



泰米尔纳德邦政府

泰米尔纳德邦 造船政策 2026



Disclaimer:

This document is a translated version of the original policy document, prepared for reference and information purposes only. While due care has been taken to ensure accuracy and consistency in translation, inadvertent errors, omissions, or variations in interpretation may occur. In case of any discrepancy, ambiguity, or difference between this translated version and the English version, the English version may be referred to for confirmation and clarification. Readers are advised to seek confirmation from the concerned department/authority before relying on this document for any official, commercial, or compliance-related purpose.

免责声明:

本文件是原始政策文件的译本, 仅供参考和信息用途。虽然已尽最大努力确保翻译的准确性和一致性, 但仍可能出现无意的错误、遗漏或解释上的差异。如果本译本与英文版本之间存在任何不一致、歧义或差异, 应以英文版本为准, 以供确认和澄清。建议读者在将本文件用于任何官方、商业或合规相关用途之前, 先向相关部门/机构寻求确认。



泰米尔纳德邦政府

泰米尔纳德邦 造船政策 2026

工业、投资促进与商务部
泰米尔纳德邦政府



目录

1	愿景	01
2	引言	02
3	该州的地理和地质优势	07
4	产业生态系统与人才储备	09
5	本州造船业的发展历程	10
6	制定该政策的必要性	12
7	本政策的适用范围	14
8	泰米尔纳德邦促进船厂建设的激励措施	15
9	协调支持及其他协助	21
10	促进绿色船舶回收的激励措施和补贴	21
11	促进船舶零部件制造业发展的激励措施和补贴	22
12	技能培养与生态系统建设	23
13	政策实施	25
14	政策期间	25



愿景

泰米尔纳德邦致力于成为可持续且技术先进的造船业的全球领导者，将该邦打造为高价值大型远洋船舶（包括超大型原油运输船（VLCC））的枢纽。该邦致力于构建一个既能满足国际贸易动态需求，又能推动绿色创新、循环经济实践及“工业4.0”融合的生态系统。通过建设世界级基础设施、提供有针对性的激励措施，并着力提升可持续性和韧性，泰米尔纳德邦力求成为全球造船商和投资者的首选目的地。通过促进合作、发展先进技能以及恪守环境、社会和治理（ESG）原则，该邦旨在培育一个充满活力的造船产业集群，从而加速经济增长、创造高质量就业，并为海事行业树立新的全球标杆。



得益于其得天独厚的地理位置、雄厚的工业基础设施以及对可持续经济发展的前瞻性规划，泰米尔纳德邦正准备在海运和造船领域迎来一个变革性的发展阶段。



作为印度主要的沿海邦之一，泰米尔纳德邦拥有绵延1,068.69公里的海岸线（占印度总海岸线的9.63%），沿孟加拉湾、印度洋和阿拉伯海分布着由大小港口组成的庞大网络，并拥有悠久的航海传统。该邦还拥有成熟的重工业生态系统，使其成为海事领域的重要参与者。这种历史积淀与现代能力的独特结合，为海事产业未来的增长与创新奠定了坚实基础。

随着人口增长、城市化进程以及开发活动的加速，沿海地区的重要性日益凸显。泰米尔纳德邦的沿海地区拥有三个主要港口、七个政府专用港口和17个非主要港口，此外还有渔港以及种类繁多的沿海和港口相关产业，包括核电站、火电厂、炼油厂和化肥厂。该海岸还拥有红树林、珊瑚礁、海藻床、海草床、盐沼、泥滩和沙丘等多种多样的沿海栖息地。该邦还拥有众多河流、河口和泻湖。

造船与船舶修理行业——概述

全球造船业是一个规模庞大的市场，预计到2025年其价值将达到约1550亿至1700亿美元，相当于约13万亿至14.5万亿卢比。此外，预计到2032年，全球船舶维修与保养服务市场将发展成为一个价值532.3亿美元的产业。

相比之下，印度的造船业规模依然相当有限，仅为USD 8.8亿至11.2亿 (Rs. 7,450至9,520克罗尔)，约占全球市场份额的0.06%。鉴于印度约95%的贸易量和70%的贸易额通过海运完成，这一差距尤为显著，凸显了该国对海运的依赖与其国内造船能力之间存在巨大落差。印度船队规模呈现稳步增长态势，从2019年的1,429艘 (1,275万总吨) 增至2023年的1,526艘 (1,374万总吨)。

然而，该行业仍面临诸多挑战，包括产能有限、技术差距、投入成本上升，以及与中、韩、日等造船强国相比全球竞争力较弱等问题。

尽管目前印度在全球船舶修理市场中的份额不足1%，但鉴于近7%至9%的国际航运流量经过我国海岸线300海里范围内，印度完全有潜力成为全球船舶修理中心。面对Rs. 6,000克罗尔的潜在市场规模，印度目前的年船舶修理业务量估计仅为Rs. 2,000克罗尔 (2.4亿美元)。此外，值得注意的是，未来十年内，该国在船舶维修行业的潜力可进一步扩大至Rs. 14,000克罗尔以上 (17亿美元)，从而实现该国相关能力的本土化

