ Neben den großen Investitionsvorhaben in Höhe von ca. 4,2 Mrd. Euro²⁸ beinhaltet dies den Ausbau von Werften und die Chancen für Joint Ventures und Ausrüstungslieferanten – mit einem starken Fokus auf deutsches Know-how. Flankiert wird diese Strategie durch den neu eingerichteten indischen MDF. Für deutsche Zulieferbetriebe und potenzielle Joint-Venture-Partner*innen schafft dieser Fonds konkrete Ansatzpunkte für eine strukturierte Markterschließung – insbesondere über den MIF. Für die deutsche maritime Industrie eröffnet dies zugleich eine strategische De-Risking-Option: Indien kann als Partner mittelfristig dazu beitragen, bestehende Abhängigkeiten von chinesischen Werften, Vorprodukten und Lieferketten zu reduzieren und die eigene Resilienz zu stärken.²⁹ Für den deutschen Schiffbau und seine Zulieferindustrie eröffnet das FTA somit einen substanziellen Vorteil im direkten Exportmarktzugang. Deutsche Hersteller*innen von Marine-Antriebssystemen, Schiffsmaschinerie und Spezialausrüstungen profitieren unmittelbar vom Zollabbau und stärken damit ihre Wettbewerbsposition gegenüber asiatischen Konkurrenten auf dem schnell wachsenden indischen Markt. Dies belegen aktuelle Beispiele: MAN Energy Solutions (heute Everllence) schloss im April 2025 einen Vertrag mit der staatlichen Hindustan Shipyard Ltd. in Visakhapatnam über die Lieferung der Hauptantriebspakete für die indische Marine ab – zehn MAN 20V32/44CR-Motoren, Wellengeneratoren, Bugstrahlruder und MAN Alpha Navy CPP-Systeme.³⁰ Thyssenkrupp Marine Systems sicherte sich darüber hinaus einen Rekordauftrag im Volumen von rund 8 Milliarden US-Dollar für den Bau von U-Booten für die indische Marine – eines der größten Rüstungsgeschäfte in der Geschichte des Unternehmens.³¹ Beide Aufträge zeigen exemplarisch, welche Größenordnung der indische Markt für deutsche maritime Systemlieferanten bereits heute erreicht – und welches Potenzial ein präferenzzieller Marktzugang durch das FTA für die zivile Schiffbauindustrie und ihre Zuliefer*innen zusätzlich erschließen kann. Hinzu kommt eine wachsende Nachfrage nach Green-Retrofit-Lösungen und Spezialschiffen, die dem Qualitätsprofil deutscher Unternehmen in besonderer Weise entspricht.³²

²⁶ Vgl. European Commission 2026.

²⁷ Vgl. Deutsches Maritimes Zentrum 2025, Podcast: Coastal Shipping in India.

²⁸ Vgl. Kapitel 2.1.

²⁹ Vgl. China-Strategie der Bundesregierung 2023.

³⁰ Vgl. Everllence 2025.

³¹ Vgl. Sasse 2026.

³² Vgl. DNV 2024.

Kapitel 16 des FTA (Trade and Sustainable Development) könnte zudem einen Reformimpuls für Indiens Schiffsrecycling-Industrie setzen.³³ Die Herausforderung liegt jedoch darin, dass die EU-Schiffsrecyclingverordnung bislang nur zertifizierte Anlagen auf einer europäischen Positivliste zulässt – indische Werften sind dort trotz nachweislicher Fortschritte nicht vertreten.³⁴ Das FTA könnte als zusätzlicher Anreiz für die vollständige Angleichung der Standards wirken, Kapazitätsengpässe für europäische und deutsche Reeder reduzieren und deutschen Umwelttechnikanbieter*innen neue Geschäftsperspektiven in Alang eröffnen.

Gleichzeitig setzt das Abkommen die Branche unter Druck: Der staatlich gestützte indische Fokus auf den Ausbau der eigenen Schiffbaukapazitäten³⁵ und der Technologietransfer von der EU können Indien im Spezial-³⁶ und Marineschiffbau zum Konkurrenten für den deutschen Schiffbau werden lassen. Insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen in der deutschen Zulieferindustrie entstehen aufgrund der im FTA sehr bürokratisch und komplex aufgeführten Ursprungsregeln³⁷ erhebliche Compliance-Kosten. Der seit Januar 2026 vollständig geltende und im FTA nicht ausgenommene Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)³⁸ macht indische Stahlimporte zudem teurer, wodurch EU-Importeur*innen und Werften diese Abgabe in ihrer Kalkulation berücksichtigen müssen.

