



REGIERUNG VON TAMIL NADU

Tamil Nadu Schiffbaupolitik 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.

Haftungsausschluss:

Dieses Dokument ist eine übersetzte Fassung des ursprünglichen Richtliniendokuments und dient ausschließlich zu Referenz- und Informationszwecken. Obwohl mit größter Sorgfalt auf die Richtigkeit und Konsistenz der Übersetzung geachtet wurde, können unbeabsichtigte Fehler, Auslassungen oder Abweichungen in der Auslegung auftreten. Im Falle von Unstimmigkeiten, Mehrdeutigkeiten oder Abweichungen zwischen dieser übersetzten Fassung und der englischen Fassung ist zur Bestätigung und Klärung die englische Fassung heranzuziehen. Lesern wird empfohlen, sich bei der zuständigen Abteilung/Behörde zu vergewissern, bevor sie sich für offizielle, geschäftliche oder Compliance-bezogene Zwecke auf dieses Dokument stützen.



REGIERUNG VON TAMIL NADU

Tamil Nadu Schiffbaupolitik 2026

Abteilung für Industrie, Investitionsförderung und Handel
Regierung von Tamil Nadu



Inhaltsverzeichnis

1	Vision	01
2	Einleitung	02
3	Geografische und geologische Vorteile des Bundesstaates.....	07
4	Industrielles Ökosystem und Talentpool	09
5	Geschichte des Schiffbaus im Bundesstaat	10
6	Notwendigkeit der Richtlinie	12
7	Geltungsbereich der Richtlinie.....	14
8	Anreize zur Förderung des Werftbaus in Tamil Nadu	15
9	Unterstützung bei der Moderation und sonstige Hilfestellungen.....	21
10	Anreize und Fördermittel zur Förderung eines umweltfreundlichen Schiffsrecyclings.....	21
11	Anreize und Fördermittel zur Förderung der Fertigungsindustrie für Schiffsbauteile	22
12	Kompetenzentwicklung und Aufbau eines Ökosystems.....	23
13	Umsetzung der Politik.....	25
14	Laufzeit der Richtlinie	25



Vision

Tamil Nadu strebt an, sich als weltweit führender Standort für nachhaltigen und technologisch fortschrittlichen Schiffbau zu etablieren und den Bundesstaat als Drehscheibe für hochwertige, große Hochseeschiffe, einschließlich Very Large Crude Carriers (VLCCs), zu positionieren. Der Bundesstaat hat sich zum Ziel gesetzt, ein Ökosystem zu entwickeln, das den dynamischen Anforderungen des internationalen Handels gerecht wird und gleichzeitig grüne Innovationen, Praktiken der Kreislaufwirtschaft sowie die Integration von Industrie 4.0 vorantreibt. Durch die Schaffung einer Infrastruktur von Weltklasse, gezielte Anreize und einen Fokus auf Nachhaltigkeit und Resilienz strebt Tamil Nadu danach, sich als bevorzugter Standort für globale Schiffbauer und Investoren zu etablieren. Durch die Förderung von Zusammenarbeit, der Entwicklung fortgeschrittener Kompetenzen und der Einhaltung von Umwelt-, Sozial- und Governance-Prinzipien (ESG) zielt der Bundesstaat darauf ab, einen dynamischen Schiffbaucoluster zu fördern, der das Wirtschaftswachstum beschleunigt, hochwertige Arbeitsplätze schafft und neue globale Maßstäbe für die maritime Industrie setzt.



Tamil Nadu steht vor einer Phase des Umbruchs im Seeverkehr und im Schiffbau, angetrieben durch seine strategischen geografischen Vorteile, seine solide industrielle Infrastruktur und eine zukunftsorientierte Vision für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung.



Als einer der bedeutendsten Küstenstaaten Indiens verfügt Tamil Nadu über eine 1.068,69 km lange Küstenlinie (9,63 % der gesamten Küstenlänge Indiens) und beherbergt ein ausgedehntes Netz aus großen und kleinen Häfen entlang des Golfs von Bengalen, des Indischen Ozeans und des Arabischen Meeres, das auf einer langjährigen Tradition maritimer Aktivitäten beruht. Der Bundesstaat verfügt zudem über ein gut etabliertes Ökosystem für den Schwermaschinenbau, was ihn zu einem wichtigen Akteur im maritimen Sektor macht. Diese einzigartige Kombination aus historischer Stärke und moderner Kompetenz bildet eine solide Grundlage für zukünftiges Wachstum und Innovation in der maritimen Industrie.

Die Küstengebiete gewinnen aufgrund des Bevölkerungswachstums, der Urbanisierung und der zunehmenden Entwicklungsaktivitäten zunehmend an Bedeutung. Die Küste von Tamil Nadu verfügt über drei große Häfen, sieben staatliche Sonderhäfen und 17 kleinere Häfen sowie Fischereihäfen und eine Vielzahl von Küsten- und Hafenindustrien, darunter Kern- und Wärmekraftwerke, Raffinerien und Düngemittelwerke. Die Küste ist zudem mit vielfältigen Küstenlebensräumen wie Mangroven, Korallenriffen, Seetangwäldern, Seegraswiesen, Salzwiesen, Wattflächen und Sanddünen gesegnet. Der Bundesstaat verfügt zudem über eine Reihe von Flüssen, Flussmündungen und Lagunen.

Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie – Ein Überblick

Die weltweite Schiffbauindustrie stellt einen bedeutenden Markt dar, dessen Wert im Jahr 2025 auf etwa 155 bis 170 Milliarden US-Dollar geschätzt wird, was etwa 13 bis 14,5 Billionen Rupien entspricht. Darüber hinaus wird der weltweite Markt für Schiffsreparatur- und Wartungsdienstleistungen bis 2032 voraussichtlich ein Volumen von 53,23 Milliarden US-Dollar erreichen.

Im Gegensatz dazu bleibt Indiens Schiffbausektor mit 0,88 bis 1,12 Milliarden US-Dollar (7.450 bis 9.520 Crore Rupien) bemerkenswert bescheiden und macht etwa 0,06 % des weltweiten Marktanteils aus. Diese Diskrepanz ist besonders auffällig, da Indien etwa 95 % seines Handelsvolumens und 70 % seines Handelswerts über den Seeverkehr abwickelt, was eine erhebliche Diskrepanz zwischen der Abhängigkeit des Landes von der Schifffahrt und seinen heimischen Schiffbaukapazitäten verdeutlicht. Die indische Flotte verzeichnete ein stetiges Wachstum von 1.429 Schiffen (12,75 Millionen BRZ) im Jahr 2019 auf 1.526 Schiffe (13,74 Millionen BRZ) im Jahr 2023.