船舶维护主要包括计划内维护和计划外维护。计划内维护的主要子类别包括预防性维护、纠正性维护、基于风险的维护和基于状态的维护。维修船坞有多种类型，包括滑移式船坞、船舶升降机、浮船坞、干船坞等，

要建立一个蓬勃发展的造船、维护和船舶修理生态系统，拥有一个强大且本土化的零部件生态系统至关重要。船舶运营的关键部件包括发动机、电气系统、推进系统、导航系统等，

值得注意的是，目前全球造船市场份额的约95%由3个国家瓜分，其中中国占据最大份额 (约51%)。



国家	占全球造船业的百分比	占全球海岸线总长的百分比	占全球人口的比例	占全球GDP的百分比
中国	50.73%	1.84%	17.58%	16.80%
韩国	28.28%	0.76%	0.64%	1.74%
日本	15.38%	1.78%	1.54%	3.97%
总计	94.39%	4.38%	19.76%	22.51%

在此背景下，要使该国的市场份额从目前的微不足道水平显著提升，当务之急仍是进行大量有针对性的投资和战略干预。联邦政府近期推出的举措，包括宣布一项总额为Rs. 69,725克罗尔的扶持计划以振兴印度造船业——该计划包含Rs. 25,000克罗尔的海事发展基金以及资金规模达Rs. 24,736克罗尔的造船金融援助计划 (SBFAS) ——旨在弥补此前已识别的短板，并提升印度在全球造船业格局中的地位。



该政策旨在补充和完善印度政府的各项政策与举措,从而致力于将泰米尔纳德邦打造为印度的造船与修船中心。

绿色船舶回收——概述

2024年,全球船舶拆解市场规模约为40.8亿美元,预计到2030年将达到130亿美元,复合年增长率(CAGR)约为7.4%。每年约有800至1,300艘船舶(从小型近海支援船到好望角型散货船和超大型油轮)被拆解,以回收高品质钢材(回收率高达95%)、有色金属和机械部件。

据估计,2020年美国生产的钢铁中有71%来自回收原料,这主要归因于船队老化(船舶平均使用寿命为25至30年)、严格的报废船舶管理法规(《香港公约》、《欧盟船舶回收条例》)以及对低碳材料需求的增长。

南亚地区以印度(33.85%)和孟加拉国(43.17%)为首,其拆解的船舶总载重吨数占全球船舶拆解总量的70%以上。其他地区包括土耳其(7.41%)、巴基斯坦(7.17%)和中国(1.39%)。

除了回收活动本身带来的主要效益外,该行业还与其他相关产业提供了低成本、低碳的铁质原料,从而使周边地区的制造业生态系统极具竞争力。



从地质和地理角度来看，泰米尔纳德邦拥有得天独厚的自然优势，这使其成为印度大型造船作业的首选之地。

庞大的沿海基础设施

该邦绵延的海岸线形成了一片广阔的海域，北起蒂鲁瓦卢尔县，南至卡尼亚库马里。这条海岸线占印度总海岸线长度的9.63%，沿孟加拉湾、阿拉伯海和印度洋分布，为船厂开发提供了多种选址方案。

最佳水深条件

泰米尔纳德邦的沿海水域拥有有利的水深分布，这对建造载重吨位超过200,000吨 (DWT) 的船舶以及开展其他下水作业至关重要。该邦沿海水下地形提供了天然的深水通道，从而最大限度地减少了对资本性疏浚和维护性疏浚的需求，进而改善了船厂的财务基础，并降低了对环境的影响。

天然防护系统

泰米尔纳德邦的海岸得益于多种天然防御机制，这些机制能减轻极端天气事件和沿海灾害的影响，从而增强造船业及相关基础设施的韧性。

沿海绵延的红树林在气旋来袭时，能起到抵御风暴浪的屏障作用。

在该州绵延的海岸线上，天然沙丘起到了抵御海岸侵蚀和风暴潮的屏障作用。

曼纳尔湾拥有广阔的珊瑚礁，这些珊瑚礁如同天然的防波堤，能够消散波浪能量，从而降低沿海地区的受损风险。

造船的理想气候

泰米尔纳德邦的热带气候以季节变化温和为特征，为全年不间断的造船作业提供了有利条件。该邦位于北纬8°4'至13°35'之间，得益于稳定的气温和可预测的天气模式，能够支持持续的造船和修船活动。这些气候优势有助于最大限度地减少天气因素造成的干扰，与位于多雨或季节性气候剧烈波动地区的船厂相比，能确保更高的运营效率。

泰米尔纳德邦的降雨分布为造船活动带来了显著的运营优势。该邦的年降雨量主要集中在东北季风期间(443.3毫米),即10月至12月,因此为关键的施工活动留出了较长且连续的干旱期。泰米尔纳德邦南部地区年均降雨天数为54至60天,相比西海岸地区因季风导致施工长期中断的情况,这确保了施工活动受到的干扰降至最低。

战略地质位置

泰米尔纳德邦的地理位置具有独特的地质优势:

毗邻国际航运通道

该邦毗邻孟加拉湾,可直接通往国际深水航道,从而缩短了船舶运往全球市场的距离。

稳固的地质基础

沿海地区地处地质稳定的地层之上,适合建设重工业基础设施,从而最大限度地减少了地基和结构工程方面的挑战。

这些地质和地理优势提供了天然条件,既能最大限度地减少基础设施投资,又能最大限度地提高运营效率,并有效防范环境风险,从而使该州成为造船及其他相关活动的理想停靠港。



成熟的工业基础

该邦拥有超过4万家工厂，数量居全国之首，并拥有一个多元化、成熟且发达的工业生态系统。泰米尔纳德邦在电子产品出口领域占据无可争议的领先地位，2024-25年度其出口额占全国总量的41.23%。

该州的经济结构均衡，第一、第二和第三产业共同推动了该州的整体增长与发展。该州的工业化进程以产业集群的发展为显著特征，这有力地推动了全州的区域发展，实现了经济的均衡分布。

泰米尔纳德邦拥有深厚的知识人才储备，并依托遍布全州的全球及国内知名大学、理工学院和工业培训学院网络。这使该邦能够进军未开发的新兴领域，并为全国开辟先河。该邦拥有白领和蓝领劳动力并存独特优势，从而实现了制造业与设计服务的协同发展。

现有的汽车、国防及零部件产业生态系统，为船舶零部件制造、系统集成及设计服务提供了坚实的基础。位于金奈附近卡图帕利的现有L&T船厂拥有超过1,000家供应链合作伙伴，这既验证了该模式的可行性，也印证了该邦在该领域的实力。



本州造船业的历史

泰米尔纳德邦拥有丰富而悠久的海洋遗产，体现了数百年来的航海技艺和造船传统。从早期船只（如传统的卡图马拉姆号）的使用开始，当地造船匠人便掌握了“缝合板式”造船等技术，这使得在季风海域进行长途航行成为可能。这些早期的创新为该邦持续的海洋卓越成就奠定了基础。

早期航海传统

泰米尔海员是印度洋地区最早建造和驾驶远洋船舶的人群之一。历史记载和当地传统表明，科罗曼德尔海岸沿线的沿海社区曾使用多功能木船进行贸易、捕鱼和旅行。考古和文献证据表明，泰米尔人的海上活动可追溯至公元前3世纪之前。



桑伽姆时期

在桑伽姆时期（约公元前3世纪至公元3世纪），泰米尔纳德邦的港口成为了全球贸易的繁荣中心。位于卡韦里河口的卡韦里普姆帕蒂纳姆（亦称普哈尔），曾是早期乔拉王国的主要港口。《帕蒂纳帕莱》和《西拉帕蒂卡拉姆》等泰米尔文学作品生动地描绘了该港的繁忙景象、商船往来以及海关活动。

在今普杜切里附近的阿里卡梅杜进行的考古发掘揭示了可追溯至公元前2世纪的印度与罗马之间紧密的贸易联系。科尔凯和阿扎甘库拉姆等遗址进一步证实了早期船坞、码头和仓库的存在，印证了泰米尔纳德邦在古代海上贸易中的核心地位。

中世纪的海上扩张

泰米尔海权在中世纪的乔拉王朝时期达到鼎盛。公元9世纪至13世纪期间，乔拉海军的影响力遍及斯里兰卡和东南亚。公元1025年左右，拉杰恩德拉·乔拉一世率领的著名远征，充分展示了该地区先进的造船技术和海军组织能力。以艾努鲁瓦尔、马尼格拉姆和纳纳德西为代表的商人行会，开辟了连接泰米尔港口与东南亚、斯里兰卡、中国及中东地区的贸易航线，从而催生了一个商业繁荣的黄金时期。



殖民时期与现代发展

在殖民时期，纳加帕蒂南、图图库迪和普利卡特等港口在葡萄牙、荷兰和英国的统治下逐渐成为重要的贸易中心。这些港口促进了区域和国际贸易，并推动了海上基础设施的发展。马德拉斯（现称金奈）作为东印度公司的重要港口而建立，进一步巩固了该邦在船舶修理、维护及海事产业中的地位。

传承与延续

泰米尔纳德邦的造船与海洋传统，从本土工艺到现代工业能力，始终一脉相承。古代港口、贸易行会及海军成就的遗迹，彰显了该邦与海洋之间源远流长的联系。这一深厚的历史根基，持续激励着泰米尔纳德邦的现代愿景，即重振雄风，成为造船、海洋服务及蓝色经济倡议的全球枢纽。



制定该政策的必要性

造船业是一个具有重大经济、工业和就业潜力的战略性行业。除了作为独立制造业发挥作用外，造船业还为多个领域带来了巨大的积极外部效应，包括钢铁、电气与电子、精密工程、港口基础设施、物流以及航运服务等领域。