3.3 Schifffahrt: Wachstumsmarkt mit regulatorischem Anpassungsdruck und geopolitischen Unsicherheiten

Für Reedereien und Liniendienstleister*innen entstehen durch das FTA neue Volumenpotenziale: Stärkere Handelsbeziehungen zwischen der EU und Indien steigern die Nachfrage nach Container-, Breakbulk- und Spezialladungsverkehren.³⁹ Die im Abkommen verankerten nicht-tarifären Trade-Facilitation-Regeln verkürzen Zollabfertigungszeiten und schaffen digitalisierte Schnittstellen, die Durchlaufzeiten auf der Route Europa-Indien messbar reduzieren.⁴⁰ Wachsende indische Nachfrage nach nachhaltigen Transportlösungen bietet deutschen Reedereien mit modernen Flotten zudem eine Positionierungsmöglichkeit als Green-Shipping-Anbieter*in.⁴¹

Dagegen steht: Das Abkommen führt strenge digitale Tracking- und Transparenzanforderungen ein. Emissionsmonitoring, Ladungsverfolgung und digitale Zollabwicklung erfordern erhebliche IT-Investitionen.⁴² Hinzu kommt das Risiko, dass indische IT-Dienstleister*innen in den Markt für maritime Softwarelösungen vordringen könnten, in dem deutsche Anbieter*innen gut positioniert sind. Die parallele Anwendung von CBAM, EU Emission Trading System (ETS)⁴³, FuelEU Maritime und FTA-Regeln schafft zudem eine regulatorische Komplexität, die Unternehmen vor erhebliche Managementaufgaben stellt.⁴⁴ Die wirtschaftlichen Chancen des FTA für die Schifffahrt sind indes nicht vom geopolitischen Kontext der Route zu trennen. Die Haupthandelsverbindung zwischen Europa und Indien führt durch einige der sicherheitspolitisch kritischsten Meeresspassagen der Welt: das Rote Meer, die Meerenge Bab al-Mandab und den Golf von Aden. Die aktuellen kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen den USA und Israel mit dem Iran erschüttern die Nahost-Region mit großem Eskalationspotenzial. Die Huthi-Rebellen haben als Reaktion darauf angekündigt, wieder Schiffe im Roten Meer anzugreifen.⁴⁵ Parallel dazu flammen somalische Piratenangriffe in der Region wiederholt auf und verschärfen die Bedrohungs-

33 Vgl. European Commission 2026,
34 Vgl. Europäische Kommission 2025.
35 Vgl. Wygand 2025.
36 Vgl. Kapoor/Katsoulas 2025.
37 Vgl. Treier 2026.
38 Vgl. European Commission 2026.
39 Vgl. Jay 2026.
40 Vgl. European Commission 2026.
41 Vgl. DD News 2025.
42 Vgl. Marine Link 2026.
43 Vgl. European Commission 2025.
44 Vgl. Goess 2025.
45 Vgl. Meyer 2026.

lage zusätzlich. Der Verband Deutscher Reeder fordert schon länger nachdrücklich einen wirksamen Schutz der Seewege – im Zweifel durch verstärkte militärische Präsenz –, da die Sicherheit von Seeleuten und die Stabilität globaler Lieferketten oberste Priorität haben müssen.⁴⁶ Für die Nutzung des EU-Indien-Seekorridors bedeutet dies: Die wirtschaftlichen Potenziale des FTA hängen wesentlich davon ab, ob die Sicherheit auf dieser Schlüsselroute gewährleistet wird. Aus diesem Grund haben beide Parteien parallel zum FTA eine Sicherheits- und Verteidigungspartnerschaft unterzeichnet, um, als zentrale Ergänzung für die deutsche Schifffahrt, die Bereiche maritime Sicherheit, Terrorismusbekämpfung und Cybersicherheit politisch und operativ dauerhaft zu adressieren.⁴⁷

Global betrachtet stärkt das FTA die Resilienz europäischer Lieferketten durch strategische Diversifizierung im Indo-Pazifik und ermöglicht der maritimen Branche in Deutschland einen konkreten Schritt hin zu mehr Unabhängigkeit von China und den USA. Gleichzeitig bleibt Indien für die EU ein komplexer Partner: Das Land verfolgt eine Multivektorpolitik und pflegt enge strategische Beziehungen zu Iran und Russland – auch im maritimen Rüstungsbereich. Daraus entstehen für deutsche Reedereien und Schiffbauer*innen Compliance-Risiken unter dem EU-Sanktionsregime, die sorgfältiges Monitoring und klare interne Regelwerke erfordern.