Die Branche steht jedoch weiterhin vor einer Reihe von Herausforderungen, darunter begrenzte Kapazitäten, technologische Defizite, steigende Inputkosten und eine geringe globale Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu führenden Schiffbauländern wie China, Südkorea und Japan.

Da fast 7–9 % des internationalen Schiffsverkehrs innerhalb von 300 Seemeilen vor unserer Küste verläuft, hat Indien das Potenzial, sich zu einem globalen Reparaturzentrum zu entwickeln, obwohl es derzeit weniger als 1 % des weltweiten Schiffsreparaturmarktes ausmacht. Bei einem Potenzial von Rs. 6.000 Crore wird das jährliche Schiffsreparaturgeschäft Indiens derzeit auf nur Rs. 2.000 Crore (240 Millionen US-Dollar) geschätzt. Darüber hinaus ist anzumerken, dass das Potenzial des Landes in der Schiffsreparaturbranche in den nächsten zehn Jahren auf über Rs. 14.000+ Crore (1,7 Milliarden USD) ausgeweitet werden kann, wodurch die nationalen Kapazitäten gestärkt würden.

Die Schiffswartung umfasst in erster Linie sowohl planmäßige als auch außerplanmäßige Wartungsarbeiten. Die großen Unterkategorien der planmäßigen Wartung sind vorbeugende, korrektive, risikobasierte und zustandsorientierte Wartung. Es gibt verschiedene Arten von Reparaturdocks, darunter Schiebedocks, Schiffslifte, Schwimmdocks, Trockendocks usw.,

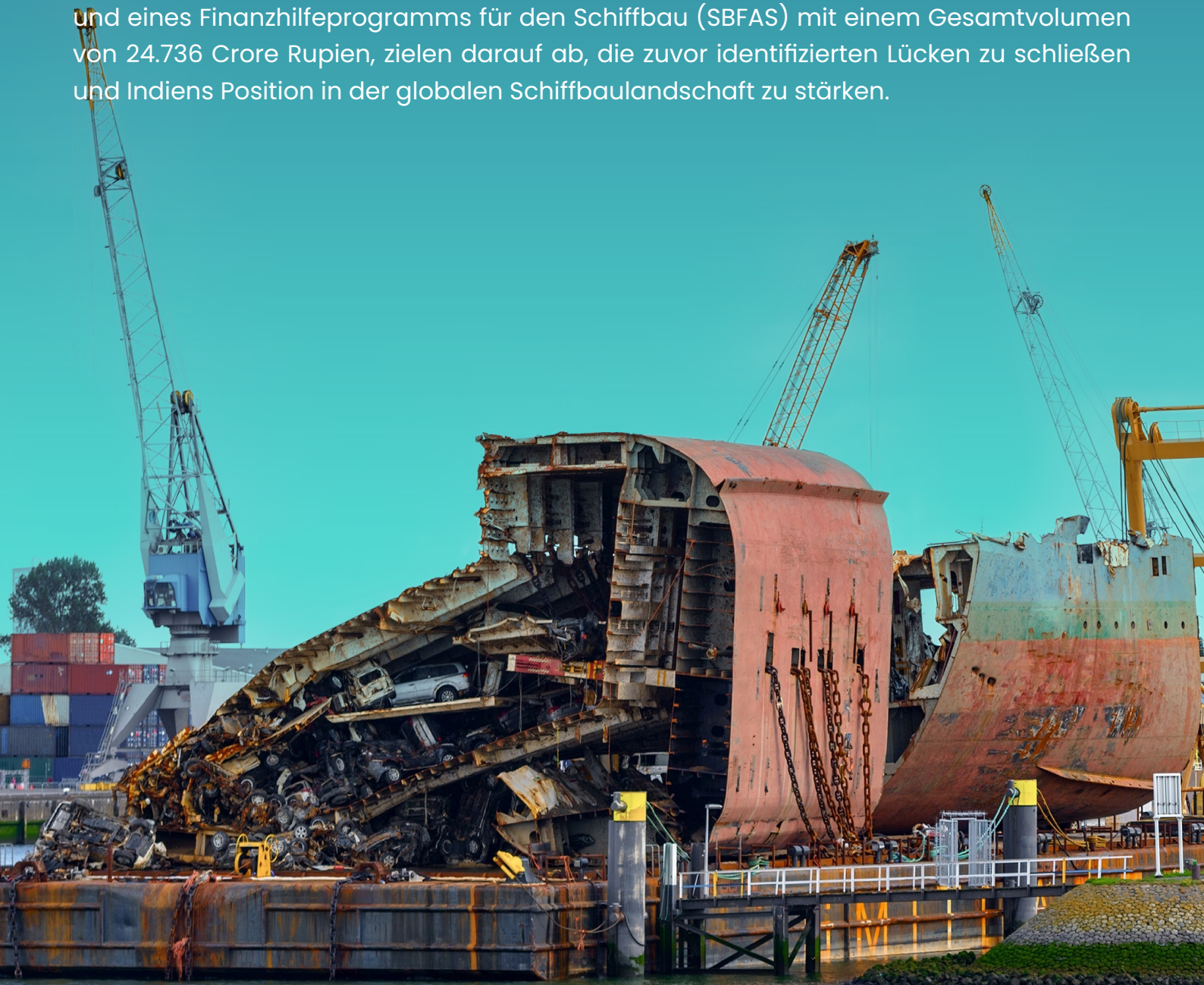
Für ein florierendes Ökosystem im Bereich Schiffbau, Wartung und Schiffsreparatur ist ein robustes und lokal verankertes Zulieferer-Ökosystem von entscheidender Bedeutung. Zu den für den Schiffsbetrieb unverzichtbaren Komponenten zählen der Motor, die Elektrik, das Antriebssystem, die Navigationssysteme usw.

Es ist anzumerken, dass sich rund 95 % des aktuellen weltweiten Marktanteils im Schiffbau auf drei Länder verteilen, wobei China den größten Anteil hält (rund 51 %).



Land	Anteil am welt- weiten Schiffbau	Anteil an der weltweiten Küstenlinie	Prozent der Weltbevölker- ung	Anteil am welt- weiten BIP
China	50.73%	1.84%	17.58%	16.80%
Korea	28.28%	0.76%	0.64%	1.74%
Japan	15.38%	1.78%	1.54%	3.97%
Insgesamt	94.39%	4.38%	19.76%	22.51%

In diesem Zusammenhang sind weiterhin umfangreiche gezielte Investitionen und strategische Maßnahmen das Gebot der Stunde, um den Marktanteil des Landes über seinen derzeitigen minimalen Beitrag hinaus spürbar zu steigern. Die jüngsten Initiativen der Unionsregierung, darunter die Ankündigung eines 69.725 Crore Rupien schweren Unterstützungspakets zur Wiederbelebung des indischen Schiffbausektors, einschließlich eines Fonds für maritime Entwicklung in Höhe von 25.000 Crore Rupien und eines Finanzhilfeprogramms für den Schiffbau (SBFAS) mit einem Gesamtvolumen von 24.736 Crore Rupien, zielen darauf ab, die zuvor identifizierten Lücken zu schließen und Indiens Position in der globalen Schiffbaulandschaft zu stärken.