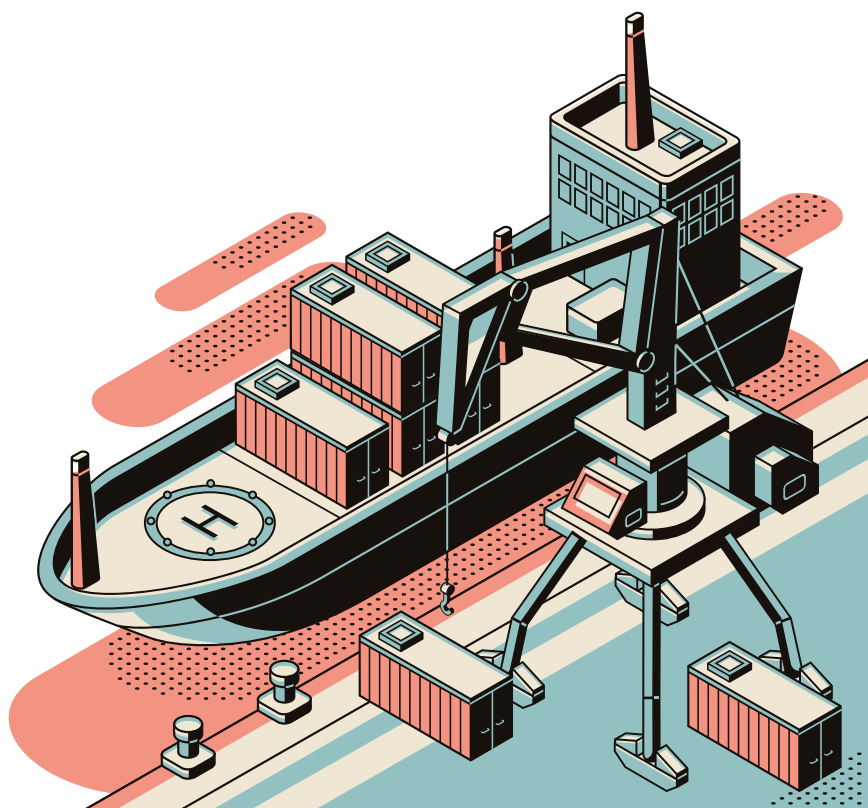
据估计，船舶建造总价值的约65%来自配套和重型工程行业，这凸显了该行业推动全面工业发展的能力。造船业也是重要的就业创造者，在制造业活动中拥有最高的就业乘数效应，估计为6.4。例如，印度国产航空母舰“维克兰特”号 (INS Vikrant) 的建造项目涉及500多家微型、小型和中型企业 (MSMEs)，在船厂运营中直接雇佣了2,000名员工，并在配套及相关产业中创造了另外12,000个就业岗位。

这充分体现了该行业在各技能层次创造大量就业机会的潜力，特别是通过在制造、物流和港口服务领域提供与技能相匹配的就业岗位，为沿海地区的妇女和青年创造就业机会。

造船业不仅能促进就业和工业增长，还具有重要的战略意义。推进海事资产的本土化进程，对于增强能源安全和加强国防准备至关重要。

从宏观经济角度来看，该行业资本生产率较高，投资乘数约为1.82。这意味着对该行业的投资可产生近乎两倍的经济产出，从而进一步证明了建立专门政策框架的必要性。

鉴于上述地理和经济优势以及社会效益，有针对性的政策干预将有助于该国充分释放该行业的潜力。因此，制定专门的造船政策对于释放和利用该行业的潜在潜力至关重要。







本政策的适用范围

该政策旨在通过提供具有竞争力的激励措施和世界一流的基础设施,使泰米尔纳德邦成为全球船厂的首选目的地。该政策还致力于发展集设计、制造、维修、研发和培训于一体的造船产业集群。该政策高度重视可持续发展、ESG合规以及工业4.0实践,确保创新、环境责任和先进技术成为该邦造船业发展的核心。本政策所指的“船厂”包括该邦内从事船舶制造、修理和维护的任何企业。

本政策涵盖的船舶/结构类型

1. 制造以下类别海上结构的船厂将有资格获得该政策提供的激励措施
 - a. 用于远洋及沿海贸易的大型远洋船舶;
 - b. 中型专用船舶
 - c. 国防 / 海军舰艇与海岸警卫队
 - d. 豪华游艇
 - e. 潜艇及任何用于运输的水下设备
 - f. 机械化渔船(不包括拖网渔船和玻璃钢(FRP)船)
 - g. 其他使用替代燃料的船只/船舶以及
 - h. 其他海上设施——移动式海上钻井平台(MODU)、海上支援船(OSV)、固定式平台、水下及辅助设备、用于船舶维修和保养的海上船坞等,
2. 任何从事船舶维护、修理和回收业务的企业,但不包括再生钢加工及类似活动。

特殊目的实体 (SPV) - NSHIPTN

该邦应根据SIPCOT设立一个具有独立法人资格的特殊目的实体 (SPV)。印度政府提名的机构也可受邀成为主要利益相关方。该SPV应通过印度政府提供的海侧设施以及由SIPCOT代表的邦政府提供的陆侧设施,促进并确保在已确定的产业集群内更顺畅地建立船厂。该SPV还将在促进该邦新建船厂的融资方面发挥关键作用。

该公司的业务范围包括

- a. 陆侧和海侧基础设施的建设
- b. 与造船公司成立合资企业
- c. 向船厂租赁关键资产
- d. 协助筹集资金并汇集投资者,为该州设立的船厂提供资金或进行投资
- e. 该州与造船业相关的任何其他重要活动。