3.4 Häfen und Logistik: Digitaler Wandel als Wettbewerbsfaktor

Das Freihandelsabkommen senkt indische Zölle in großem Umfang und schafft dadurch planbare Warenströme sowie wachsende Nachfrage nach integrierten Logistiklösungen (Transport, Verzollung, Lagerung, Supply-Chain-Management).⁴⁸ Parallel gewinnt Indien als Produktions- und Beschaffungsstandort an Bedeutung, was den Bedarf an Import-/Exportlösungen, Konsolidierung und multimodalen Transporten (Seehäfen, Küsten- und Binnenwasserstraßen) deutlich erhöht.⁴⁹ Hafen- und Terminalbetreiber*innen und Logistikdienstleister*innen profitieren durch das FTA von wachsenden Handelsvolumina auf der Route Europa-Indien. Das Customs and Trade Facilitation-Kapitel macht sich auch in diesem Bereich durch schnellere Abfertigung, Vorabentscheidungen sowie vereinfachte Verfahren, die den Umschlag in den Häfen erhöhen, positiv bemerkbar. Für deutsche Anbieter*innen von Hafenaufautomation, Terminal-Operating-Systemen, Port Community Systems und Green-Port-Technologien entstehen konkrete Exportchancen. Indiens große Investitionen von 54,1 Mrd. Euro in das Sagarmala-Programm zielen auf eine umfassende Modernisierung der Hafeninfrastruktur und das Land sucht aktiv nach internationalen Technologiepartner*innen.⁵⁰

Risiken entstehen vor allem dort, wo deutsche Unternehmen direkte Kapitalinvestitionen in Indien anstreben: Das FTA enthält kein eigenständiges Investitionsschutzkapitel – dieser Bereich wird separat verhandelt und schafft bis dahin Rechtsunsicherheit für Langzeitinvestitionen.⁵¹

Das FTA macht den EU-Indien-Handel attraktiver, aber nur für Akteur*innen, die EU-Entwaldungsverordnungs- (EUDR-)/CBAM-Compliance in ihre Logistik-IT integriert haben. Ohne frühzeitige Systemanpassung werden die Handelschancen des FTA durch regulatorische Hürden gebremst. Indien exportiert große Mengen EUDR-pflichtiger Waren (Kautschuk, Holzprodukte, Leder, Kaffee, Kakao-Verarbeitungsprodukte), aber auch CBAM-pflichtiger Produkte in die EU. Die EUDR- und CBAM-Nachweispflichten erhöhen die Anforderungen entlang der gesamten Logistikkette und erfordern frühzeitige Integration in Logistik-IT. Diese Daten müssen digital erfasst, dokumentiert und entlang der gesamten Lieferkette kommuniziert werden⁵² – von der Produktionsstätte über Logistikdienstleister*innen bis zu EU-Importeur*innen. Somit erfordern beide Verordnungen eine frühzeitige Integration in Transport-Management-Systeme, Customs-Software und Supply-Chain-Plattformen.

46 Vgl. Verband Deutscher Reeder e. V. 2026.

47 Vgl. European Union External Action 2026.

48 Vgl. Jay 2026.

49 Vgl. Aranca 2025.

50 Vgl. Cranworth 2025.

51 Vgl. Europäische Kommission 2026.

52 Vgl. European Commission 2026.

3.5 Fachkräfte: Neue Rekrutierungskorridore

Mobilität von Fachkräften und Visa-Erleichterungen sind nicht formal Teil des Abkommens, da diese Angelegenheiten der EU-Mitgliedsstaaten und nicht der EU-Kommission sind. Parallel zum FTA haben die EU und Indien allerdings ein Memorandum of Understanding (MoU) über einen umfassenden Rahmen für die Zusammenarbeit im Bereich Mobilität (Comprehensive Framework for Cooperation on Mobility) unterzeichnet, das die Freizügigkeit hochqualifizierter Fachkräfte, Studierender, Forschender und Saisonarbeitskräfte erleichtern soll.⁵³ Für Seeleute bleibt das Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Konvention)⁵⁴ dabei der primäre Rechtsrahmen für Qualifikationsanerkennung. Gleichzeitig erleichtert das FTA deutschen Berufsbildungsanbieter*innen den Marktzugang in Indien, wo strukturelle Lücken in der maritimen Berufsausbildung eine erhebliche Qualifizierungsnachfrage erzeugen.⁵⁵ Deutsche Institutionen können durch Train-the-Trainer-Programme, Joint Ventures und den Export dualer Ausbildungskonzepte gezielt zur Fachkräftequalifizierung beitragen – unterstützt durch die FTA-Mobilitätsregelungen für Contractual Service Suppliers und Intra-Corporate Transferees.⁵⁶ Denn anders als allgemeine Mobilitäts- und Visaregelungen fallen die FTA-Bestimmungen zu Contractual Service Suppliers und Intra-Corporate Transferees als Mode-4-Regelungen in die Handelsagenda der EU-Kommission und sind daher Bestandteil des Abkommens.⁵⁷