Diese Richtlinie soll die Maßnahmen und Initiativen der indischen Regierung ergänzen und unterstützen, um Tamil Nadu als Zentrum für Schiffbau und Schiffsreparatur des Landes zu etablieren.

Umweltfreundliches Schiffsrecycling – Ein Überblick

Der weltweite Markt für Schiffsrecycling wurde im Jahr 2024 auf etwa 4,08 Milliarden US-Dollar geschätzt und soll bis 2030 13 Milliarden US-Dollar erreichen, was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von rund 7,4 % entspricht. Jedes Jahr werden etwa 800 bis 1.300 Schiffe, von kleinen Offshore-Versorgungsschiffen bis hin zu Capesize-Massengutfrachtern und VLCCs, abgewrackt, um hochwertigen Stahl (bis zu 95 % Rückgewinnungsquote), Nichteisenmetalle und Maschinenkomponenten zurückzugewinnen.

Schätzungen zufolge stammten im Jahr 2020 71 % des in den USA produzierten Stahls aus recycelten Quellen, was vor allem auf die alternde Flotte (durchschnittliche Lebensdauer von Schiffen: 25–30 Jahre), strenge Vorschriften für das Ende der Lebensdauer (Hongkong-Übereinkommen, EU-Verordnung über das Recycling von Schiffen) und die steigende Nachfrage nach kohlenstoffarmen Materialien zurückzuführen war.

Südasiens, angeführt von Indien (33,85 %) und Bangladesch (43,17 %), wickelt gemessen an der gesamten Bruttoreaumzahl der abgewrackten Schiffe über 70 % des weltweiten Schiffsrecyclingvolumens ab. Zu den weiteren Regionen zählen die Türkei (7,41 %), Pakistan (7,17 %) und China (1,39 %).

Neben dem Hauptvorteil der Recyclingaktivitäten selbst dient die Branche als Quelle für kostengünstige, kohlenstoffarme Eisenrohstoffe für andere verwandte Industriezweige und sorgt so dafür, dass das Produktionsökosystem in der Umgebung äußerst wettbewerbsfähig ist.





Geografische und geologische Vorteile des Bundesstaates

Aus geologischer und geografischer Sicht verfügt Tamil Nadu über unvergleichliche natürliche Vorzüge, die es in einzigartiger Weise als Indiens führendes Standort für den groß angelegten Schiffbau positionieren.

Umfangreiche Küsteninfrastruktur

Die ausgedehnte Küstenlinie des Bundesstaates bietet eine weitläufige Küstenfront, die sich vom Distrikt Tiruvallur im Norden bis nach Kanniyakumari im Süden erstreckt. Diese Küstenlinie, die 9,63 % der gesamten Küstenlänge Indiens ausmacht, bietet zahlreiche Standortmöglichkeiten für den Bau von Werften entlang des Golfs von Bengalen, des Arabischen Meeres und des Indischen Ozeans.

Optimale bathymetrische Bedingungen

Die Küstengewässer von Tamil Nadu weisen günstige bathymetrische Profile auf, die für den Bau von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von über 200.000 Tonnen (DWT) und andere Stapellaufvorgänge unerlässlich sind. Das Unterwasserrelief der Küste des Bundesstaates bietet natürliche Tiefwasserzugänge, wodurch der Bedarf an Kapital- und Unterhaltungsbaggerarbeiten minimiert wird, was wiederum die finanzielle Lage der Werft verbessert und die Umweltbelastung verringert.

Natürliche Schutzsysteme

Die Küste von Tamil Nadu profitiert von zahlreichen natürlichen Schutzmechanismen, die die Auswirkungen extremer Wetterereignisse und Küstengefahren abmildern und so die Widerstandsfähigkeit des Schiffbaus und der damit verbundenen Infrastruktur stärken.

Die ausgedehnten Mangrovenwälder entlang der Küste dienen bei Wirbelstürmen als Schutzwall gegen Sturmwellen.

Entlang weiten Abschnitten der Küste des Bundesstaates dienen natürliche Sanddünen als Schutzwall gegen Küstenerosion und Sturmfluten.

Im Golf von Mannar befinden sich ausgedehnte Korallenriffe, die als natürliche Wellenbrecher fungieren, die Wellenenergie ableiten und die Anfälligkeit der Küste verringern.

Optimale Bedingungen für den Schiffbau

Das tropische Klima von Tamil Nadu, das sich durch moderate jahreszeitliche Schwankungen auszeichnet, bietet günstige Bedingungen für einen ganzjährigen, unterbrechungsfreien Schiffsbaubetrieb. Der zwischen 8°4' und 13°35' nördlicher Breite gelegene Bundesstaat profitiert von stabilen Temperaturen und vorhersehbaren Wetterverhältnissen, die einen kontinuierlichen Bau- und Reparaturbetrieb ermöglichen. Diese klimatischen Vorteile tragen dazu bei, wetterbedingte Betriebsunterbrechungen zu minimieren und gewährleisten eine höhere betriebliche Effizienz im Vergleich zu Werften in Regionen, die von starken Regenfällen oder extremen jahreszeitlichen Schwankungen betroffen sind.

Die Niederschlagsverteilung in Tamil Nadu bietet erhebliche operative Vorteile für den Schiffbau. Der Großteil der jährlichen Niederschlagsmenge fällt in diesem Bundesstaat während des Nordostmonsuns (443,3 mm), d. h. zwischen Oktober und Dezember, wodurch für wichtige Bauarbeiten lange und ununterbrochene Trockenperioden zur Verfügung stehen. In den südlichen Distrikten von Tamil Nadu gibt es jährlich 54 bis 60 Regentage, was im Vergleich zur Westküste, an der es zu längeren Unterbrechungen durch den Monsun kommt, nur minimale Beeinträchtigungen der Bauarbeiten gewährleistet.

Strategisch günstige geologische Lage

Die Lage von Tamil Nadu bietet einzigartige geologische Vorteile:

Nähe zu internationalen Schifffahrtswegen

Die Lage des Bundesstaates an der Bucht von Bengalen ermöglicht einen direkten Zugang zu internationalen Tiefseeschifffahrtswegen, wodurch sich die Transportwege für Schiffe zu den globalen Märkten verkürzen.

Stabiles geologisches Fundament

Die Küstenregionen liegen auf geologisch stabilen Formationen, die sich für die Infrastruktur der Schwerindustrie eignen, wodurch die Herausforderungen im Bereich Fundament- und Hochbau auf ein Minimum reduziert werden.