泰米尔纳德邦促进船厂建设的激励措施

泰米尔纳德邦的激励机制借鉴了那些成功发展出世界级船厂基础设施和造船能力的领先海事大国的经验。韩国的“K-造船超级飞跃愿景2040”计划得到了2万亿韩元(13亿美元)国家造船基金的支持。日本1万亿日元(65亿美元)的“国家造船厂”模式,其特点是由政府建设基础设施并出租给私营运营商。新加坡的“海事集群基金”提供最高90%的配套资金,重点支持技能提升、数字化转型和基础设施建设。这些国际模式表明,具有竞争力的海事产业在起步阶段需要政府的大力支持,特别是对于资本密集型的船厂基础设施以及技术密集型的船舶建造和维修领域。泰米尔纳德邦的做法在借鉴这些行之有效的框架基础上,融合了本邦的独特优势,并针对当地工业发展的优先事项制定了相应措施。

凡从事本政策范围所列海事结构制造、修理及维护业务的船厂,只要承诺投资额不低于Rs. 1,000克罗尔且能创造至少1,000个就业岗位,即可根据本政策获得结构化援助方案(SPA)。

船厂可选择利用以下列出的四项激励措施/财政支持方案中的一项,作为《特别促进协议》(SPA)的一部分:

选项 1:股权投资

州政府可直接(或)通过指定的政府机构,成为拟建设施的少数股权投资者。船厂可向实施指南中指定的实体提交商业提案,以寻求股权投资。

若股权投资以现金形式提供,则应首先以分期债务形式提供,并设定明确的里程碑节点。在达成里程碑节点后,该债务将转换为最高不超过49%的股权,随后将发放后续分期债务。

对于资金需求较高的项目,也可根据具体情况提供混合证券融资或夹层融资(如可转换债券),并需配套相应的投资及退出计划。股权投资也可通过土地或任何形式的实体关键基础设施资产进行注入,包括但不限于以下所述:

列表 1:关键基础设施资产

- | | |
|--------------|-------------|
| a. 干船坞或船舶升降机 | c. 龙门系统 |
| b. 重型起重机 | d. 码头、栈桥和船台 |

国家应与投资船厂协商,通过上述形式共同建设所需的基础设施。

选项 2:资产租赁

国家应通过指定的实体,对船厂的关键资产(土地除外,但不限于《清单1》中列为”关键基础设施资产”的资产)进行购买并回租,其价值上限为Rs. 6,000克罗尔或项目总成本的20%,以较低者为准。资产租赁应根据具体情况,采取以下组合方式进行安排:

- a) 固定租赁比例和
- b) 可变租赁比例

最终达成投资者与泰米尔纳德邦政府双方均可接受的内部收益率。该邦所有项目的年度资金流出总额应限制在Rs. 1,000克罗尔以内。任何未使用的年度拨款可结转至后续年度。

根据该安排,设立船厂的造船公司可根据其运营需求购置关键船厂资产,随后将这些资产出售给特殊目的实体(SPV)。随后,特殊目的实体将根据双方商定的合同条款,立即将这些资产回租给造船公司。租赁条款(包括租赁费率及其他条件)将通过参照主要船厂的水平,或由关键资产供应商组成的评审委员会来确定,同时会考虑相关资产的折旧及使用寿命。

方案3:对符合条件的固定资产提供资本补贴及其他激励措施

项目类别和标准投资期(SIP)	投资承诺范围(单位:千万卢比)		最低就业标准	资本补贴*
	最低投资额	最高投资额		
Kappal - 15年的SIP	不低于Rs. 12,000克罗尔		4,000	符合条件的固定资产的25%
Vangam - 12年的SIP	5,000	11,999	2,000	符合条件的固定资产的20%
Navaai - 10年的SIP	2,000	4,999	1,000	符合条件的固定资产的15%
Kalam - 8年的SIP	1,000	1,999		符合条件的固定资产的10%

此外,自首艘船舶下水之日起(含首艘船舶)六(6)年内,作为绿色船舶的船舶总载重吨数达到至少450吨的船厂,有资格在投资期结束时获得相当于累计合格固定资产(EFA) 2%的额外资本激励,但上限为Rs. 300克罗尔。

每笔激励款项将在10年内分批拨付。各笔款项的拨付将根据项目实施里程碑确定,具体细节将在实施指南中详细说明。

除方案3中的资本补贴外,船厂还将有资格获得以下激励措施:

利息补贴

船厂有资格获得2%的利息补贴,该补贴以退还项目融资实际贷款利率的形式发放,每年最高Rs. 10克罗尔,为期15年。

绿色产业激励措施

船厂若为开展绿色举措或在船舶制造中应用绿色技术,或实施《实施指南》中列明的任何绿色举措相关活动,投资额不低于Rs. 100克罗尔,则有资格获得50%的补贴。该补贴以项目总成本的2%或单个项目Rs. 50克罗尔为限(以较低者为准),并在承诺投资完成后一次性发放。

根据法律规定对绿色资产进行的投资,不应视为符合该政策中绿色产业激励措施的适用条件。

方案4:与产量挂钩的激励措施

投资于上述第3项所定义的卡帕尔类别的船厂,有资格获得与产量挂钩的激励,金额最高可达船舶价值的15%,但以商业投产之日起10年内每年累计EFA的2.5%为上限。根据造船财政援助计划(SBFAS)获得激励的船舶,有资格获得本政策下的生产关联激励(PLI)。计算激励金额时,应采用SBFAS确定的船舶最终价值。