4. Fazit: Neue Handlungsspielräume in geopolitisch turbulenten Zeiten

Indien investiert massiv in den Ausbau seiner maritimen Infrastruktur und Schiffbaukapazitäten – unter anderem durch das ambitionierte Sagarmala-Programm zur umfassenden Modernisierung seiner Häfen und Wasserstraßen – und schafft damit eine Grundlage für eine vertiefte Partnerschaft mit der EU und Deutschland im maritimen Bereich. Das EU-Indien-FTA kann für die deutsche maritime Branche ein strukturell bedeutsames Abkommen mit konkreten Hebeln in großen Teilen der Branche werden. Die Chancen sind real – im Bereich Marktzugang und Investitionen durch belastbare Zahlen belegbar, im Bereich geopolitischer Diversifizierung eher struktureller Natur. Während der Zollabbau des FTA dem Schiffbau und exportierenden Zuliefer*innen unmittelbar zugutekommt, liegt das eigentliche Potenzial für die maritime Branche in den nicht-tarifären Regelungen – insbesondere bei Dienstleistungsmarktzugang und Trade Facilitation. Mit der Maritime India Vision 2030 und dem Ausblick auf 2047 verfolgt Indien eine weitreichende Strategie zur Modernisierung seiner maritimen Infrastruktur und zum Ausbau der Schiffbaukapazitäten – und eröffnet damit die Option, ein strategischer Partner für die deutsche maritime Branche zu werden.

Die aktuellen Entwicklungen im Iran und in Nahost bleiben abzuwarten – auch im Hinblick darauf, ob und wie sie Indiens Bereitschaft beeinflussen, das FTA mit der EU zügig zu ratifizieren und umzusetzen. Angesichts Neu-Delhis pragmatischer und interessen geleiteter Außenpolitik und seiner strategischen Partnerschaft mit dem Iran ist nicht auszuschließen, dass sich veränderte geopolitische Konstellationen in der Region auf Indiens Prioritätensetzung beim Handelsabkommen auswirken.

⁵³ Vgl. European Union 2026.

⁵⁴ Vgl. Deutsche Flagge 2026.

⁵⁵ Vgl. Wenke 2026.

⁵⁶ Vgl. Government of India/Ministry of Commerce and Industry/Department of Commerce 2026.

⁵⁷ Vgl. Eurostat 2026.