Diese geologischen und geografischen Vorteile bieten natürliche Rahmenbedingungen, die Infrastrukturinvestitionen minimieren, die betriebliche Effizienz maximieren und vor Umweltrisiken schützen, wodurch der Staat zu einem idealen Standort für den Schiffbau und damit verbundene Aktivitäten wird.





Industrielles Ökosystem und Talentpool

Etablierte industrielle Basis

Der Bundesstaat beherbergt mehr als 40.000 Fabriken – so viele wie kein anderer im Land – und verfügt über ein vielfältiges, ausgereiftes und gut entwickeltes industrielles Ökosystem. Tamil Nadu ist unangefochtener Marktführer im Elektronik-Export und wird im Zeitraum 2024–25 einen Anteil von 41,23 % am nationalen Gesamtvolumen halten.

Der Bundesstaat verfügt über eine ausgewogene Wirtschaftsstruktur, wobei der Primär-, Sekundär- und Tertiärsektor zum allgemeinen Wachstum und zur Entwicklung des Bundesstaates beitragen. Die Industrialisierung des Bundesstaates ist in einzigartiger Weise durch die Entstehung von Industrieclustern geprägt, was die regionale Entwicklung im gesamten Bundesstaat vorangetrieben und eine breit gefächerte wirtschaftliche Präsenz ermöglicht hat.

Tamil Nadu verfügt über einen hochqualifizierten Talentpool, der durch ein landesweites Netzwerk aus weltweit und national renommierten Hochschulen, Fachhochschulen und industriellen Ausbildungsinstituten gestützt wird. Dies ermöglicht es dem Bundesstaat, in unerforschte und aufstrebende Sektoren vorzudringen und dort für das Land Pionierarbeit zu leisten. Der Bundesstaat bietet den einzigartigen Vorteil, sowohl über Fachkräfte als auch über Arbeiter zu verfügen, was die Zusammenlegung von Fertigungs- und Design-Dienstleistungen ermöglicht.

Das bestehende Ökosystem aus Automobil-, Verteidigungs- und Zulieferindustrie bildet eine solide Grundlage für die Fertigung von Schiffskomponenten, die Systemintegration und Konstruktionsdienstleistungen. Die bestehende L&T-Werft in Kattupalli bei Chennai mit mehr als 1.000 Partnern in der Lieferkette ist sowohl ein Proof of Concept als auch ein Beleg für die Kompetenz des Bundesstaates in diesem Sektor.





Geschichte des Schiffbaus im Bundesstaat

Tamil Nadu verfügt über ein reiches und langjähriges maritimes Erbe, das jahrhundertlang Seefahrerkunst und Schiffbautradition widerspiegelt. Ausgehend von frühen Bootstypen wie dem traditionellen Kattumaram beherrschten die lokalen Bootsbauer Techniken wie den genagelten Plankenbau, der die Fernfahrt über die vom Monsun geprägten Meere ermöglichte. Diese frühen Innovationen legten den Grundstein für die anhaltende maritime Exzellenz des Bundesstaates.

Frühe Seefahrertraditionen

Tamilische Seefahrer gehörten zu den ersten in der Region des Indischen Ozeans, die seetüchtige Schiffe bauten und betrieben. Historische Aufzeichnungen und lokale Überlieferungen deuten darauf hin, dass die Küstengemeinden entlang der Koromandelküste vielseitige Holzboote für Handel, Fischerei und Reisen nutzten. Archäologische und literarische Belege lassen vermuten, dass die tamilischen Seefahrtsaktivitäten bereits vor dem 3. Jahrhundert v. Chr. begannen.



Die Sangam-Zeit

Während der Sangam-Zeit, die ungefähr vom 3. Jahrhundert v. Chr. bis zum 3. Jahrhundert n. Chr. dauerte, entwickelten sich die Häfen von Tamil Nadu zu pulsierenden Zentren des weltweiten Handels. Kaveripoompattinam, auch bekannt als Puhar, an der Mündung des Kaveri-Flusses gelegen, diente als wichtiger Hafen des frühen Chola-Königreichs. Tamilische Literaturwerke wie Pattinapalai und Silappathikaram beschreiben anschaulich den geschäftigen Hafen, die Handelsschiffe und das Zollgeschehen.

Archäologische Ausgrabungen in Arikamedu in der Nähe des heutigen Puducherry belegen enge indo-römische Handelsbeziehungen, die bis ins 2. Jahrhundert v. Chr. zurückreichen. Fundstätten wie Korkai und Azhagankulam liefern weitere Belege für frühe Werften, Anlegestellen und Lagerhäuser und bestätigen damit die zentrale Rolle Tamil Nadus im antiken Seehandel.

Mittelalterliche Seefahrtsexpansion

Die tamilische Seemacht erreichte ihren Höhepunkt während der mittelalterlichen Chola-Periode. Zwischen dem 9. und 13. Jahrhundert n. Chr. dehnte die Chola-Marine ihren Einfluss auf ganz Sri Lanka und Südostasien aus. Die berühmte Seeexpedition von Rajendra Chola I. um 1025 n. Chr. zeugte von den fortschrittlichen Fähigkeiten der Region im Schiffbau und in der Organisation der Marine. Handelsgilden wie die Ainnurruvar, Manigramam und Nanadesi etablierten Handelsrouten, die tamilische Häfen mit denen in Südostasien, Sri Lanka, China und dem Nahen Osten verbanden, und begründeten damit eine Zeit bemerkenswerten wirtschaftlichen Wohlstands.



Koloniale und moderne Entwicklung

Während der Kolonialzeit entwickelten sich Häfen wie Nagapattinam, Thoothukudi und Pulicat unter portugiesischer, niederländischer und britischer Herrschaft zu bedeutenden Zentren. Diese Häfen förderten den regionalen und internationalen Handel und trugen zum Ausbau der maritimen Infrastruktur bei. Die Etablierung von Madras, dem heutigen Chennai, als wichtiger Hafen der Ostindien-Kompanie stärkte die Rolle des Bundesstaates in den Bereichen Schiffsreparatur, Wartung und maritime Industrie weiter.

Tradition und Kontinuität

Das Erbe Tamil Nadus im Bereich Schiffbau und Seefahrt stellt ein ununterbrochenes Kontinuum dar, das von einheimischem Handwerkskunst bis hin zu moderner industrieller Leistungsfähigkeit reicht. Die Zeugnisse alter Häfen, Handelsgilden und maritimer Errungenschaften unterstreichen die langjährige Verbundenheit des Bundesstaates mit dem Meer. Dieses tiefe historische Fundament inspiriert weiterhin die moderne Vision Tamil Nadus, sich erneut als globaler Knotenpunkt für Schiffbau, maritime Dienstleistungen und Initiativen der blauen Wirtschaft zu etablieren.