如果船厂在某一年(或若干年)未使用该激励措施,该年度的激励额度将结转至后续年度。

关于如何选择各项方案的具体流程和程序,将在实施指南中详细说明。



作为结构化援助方案组成部分的常见财政激励措施

培训补贴

船厂有资格获得培训补贴，补贴标准为每名本地雇员每月10,000卢比，为期2年。

电力税收优惠

船厂从泰米尔纳德邦电力分配公司 (TNPDC) 购买的电力，或由自备电源生产并自用的电力，可享受为期5年的电力税豁免。

工业用房

政府支持“步行上班”的理念，以缓解城市拥堵并改善工作与生活的平衡。将鼓励船厂在工作区域5公里半径范围内为员工建设住宿和宿舍设施。

在船厂内开发的住宅设施，或在工作区域5公里半径范围内为员工提供的住宿及宿舍设施（即住房设施的入口应位于距项目场地入口10公里直线距离内），应视为第3项——资本补贴下的“符合条件固定资产”，但前提是其金额不得超过符合条件固定资产总额的5%。

对相关行业的支持与激励措施

1. 促进设计机构发展的激励措施

船舶设计公司若在州内设立了界定明确的设施，并创造了高薪岗位，可就相关工资成本申请工资补贴，补贴比例第一年为30%，第二年为20%，第三年为10%，但须满足以下条件：

- a. 该项目必须在运营后的头三年内直接提供200个就业岗位。
- b. 该项目不得曾享受过工业、投资促进与商业部提供的结构化援助方案。

高薪职位应定义为每位员工每月工资成本不低于10万卢比的职位。工资成本应指员工根据《1952年雇员公积金及杂项规定法》第2(b)条所定义的“基本工资”。



2. 促进研发机构和全球能力中心(GCC)发展的激励措施

研发资格标准

符合本文所列资格标准的研发企业,在满足以下条件的前提下,有资格享受本节所述的激励措施:

1. 必须在4年的标准投资期内,对符合条件的固定资产进行至少Rs. 50克罗尔的投资,并创造50个就业岗位
2. 项目内或项目外界限分明的设施
3. 必须在泰米尔纳德邦从事与海运相关的研发工作

GCCs的资格标准

该合资企业必须在政策期内开始运营,并在4年的标准投资期内创造至少500个就业岗位。

适用特别优惠

A. 特别资本补贴

为支持符合条件的企业,将针对符合条件的固定资产发放25%的专项资本补贴,该补贴自达到最低就业人数之日起,分10年等额分期发放,上限为Rs. 25克罗尔,以较低者为准。

B. 培训激励

符合条件的企业可为泰米尔纳德邦居民申请培训激励,金额为每人每月10,000卢比,为期12个月。该激励措施适用于新增净就业岗位。

C. 质量认证激励措施

获得ISO、ISI、BIS、FPO和BEE等认证,或任何其他与航运业相关的国家或国际认证的项目,将获得相当于获得该认证所产生总成本50%的补贴(该成本须经特许会计师核证),且在投资期间内补贴上限为1000万卢比。

D. 知识产权激励措施

对于专利、版权、商标及地理标志的注册,政府将在投资期间内报销该项目50%的费用,最高限额为1000万卢比。

E. 创新实验室激励措施

为促进这些满足创新集群需求并能推动研发工作的实验室发展,将对创新实验室设立的初始资本(EFA)予以50%的报销,最高限额为1000万卢比。此项激励措施仅适用于已通过NABL认证、ISO认证,或获得其他适用于航运/造船行业的国家或国际认证的创新实验室。