Literatur

- Aranca (2025): Special Report: India's Ports: New Engines of Global Trade. Online unter: <https://www.aranca.com/assets/docs/Indias-Ports-New-Engines-of-Global-Trade-Final.pdf> (abgerufen am 25.02.2026).
- China-Strategie der Bundesregierung (2023). Online unter: <https://www.auswaertiges-amt.de/resource/blob/2608578/810fdade376b1467f20bdb697b2acd58/china-strategie-data.pdf> (abgerufen am 03.03.2026).
- Clarksons Research (2026). Online unter: <https://www.clarksons.net/n/#/sin/register#Builders/Builder-Country-Region/Builder-Country-Region/documentId/2> (abgerufen am 10.04.2026).
- Clarksons Research (2026). Online unter: <https://www.clarksons.net/n/#/sin/register#Fleet/Flag/Flag/documentId/42953> (abgerufen am 10.04.2026).
- Cranworth, Nigel (2025): India's Sagarmala: Revolutionizing Maritime Connectivity, Maritime Technology Review. Online unter: <https://maritimetechnologyreview.com/2025/03/27/indias-sagarmala-revolutionizing-maritime-connectivity/> (abgerufen am 10.03.2026).
- DD News (2025): India charts green maritime transition with ports, shipping reforms and global partnerships. Online unter: <https://ddnews.gov.in/en/india-charts-green-maritime-transition-with-ports-shipping-reforms-and-global-partnerships/> (abgerufen am 25.02.2026).
- Jay, Tim (2026): India-EU Free Trade Deal Signals Major Shift in Global Shipping Patterns, Global Trade Magazine. Online unter: <https://www.globaltrademag.com/india-eu-free-trade-deal-signals-major-shift-in-global-shipping-patterns/> (abgerufen am 11.05.2026).
- Deutsche Flagge (2026): STCW-Übereinkommen. Online unter: <https://www.deutsche-flagge.de/de/befaehtigung/stcw> (abgerufen am 10.03.2026).
- Deutsches Maritimes Zentrum (2025): Podcast: Coastal Shipping in India. Online unter: <https://dmz-maritim.de/mm-podcast/> (abgerufen am 25.02.2026).
- DNV (2024): Pioneering high-tech, green shipbuilding in India. Online unter: <https://www.dnv.com/expert-story/maritime-impact/pioneering-high-tech-green-shipbuilding-in-india/> (abgerufen am 24.02.2026).
- Europäische Kommission (2025): Vorgaben zum Schiffsrecycling: Kommission stellt Evaluierungs-Ergebnisse vor. Online unter: https://germany.representation.ec.europa.eu/news/vorgaben-zum-schiffsrecycling-kommission-stellt-evaluierungs-ergebnisse-vor-2025-02-19_de (abgerufen am 17.03.2026).
- Europäische Kommission (2026): EU und Indien beschließen Freihandelsabkommen. Online unter: https://germany.representation.ec.europa.eu/news/eu-und-indien-beschliessen-freihandelsabkommen-2026-01-27_de (abgerufen am 23.02.2026).
- European Commission (2025): EU Emission Trading System. Online unter: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/eu-emissions-trading-system-eu-ets_en (abgerufen am 25.02.2026).
- European Commission (2026): Carbon Border Adjustment Mechanism. Online unter: https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism_en (abgerufen am 24.02.2026).
- European Commission (2026): EU-India: Text of the agreements. Online unter: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/india/eu-india-agreements/text-agreements_en (abgerufen am 02.03.2026).
- European Commission (2026): Factsheet - EU-India Free Trade Agreement: Main benefits. Online unter: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/india/eu-india-agreements/factsheet-eu-india-free-trade-agreement-main-benefits_en (abgerufen am 23.02.2026).
- European Commission (2026): MEMO: EU-India Free Trade Agreement: Chapter-by-Chapter Summary. Online unter: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/india/eu-india-agreements/memo-eu-india-free-trade-agreement-chapter-chapter-summary_en (abgerufen am 23.02.2026).
- European Union (2026): Key deliverables of the EU-India Summit. Online unter: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/882228/Factsheet%2016th%20EU-India%20Summit.pdf> (abgerufen am 24.02.2026).
- European Union External Action (2026): Security and Defence: EU and India sign security & defence partnership. Online unter: https://www.eeas.europa.eu/eeas/security-and-defence-eu-and-india-sign-security-defence-partnership_en#:~:text=0n%2027%20January%202026%2C%20the,dynamic%20and%20forward%2Dlooking%2Dframework (abgerufen am 24.02.2026).
- Eurostat (2026): Services trade by modes of supply. Online unter: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/experimental-statistics/services-trade-modes-supply> (abgerufen am 31.03.2026).
- Everllence (2025): MAN Engines at Heart of Indian Navy Newbuilding Propulsion Package. Online unter: <https://www.man-es.com/company/press-releases/press-details/2025/04/15/man-engines-at-heart-of-indian-navy-newbuilding-propulsion-package> (abgerufen am 24.02.2026).
- Goess, Simon (2025): Impact of the EU ETS and the FuelEU Maritime: Case study for small operators, Carboneer. Online unter: <https://carboneer.earth/en/2025/12/fueleu-maritime-case-study/> (abgerufen am 26.02.2026).