Notwendigkeit der Richtlinie

Der Schiffbau ist ein strategischer Sektor mit erheblichem wirtschaftlichem, industriellem und beschäftigungspolitischem Potenzial. Über seine Rolle als eigenständige Fertigungsindustrie hinaus erzeugt der Schiffbau erhebliche positive externe Effekte in zahlreichen Branchen, darunter Stahl, Elektrotechnik und Elektronik, Feinmechanik, Hafeninfrastruktur, Logistik und Schifffahrtsdienstleistungen.

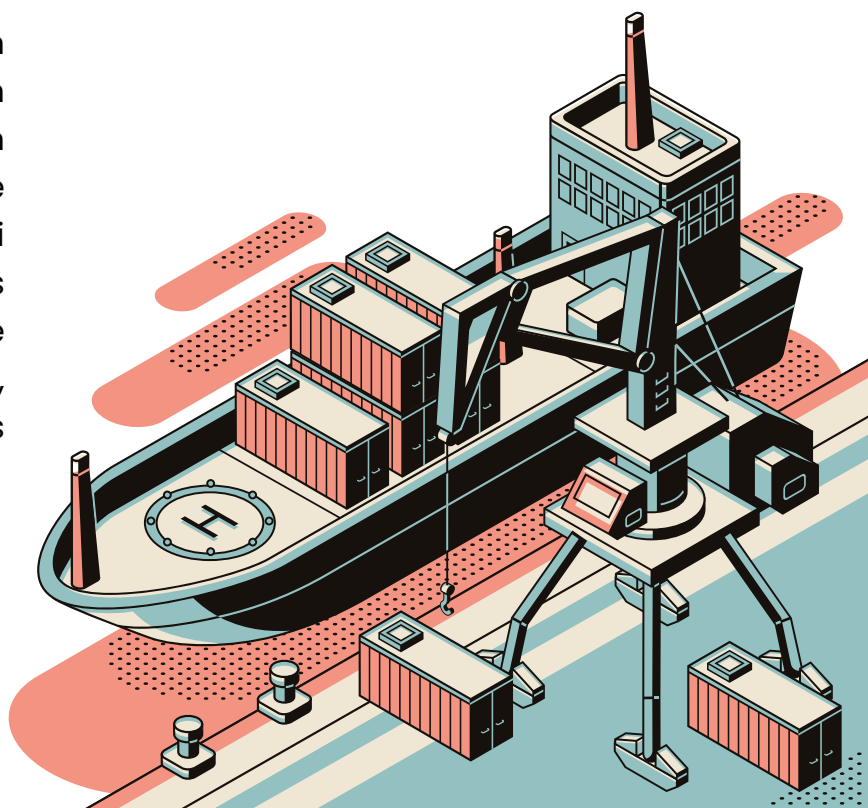
Schätzungen zufolge stammen etwa 65 % des Wertes eines gebauten Schiffes aus der Zulieferindustrie und dem Schwermaschinenbau, was die Fähigkeit des Sektors unterstreicht, eine breit angelegte industrielle Entwicklung voranzutreiben. Die Schiffbauindustrie ist zudem ein bedeutender Beschäftigungsmotor und weist mit 6,4 den höchsten Beschäftigungsmultiplikator unter den verarbeitenden Tätigkeiten auf. So waren beispielsweise am Bau des einheimischen Flugzeugträgers INS Vikrant mehr als 500 KKMU beteiligt, wobei 2.000 Mitarbeiter direkt im Werftbetrieb und weitere 12.000 Mitarbeiter in der Zuliefer- und verbundenen Industrie beschäftigt waren.

Dies verdeutlicht das Potenzial des Sektors, zahlreiche Arbeitsplätze auf allen Qualifikationsstufen zu schaffen, insbesondere für Frauen und junge Menschen in Küstenregionen durch qualifikationsbezogene Beschäftigungsmöglichkeiten in den Bereichen Fertigung, Logistik und Hafendienstleistungen.

Der Schiffbau fördert nicht nur die Beschäftigung und das industrielle Wachstum, sondern ist auch von entscheidender strategischer Bedeutung. Die voranschreitende Eigenproduktion maritimer Güter spielt eine entscheidende Rolle bei der Verbesserung der Energiesicherheit und der Stärkung der nationalen Verteidigungsbereitschaft.

Aus makroökonomischer Sicht weist der Sektor eine hohe Kapitalproduktivität auf, was zu einem Investitionsmultiplikator von etwa 1,82 führt. Dies bedeutet, dass Investitionen in diesem Sektor eine fast doppelt so hohe Wirtschaftsleistung generieren können, was die Notwendigkeit eines gezielten politischen Rahmens untermauert.

Angeichts der oben genannten geografischen und wirtschaftlichen Vorteile in Verbindung mit sozialen Vorteilen wird eine gezielte politische Maßnahme dem Staat dabei helfen, das Potenzial des Sektors optimal auszuschöpfen. Eine gezielte Schiffbaupolitik ist daher unerlässlich, um das verborgene Potenzial des Sektors freizusetzen und zu nutzen.







Geltungsbereich der Richtlinie

Die Strategie zielt darauf ab, Tamil Nadu durch wettbewerbsfähige Anreize und eine Infrastruktur von Weltklasse zum bevorzugten Standort für internationale Werften zu machen. Zudem sollen Schiffbaucluster entstehen, die Konstruktion, Fertigung, Reparatur, Forschung und Entwicklung sowie Ausbildung unter einem Dach vereinen. Die Strategie legt großen Wert auf Nachhaltigkeit, die Einhaltung von ESG-Kriterien und Industrie-4.0-Praktiken, um sicherzustellen, dass Innovation, Umweltverantwortung und fortschrittliche Technologie im Mittelpunkt des Wachstums des Schiffbaus in diesem Bundesstaat stehen. Unter „Werften“ im Sinne dieser Richtlinie fallen alle Unternehmen, die im Bundesstaat Schiffe herstellen, reparieren und warten.

Art der von der Police abgedeckten Schiffe/Bauwerke

1. Werften, die die folgenden Kategorien von maritimen Bauwerken herstellen, haben Anspruch auf Fördermittel im Rahmen dieser Richtlinie:

- a. Große Hochseeschiffe für den Übersee- sowie den Küstenhandel;
- b. Mitttelgroße Spezialschiffe;
- c. Verteidigungs-/Marineschiffe und Schiffe der Küstenwache;
- d. Luxusyachten;
- e. U-Boote und jegliche Art von Unterwasserausrüstung für Transportzwecke;
- f. Mechanisierte Fischereiboote, ausgenommen Trawler und Boote aus Glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK)
- g. Alle anderen Boote/Schiffe, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, sowie
- h. Sonstige Offshore-Anlagen – mobile Offshore-Bohranlagen (MODUs), Offshore-Versorgungsschiffe (OSVs), stationäre Plattformen, Unterwasser- und Hilfsausrüstung, Offshore-Docks für die Reparatur und Wartung von Schiffen usw.,

2. Jedes Unternehmen, das im Bereich der Wartung, Reparatur und des Recyclings von Schiffen tätig ist, mit Ausnahme der Verarbeitung von Recyclingstahl und ähnlicher Tätigkeiten.