F. 许可费用激励措施

符合条件的企业可在4年的标准投资期内,就购买专用软件许可证所产生的费用享受50%的许可费用激励,最高限额为1000万卢比。

G. 产品测试与原型制作激励措施

为鼓励本州开展原型制作,符合条件的企业在建立产品测试和原型制作设施时,可获得相当于总工程费(EFA) 25%的补贴,最高限额为1000万卢比。

H. 其他标准激励措施

该项目还将有资格享受标准激励措施,即5年电力税豁免、印花税豁免,以及最高1000万卢比的绿色产业激励。



协调支持及其他协助

作为定向激励措施的补充，泰米尔纳德邦将提供一个涵盖便利化服务、基础设施建设等方面的全方位支持生态系统。

1. “一站式”项目服务

所有审批（环境许可、土地使用、建筑许可、公用设施接入）都将通过州“单一窗口”门户网站内的专用界面进行处理，从而确保端到端的追踪以及规定的决策时限。

每个项目都将配备专职联络官，负责与各职能部门的港口、工业、环境、公用事业及劳工部门协调，以解答疑问并加快审批流程。

2. 集成基础设施集群

将在造船产业集群内建立海事工业园，每个工业园均将配备预先铺设的道路、变电站、供水网络、集中污水处理厂以及重型起重码头岸墙。

由特殊目的实体（SPV）设立的“共享通用用户设施”将包括板材加工车间、喷砂和喷漆生产线以及集中式危险废物处理单元，从而降低零部件制造商的资本支出。

3. 土地与公用设施支持

符合条件的项目在分配沿海及港口毗邻地块时将获得优先权，租赁期限最长可达99年。

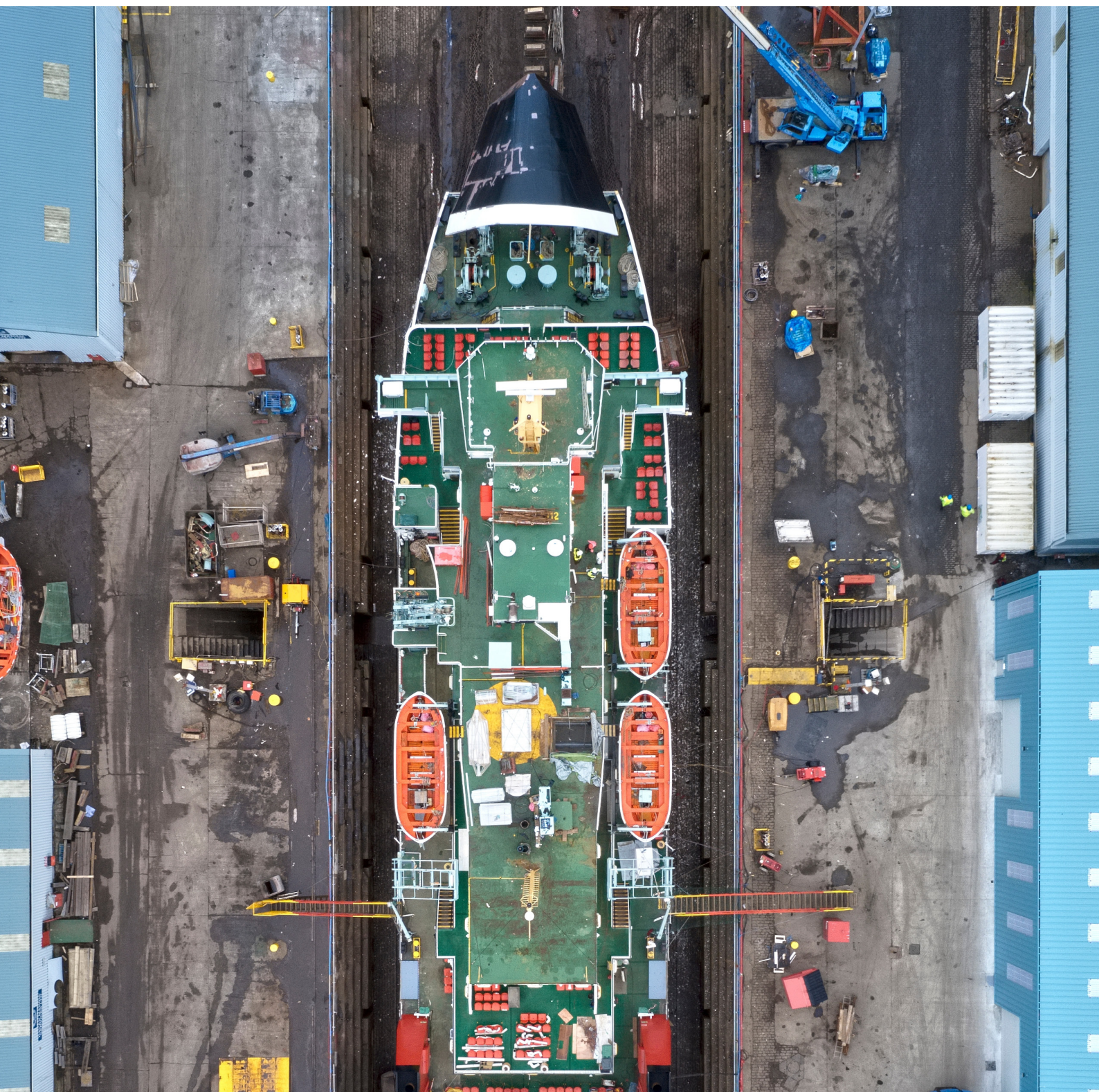
促进绿色船舶回收的激励措施和补贴

政府将在本邦推动绿色船舶拆解产业集群的建设。除中央政府针对在本邦拆解的船舶发放的拆船抵免凭证外，本邦还将提供最高达拆船费（EFA）15%的资本补贴，该补贴将在15年内以等额分期形式发放。前5家投资额不低于Rs. 50克罗尔且雇佣员工不少于100人的船舶拆解厂将有资格获得相关激励措施。相关设施必须获得《香港国际安全与无害环境拆船公约》（2009年5月15日首次通过）及《欧盟船舶拆解条例》（2013年11月20日首次通过）的认证。



促进船舶零部件制造业发展的激励措施和补贴

凡在零部件制造领域进行投资，且其产出(按发票金额计算)至少50%供应给船厂，同时承诺投资额不低于Rs. 50克罗尔且承诺创造至少100个就业岗位的项目，均有资格享受激励措施。相关激励措施将依据《2021年泰米尔纳德邦工业政策》中关于“朝阳产业”的认定规定予以适用。投资额在Rs. 50克罗尔至Rs. 499克罗尔之间的项目将被视为“大型项目”，而投资额超过Rs. 500克罗尔的项目则将按照《2021年泰米尔纳德邦工业政策》中的分类标准予以认定。