Literatur

- Government of India/Ministry of Commerce and Industry/Department of Commerce (2026): India-EU Free Trade Agreement Concluded: A Strategic Breakthrough in India's Global Trade Engagement. Online unter: <https://www.commerce.gov.in/ministryofcommerce/sites/default/files/2026-02/India%E2%80%93EU%20Free%20Trade%20Agreement%20Concluded%20dated%2027.01.2026.pdf> (abgerufen am 11.05.2026).
- Government of India/Ministry of Ports, Shipping and Waterways (2026): Sagarmala. Port-Led Prosperity. Online unter: <https://sagarmala.gov.in/> (abgerufen am 23.02.2026).
- Government of India/Ministry of Ports, Shipping and Waterways, Annual Report 2025-26. Online unter: <https://shipmin.gov.in/sites/default/files/Annual%20Report%202025-26%20english.pdf> (abgerufen am 10.03.2026).
<https://maritimetechnologyreview.com/2025/03/27/indias-sagarmala-revolutionizing-maritime-connectivity/> (abgerufen am 25.02.2026).
- Hilpert, Hanns Günther/Bettina Rudloff/Christian Wagner (2023): Verhandlungen über ein Freihandelsabkommen zwischen Indien und der EU. Online unter: https://www.swp-berlin.org/publications/products/aktuell/2023A11_freihandelsabkommen_indien_eu.pdf (accessed on 10.03.2026).
- Kapoor, Rahul/Fotios Katsoulas/S&P Global (2025): Will India's shipbuilding industry seize this global moment? Online unter: <https://www.spglobal.com/en/research-insights/special-reports/india-forward/shifting-horizons/shipbuilding-will-india-seize-global-opportunity> (abgerufen am 03.03.2026).
- KPMG (2026): India's shipbuilding ambitions: Where are we now and what to do next? Online unter: <https://kpmg.com/in/en/blogs/2024/08/indias-shipbuilding-ambitions-where-are-we-now-and-what-to-do-next.html> (abgerufen am 10.03.2026).
- Marine Link (2026): Digitalization and Smart Shipping: Transforming the Maritime Industry. Online unter: <https://www.marinelink.com/articles/maritime/digitalization-and-smart-shipping-transforming-the-maritime-101642> (abgerufen am 24.02.2026).
- Meyer, Michael (2026): Blockade und Schiffsbeschluss an der Straße von Hormus, Hansa International Maritime Journal. Online unter: <https://hansa-online.de/schiffahrt/blockade-und-schiffsbeschluss-an-der-strasse-von-hormuz/301217/> (abgerufen am 02.03.2026).
- Sasse, Robert (2026): Thyssenkrupp Aktie: Rekordauftrag aus Indien, Boerse Express. Online unter: <https://www.boerse-express.com/news/articles/thyssenkrupp-aktie-rekordauftrag-aus-indien-856851> (abgerufen am 23.02.2026).
- Spohr, Frederic (2016): Verschrottung am Strand von Alang, Handelsblatt. Online unter: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/schiffsfriedhof-in-indien-verschrottung-am-strand-von-alang/14870548.html> (abgerufen am 17.03.2026).
- Tech Research Online (2026): Mother of All Deals: The Truth Behind the EU-India Trade Agreement. Online unter: <https://techresearchonline.com/blog/mother-of-all-deals-eu-india-trade-agreement/> (abgerufen am 10.03.2026).
- Treier, Volker (2026): Was bedeutet das EU-Indien-Freihandelsabkommen für die deutsche Wirtschaft? Table.Media. Online unter: <https://table.media/ceo/tablestandpunkt/was-bedeutet-das-eu-indien-freihandelsabkommen-fuer-die-deutsche-wirtschaft> (abgerufen am 23.02.2026).
- Verband Deutscher Reeder e. V. (2026): Schiffsrecycling – Fortschritt anerkennen und fördern. Online unter: <https://www.reederverband.de/inhalt/schiffsrecycling-fortschritt-anerkennen-und-foerdern/> (abgerufen am 17.03.2026).
- Verband Deutscher Reeder e. V. (2026): Sicherheitsmission im Golf: Schutz für zivile Schiffe. Online unter: <https://www.reederverband.de/2026/03/sicherheitsmission-im-golf-schutz-fuer-zivile-schiffe/> (abgerufen am 27.02.2026).
- Wenke, Florian (2026): Fachkräfte, Germany Trade & Invest. Online unter: <https://www.gtai.de/de/trade/indien/branchen/ausbildung-weiterbildung-1843496> (abgerufen am 24.02.2026).
- World Port Index (2026). Online unter: <https://www.arcgis.com/home/item.html?id=976ae810a25245228747b80191f625d0> (abgerufen am 17.03.2026).
- Wygand, Joshua (2025): Indien pumpt rund 8 Mrd. \$ in nationalen Schiffbau, Hansa International Maritime Journal. Online unter: <https://hansa-online.de/schiffbau/indien-pumpt-rund-8-mrd-in-schiffbau-und-maritime-infrastruktur/292585/> (abgerufen am 26.02.2026).