Zweckgesellschaft (SPV) – NSHIPTN

Der Staat gründet im Rahmen von SIPCOT eine Zweckgesellschaft (SPV) mit eigener Rechtspersönlichkeit. Eine von der indischen Regierung benannte Behörde kann ebenfalls als wichtiger Anteilseigner hinzugezogen werden. Die Zweckgesellschaft soll die reibungslosere Errichtung von Werften in den ausgewiesenen Clustern durch maritime Einrichtungen, die von der indischen Regierung bereitgestellt werden, und landseitige Einrichtungen, die von der durch SIPCOT vertretenen Landesregierung bereitgestellt werden, erleichtern und ermöglichen. Die Zweckgesellschaft soll zudem eine entscheidende Rolle bei der Ermöglichung einer reibungsloseren Finanzierung der im Bundesstaat errichteten Werften spielen.

Die Tätigkeiten der Gesellschaft umfassen:

- a. Entwicklung von Infrastruktureinrichtungen sowohl an Land als auch am Meer;
- b. Gründung von Joint Ventures mit Schiffbauunternehmen;
- c. Vermietung wichtiger Vermögenswerte an Werften;
- d. Erleichterung der Kapitalbeschaffung und der Investorenbündelung zur Finanzierung/ Investition in die im Bundesstaat errichteten Werften;
- e. Alle sonstigen wesentlichen Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Schiffbau im Bundesstaat.

Anreize zur Förderung des Werftbaus

in Tamil Nadu

Das Förderkonzept von Tamil Nadu orientiert sich an führenden Seefahrernationen, denen es gelungen ist, eine Werftinfrastruktur und Schiffbaukapazitäten von Weltklasse aufzubauen. Südkoreas „K-Shipbuilding Super Gap Vision 2040“ wird durch einen nationalen Werftenfonds in Höhe von 2 Billionen Won (1,3 Milliarden US-Dollar) unterstützt. Japans „National Shipyard“-Modell im Umfang von 1 Billion Yen (6,5 Milliarden US-Dollar) umfasst von der Regierung errichtete Infrastruktur, die an private Betreiber vermietet wird. Singapurs „Maritime Cluster Fund“ bietet eine Kofinanzierung von bis zu 90 % und konzentriert sich insbesondere auf Qualifizierung, digitale Transformation und Infrastrukturentwicklung. Diese internationalen Modelle zeigen, dass wettbewerbsfähige maritime Industrien in der Aufbauphase erhebliche staatliche Unterstützung benötigen, insbesondere für kapitalintensive Werftinfrastruktur sowie technologieintensiven Schiffsbau und -reparatur. Der Ansatz von Tamil Nadu baut auf diesen bewährten Rahmenwerken auf, berücksichtigt dabei jedoch die spezifischen Vorteile des Bundesstaates und geht auf lokale Prioritäten der industriellen Entwicklung ein.

Eine Werft, die sich mit der Herstellung, Reparatur und Wartung von maritimen Bauwerken im Sinne des Geltungsbereichs der Richtlinie befasst, eine Mindestinvestitionszusage von Rs. 1.000 Crore tätigt und mindestens 1.000 Arbeitsplätze schafft, hat Anspruch auf ein strukturiertes Förderpaket (SPA) im Rahmen der Richtlinie.

Werften können im Rahmen des SPA eine der vier unten aufgeführten Fördermaßnahmen bzw. finanziellen Unterstützungsoptionen in Anspruch nehmen:

Option 1: Equity Participation

Die Landesregierung kann direkt (oder) über eine benannte staatliche Stelle eine Minderheitsbeteiligung an der geplanten Anlage erwerben. Werften können Geschäftsvorschläge bei einer benannten Stelle einreichen, die in den Durchführungsrichtlinien zur Einwerbung von Kapitalbeteiligungen genannt ist.

Falls die Kapitalbeteiligung in Form von Bargeld gewährt wird, ist diese zunächst als Fremdkapital in Tranchen mit klar definierten Meilensteinen bereitzustellen. Das Fremdkapital ist nach Erreichen des Meilensteins bis zu 49 % in Eigenkapital umzuwandeln, und nachfolgende Fremdkapitaltranchen sind freizugeben.

Projekten mit höherem Kapitalbedarf kann auf Einzelfallbasis auch eine hybride Wertpapierfinanzierung oder Mezzanine-Finanzierung wie Wandelanleihen angeboten werden, verbunden mit einem entsprechenden Investitions- und Ausstiegsplan. Das Eigenkapital kann auch in Form von Grundstücken oder jeglicher Art von physischen kritischen Infrastrukturvermögenswerten eingebracht werden, einschließlich, aber nicht beschränkt auf die unten genannten:

Liste 1: Kritische Infrastruktureinrichtungen

- | | |
|--------------------------------------|--|
| a. Trockendocks oder Schiffshebwerke | c. Portalsysteme |
| b. Schwerlastkrane | d. Kais, Anlegestellen und Slipanlagen |

Der Staat wird in Absprache mit den investierenden Werften die erforderliche Infrastruktur mithilfe der oben genannten Maßnahmen gemeinsam entwickeln.

Option 2: Leasing von Vermögenswerten

Der Staat wird über eine benannte Stelle wichtige Vermögenswerte von Werften – mit Ausnahme von Grundstücken, jedoch einschließlich, aber nicht beschränkt auf die in LISTE 1 als „kritische Infrastrukturgüter“ aufgeführten Vermögenswerte – im Wert von bis zu Rs. 6.000 Crore oder 20 % der Gesamtkosten des Projekts erwerben und zurückmieten, je nachdem, welcher Betrag niedriger ist. Die Vermietung der Vermögenswerte ist von Fall zu Fall als eine Kombination aus

- a) Fester Mietanteil und
- b) Variabler Mietanteil

um schließlich einen für den Investor und die Regierung von Tamil Nadu gleichermaßen akzeptablen IRR zu erzielen. Der gesamte Mittelabfluss des Bundesstaates ist auf Rs. 1.000 Crore pro Jahr für alle innerhalb des Bundesstaates durchgeführten Projekte begrenzt. Nicht ausgeschöpfte jährliche Mittelzuweisungen können auf die Folgejahre übertragen werden.