为满足全球造船业日益增长的需求，泰米尔纳德邦政府将与印度海事大学 (IMU) 合作，设计并开设符合行业需求的专项课程。该邦的造船技能发展战略将建立一个多层次、多机构参与的生态系统，将工业培训学院 (ITIs)、理工学院、工程学院和州立大学有机地连接起来。

在已确定的拟建造船中心港口选址周边，应采取以下措施：

- a. 绘制将作为技术人才输送渠道的ITIs、理工学院和工程学院的分布图
- b. 在选定的机构中建设实验室/车间等专项基础设施
- c. 这些机构将开设针对已确定的岗位职责特别设计的课程，并与业界合作，课程完成后将由TNSDC颁发联合证书。
- d. 此外，应将通过实习/学徒制进行的在职培训纳入课程安排中。

上述举措将依托“Naan Mudhalvan”平台、就业与培训部 (DET) 以及技术教育局 (DOTE)，构建一条从入门级技工到高级工程项目的无缝衔接技能发展通道。其重点在于通过采用先进技术和创新方法，提升生产力、精度和创新能力，从而实现造船与修船工艺的现代化。该邦还将与全球海事及相关技术机构以及国际行业领军企业合作，提供专业培训项目。

制度框架

将成立一个州级造船技能委员会，成员包括印度海事大学 (IMU)、海事教育与培训局 (DET)、海事技术与工程局 (DOTE) 以及泰米尔纳德邦技能发展公司 (TNSDC)。该委员会将负责协调各机构间的课程设计、标准制定、认证、师资培养及技术整合工作，并确保在海事技能发展领域采用国际最佳实践。

课程的主要特点

1. 聚焦工业4.0

该课程将重点关注造船业的数字化转型,并由全球行业专家共同开发。核心领域包括船舶设计、预测性维护、机器人制造和先进自动化。课程将融合日本“制造”(Monozukuri)理念以确保质量,并采用欧洲的软件工具进行数字化设计。课程内容将持续更新,以跟上新兴技术和行业趋势的发展步伐。

2. 培训项目范围

该项目将同时开设短期认证课程,以实现快速技能提升;以及长期文凭和学位课程,旨在培养船舶工程师、数字设计师和机器人专家等高技能专业人才。项目将重点培养跨职能技能,将传统工艺与现代造船技术相结合。

为了确保包容性增长,有针对性地提升渔民和沿海社区的技能至关重要。经遴选的候选人将获得相关激励措施,包括培训津贴、在“Naan Mudhalvan”和“Vetri Nichayam”计划中享有优先录取资格,以及参与港口、船厂和物流领域的就业安置项目。

3. 基于模拟的学习

现代化培训设施,包括模拟实验室和增强现实/虚拟现实(AR/VR)设备,将为学员提供沉浸式的实践体验。学员将使用全球船厂采用的先进技术进行培训,例如机器人焊机、数控机床以及基于物联网的系统,确保他们具备应对实际应用的能力。

4. 行业合作与知识共享

该学院将与国内外船厂开展合作,以促进知识共享、技术融合以及与行业需求的实时对接。通过与全球造船企业和科技公司的合作,将确保培训课程能够反映造船、维护和修理领域的最新发展动态。

5. 与国家技能资格框架的衔接

所有课程都将与国家技能资格框架(NSQF)的3至8级相对应,确保从技术员到工程师的职业发展路径清晰明确。

- ITIs将与IMU及行业专家合作,提供职业技能培训。
- 理工学院和工程学院将开设船舶设计、自动化及数字化造船等领域的进阶文凭课程和学位衔接课程。
- Naan Mudhalvan 平台将开设衔接课程和进修课程模块,以支持持续学习、技能提升及就业安置。

行业合作与公私合作

为提高行业参与度，国家将鼓励船厂及相关行业通过公私合作，在政府机构内设立技能发展中心。

在最初的三年内，合作行业可获得：

- 可使用各类基础设施，例如工坊空间、公用设施以及联合品牌使用权。
- 针对教职人员、设备及受训人员的培训补贴或费用分担支持。
- 根据“Naan Mudhalvan”或“NSDC”框架进行快速认定。

这些合作将推动设计符合行业人力需求和全球认证标准的行业专项课程。

激励机制

在政府机构内设立技能发展中心或卓越中心的行业，将有资格获得每名员工每月1,000卢比的额外培训补贴。这些激励措施将与可量化的成果挂钩，例如就业率、获得认证的人员数量以及实现的技术转让程度。这一综合性且具有前瞻性的战略将打造一支具有全球竞争力的劳动力队伍，促进当地就业，并使泰米尔纳德邦成为现代造船和海事创新领域的领先中心。

政策实施

《泰米尔纳德邦造船政策》将按照实施指南文件执行，该文件将在政策发布后公布。

政策期间

本政策自通知之日起有效期为5年，或直至发布新政策为止，以较晚者为准。本政策可根据行业要求不定期进行修订。





泰米尔纳德邦政府

www.investingintamilnadu.com