Im Rahmen dieser Vereinbarung kann das Schiffbauunternehmen, das die Werft errichtet, wichtige Werftanlagen entsprechend seinem betrieblichen Bedarf erwerben und diese Anlagen anschließend an die Zweckgesellschaft (SPV) verkaufen. Die Zweckgesellschaft vermietet die Anlagen dann unverzüglich zu einvernehmlich vereinbarten Vertragsbedingungen an das Schiffbauunternehmen zurück. Die Leasingbedingungen, einschließlich des Leasingzinssatzes und anderer Konditionen, werden durch einen Vergleich mit großen Werften oder durch einen aus Vertretern der Verkäufer wichtiger Vermögenswerte bestehenden Ausschuss festgelegt, wobei die Abschreibung und die Nutzungsdauer der jeweiligen Vermögenswerte berücksichtigt werden.

Option 3: Kapitalzuschuss für förderfähige Sachanlagen und sonstige Anreize

Projektkategorie und Standard-Investitionszeitraum (SIP)	Investitionsvolumen (in Crore Rupien)		Mindestbeschäftigung	Kapitalzuschuss*
	Mindestinvestition	Maximale Investition		
Kappal – Seit 15 Jahren bei SIP	Mindestens Rs. 12.000 Crore		4,000	25 % der abzugsfähigen Sachanlagen
Vangam – Seit 12 Jahren bei SIP	5,000	11,999	2,000	20 % der abzugsfähigen Sachanlagen
Navaai – Seit 10 Jahren bei SIP	2,000	4,999	1,000	15 % der ansatzfähigen Sachanlagen
Kalam – Seit 8 Jahren bei SIP	1,000	1,999		10 % der ansatzfähigen Sachanlagen

Darüber hinaus haben Werften, die innerhalb von sechs (6) Jahren nach dem Stapellauf ihres ersten Schiffes – einschließlich dieses ersten Schiffes – mindestens 450 Tonnen Tragfähigkeit (DWT) an umweltfreundlichen Schiffen* erreichen, Anspruch auf einen zusätzlichen Kapitalanreiz in Höhe von 2 % des kumulierten förderfähigen Anlagevermögens (EFA) am Ende des Investitionszeitraums, wobei die Obergrenze bei 300 Crore Rupien liegt.

Jede Tranche der Fördermittel wird über einen Zeitraum von 10 Jahren ausgezahlt. Die Tranchen richten sich nach Meilensteinen der Projektumsetzung, die in den Durchführungsrichtlinien näher erläutert werden.

Zusätzlich zu dem Kapitalzuschuss im Rahmen von Option 3 kommen Werften für folgende Fördermaßnahmen in Betracht:

Zinszuschuss

Werften haben Anspruch auf einen Zinszuschuss in Höhe von 2 % in Form einer Ermäßigung des Zinssatzes für tatsächlich zur Finanzierung des Projekts aufgenommene Darlehen, und zwar bis zu 10 Crore Rupien pro Jahr über einen Zeitraum von 15 Jahren.

Fördermaßnahmen für die grüne Wirtschaft

Werften, die mindestens 100 Crore Rupien in grüne Initiativen oder die Umsetzung grüner Technologien im Schiffsbau investieren oder in andere Aktivitäten, die gemäß den Durchführungsrichtlinien als grüne Initiative aufgeführt sind, haben Anspruch auf einen Zuschuss in Höhe von 50 %, begrenzt auf 2 % der Gesamtprojektkosten oder 50 Crore Rupien pro Projekt, je nachdem, welcher Betrag niedriger ist; dieser wird nach Abschluss der zugesagten Investition als einmalige Zahlung ausgezahlt.

Investitionen in grüne Vermögenswerte, die gesetzlich vorgeschrieben sind, gelten gemäß den Richtlinien nicht als förderfähig im Rahmen der Fördermaßnahmen für die grüne Industrie.

Option 4: Produktionsabhängige Anreize

Werften, die in die oben in Option 3 definierte Kappal-Kategorie investieren, haben Anspruch auf einen produktionsabhängigen Anreiz in Höhe von bis zu 15 % des Schiffswerts, begrenzt auf 2,5 % der kumulativen EFA pro Jahr, und zwar für einen Zeitraum von 10 Jahren ab dem Datum der Aufnahme der kommerziellen Produktion. Schiffe, für die im Rahmen des Shipbuilding Financial Assistance Scheme (SBFAS) Anreize gewährt wurden, sind im Rahmen dieser Richtlinie für den PLI berechtigt. Der im Rahmen des SBFAS ermittelte Endwert des Schiffes ist bei der Berechnung des Anreizes zu berücksichtigen.

Die jährliche Obergrenze für Fördermittel wird auf die folgenden Jahre übertragen, wenn die Werft die Fördermittel in einem bestimmten Jahr (bzw. in bestimmten Jahren) nicht in Anspruch nimmt.

Weitere Schritte und Verfahren zur Inanspruchnahme der einzelnen Optionen werden in den Umsetzungsrichtlinien näher erläutert.



Übliche finanzielle Anreize als Teil des strukturierten Hilfspakets

Ausbildungszuschuss

Werften haben Anspruch auf einen Ausbildungszuschuss in Höhe von 10.000 Rupien pro dort ansässigem Mitarbeiter und Monat für einen Zeitraum von zwei Jahren.

Steuerliche Anreize für Strom

Werften wird für einen Zeitraum von fünf Jahren eine Befreiung von der Stromsteuer gewährt, und zwar für Strom, der von der Tamil Nadu Power Distribution Corporation Limited (TNPDC) bezogen oder aus eigenen Quellen erzeugt und verbraucht wird.

Industriegebäude

Der Staat unterstützt das Konzept „Zu Fuß zur Arbeit“, um die Städte zu entlasten und die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu verbessern. Werften werden dazu ermutigt, innerhalb eines Umkreises von 5 km um den Arbeitsbereich Unterkünfte und Wohnheime für ihre Mitarbeiter zu errichten.

Wohnanlagen, die innerhalb des Werftgeländes errichtet wurden, oder Unterkünfte und Wohnheime für Mitarbeiter in einem Umkreis von 5 km um den Arbeitsbereich (d. h. der Eingang der Wohnanlage sollte in einer Entfernung von höchstens 10 km Luftlinie vom Eingang des Projektgeländes liegen), gelten als förderfähige Sachanlagen im Rahmen von Option 3 – Kapitalzuschuss, sofern diese 5 % der förderfähigen Sachanlagen nicht überschreiten.

Unterstützung und Anreize für verwandte Industrien

1. Anreize zur Förderung von Konstruktionsinstituten

Schiffbauunternehmen haben Anspruch auf einen Lohnzuschuss in Höhe von 30 % im ersten Jahr, 20 % im zweiten Jahr und 10 % im dritten Jahr auf die Lohnkosten für hochbezahlte Arbeitsplätze, die innerhalb des Bundesstaates an eindeutig abgegrenzten Standorten geschaffen werden, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a. Das Unternehmen muss innerhalb der ersten drei Betriebsjahre 200 Personen direkt beschäftigen.
- b. Das Projekt darf noch keine strukturierte Fördermaßnahme des Ministeriums für Industrie, Investitionsförderung und Handel in Anspruch genommen haben.

Als hochbezahlte Arbeitsplätze gelten solche, bei denen die Lohnkosten mindestens 100.000 Rupien pro Monat und Mitarbeiter betragen. Unter Lohnkosten sind die „Grundlöhne“ zu verstehen, die die Mitarbeiter gemäß der Definition in Abschnitt 2(b) des Gesetzes über Arbeitnehmer-Vorsorgefonds und sonstige Bestimmungen von 1952 erhalten.



2. Anreize zur Förderung von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen und globalen Kompetenzzentren (GCCs)

Förderkriterien für Forschung und Entwicklung

Forschungs- und Entwicklungsunternehmen, die die hier aufgeführten Förderkriterien erfüllen, haben unter den folgenden Bedingungen Anspruch auf die in diesem Abschnitt beschriebenen Fördermaßnahmen:

1. Es muss eine Mindestinvestition von 50 Crore Rupien in förderfähige Sachanlagen innerhalb eines Standard-Investitionszeitraums von vier Jahren sowie die Schaffung von Arbeitsplätzen für 50 Personen erfolgen.
2. Klar abgegrenzte Einrichtungen innerhalb oder außerhalb der Projekte.
3. Das Unternehmen muss in Tamil Nadu im Bereich Forschung und Entwicklung im Zusammenhang mit dem Seeverkehr tätig sein.

Zulassungskriterien für GCCs

Das GCC-Projekt muss während der Laufzeit der Förderung den Betrieb aufnehmen und innerhalb der üblichen Investitionsdauer von vier Jahren mindestens 500 Arbeitsplätze schaffen.

Es gelten besondere Anreize

A. Sonderzuschuss

Zur Unterstützung förderungsberechtigter Unternehmen wird ein Sonderzuschuss in Höhe von 25 % des förderfähigen Anlagevermögens gewährt, der in gleichen Raten über einen Zeitraum von 10 Jahren ab dem Zeitpunkt der Erreichung der Mindestbeschäftigungszahl ausgezahlt wird, wobei die Obergrenze bei 25 Crore Rupien liegt, je nachdem, welcher Betrag niedriger ist.

B. Ausbildungsanreiz

Berechtigte Unternehmen erhalten für Einwohner von Tamil Nadu einen Ausbildungszuschuss in Höhe von 10.000 Rupien pro Person und Monat für einen Zeitraum von 12 Monaten. Die Zuschüsse gelten für Netto-Neuschaffungen von Arbeitsplätzen.

C. Anreiz zur Qualitätszertifizierung

Projekte, die Zertifizierungen wie ISO, ISI, BIS, FPO und BEE oder andere für die Schifffahrtsbranche relevante nationale oder internationale Zertifizierungen erhalten, erhalten einen Zuschuss in Höhe von 50 % der Gesamtkosten für die Erlangung der Zertifizierung, wie von einem Wirtschaftsprüfer bestätigt, begrenzt auf 1 Crore Rupien für den Investitionszeitraum.

D. Anreize für geistiges Eigentum

Die Regierung erstattet 50 % der dem Projekt entstandenen Kosten, höchstens jedoch 1 Crore Rupien, für den Zeitraum der Investition in die Eintragung von Patenten, Urheberrechten, Marken und geografischen Angaben.

E. Förderprogramm „Innovation Lab“

Um diese Labore zu fördern, die auf die Bedürfnisse von Innovationsclustern zugeschnitten sind und als Katalysator für Forschung und Entwicklung dienen, werden 50 % der für Innovationslabore bereitgestellten EFA erstattet, bis zu einer Höhe von 1 Crore Rupien. Der Anreiz steht nur Innovationslabors zur Verfügung, die gemäß NABL akkreditiert/zertifiziert sind, über eine ISO-Zertifizierung verfügen oder einer anderen für die Schifffahrts- bzw. Schiffbauindustrie geltenden nationalen oder internationalen Norm entsprechen.

F. Anreiz zur Senkung der Lizenzkosten

Berechtigte Unternehmen erhalten einen Lizenzkostenzuschuss in Höhe von 50 % der Ausgaben für den Erwerb einer Spezialsoftwarelizenz innerhalb des regulären Investitionszeitraums von vier Jahren, wobei die Obergrenze bei 1 Crore Rupien liegt.

G. Förderprogramm für Produkttests und Prototypenentwicklung

Um die Prototypenentwicklung im Bundesstaat zu fördern, erhalten förderfähige Unternehmen bei der Einrichtung von Einrichtungen für Produkttests und Prototypenentwicklung einen Zuschuss in Höhe von 25 % der EFA, wobei die Obergrenze bei 1 Crore Rupien liegt.

H. Sonstige Standardanreize

Das Projekt hat zudem Anspruch auf die üblichen Fördermaßnahmen, nämlich eine Befreiung von der Stromsteuer für fünf Jahre, eine Befreiung von der Stempelsteuer sowie Fördermittel für umweltfreundliche Industriezweige in Höhe von bis zu 1 Crore Rupien.



Unterstützung bei der Moderation und sonstige Hilfestellungen

Ergänzend zu gezielten Anreizen wird Tamil Nadu ein ganzheitliches Unterstützungssystem bereitstellen, das unter anderem Dienstleistungen zur Erleichterung von Verfahren und die Schaffung der entsprechenden Infrastruktur umfasst.

1. Projektbegleitung aus einer Hand

Alle Genehmigungen (Umweltgenehmigungen, Flächennutzungsgenehmigungen, Baugenehmigungen, Anschlüsse an die Versorgungsnetze) werden über eine spezielle Schnittstelle innerhalb des staatlichen „Single Window“-Portals abgewickelt, wodurch eine lückenlose Nachverfolgung und die Einhaltung der vorgeschriebenen Entscheidungsfristen gewährleistet sind.

Für jedes Projekt werden eigene Verbindungsbeamte eingesetzt, die sich mit den zuständigen Fachabteilungen – Häfen, Industrie, Umwelt, Versorgungsunternehmen und Arbeitsbehörden – abstimmen, um Fragen zu klären und Genehmigungen zu beschleunigen.

2. Integrierte Infrastrukturcluster

Es werden maritime Industrieparks in Schiffbauclustern errichtet, die jeweils mit vorgefertigten Straßen, Umspannwerken, Wasserversorgungsnetzen, gemeinsamen Abwasseraufbereitungsanlagen und Kaimauern für Schwerlasten ausgestattet sind.

Die Zweckgesellschaft wird gemeinsame Nutzereinrichtungen einrichten, darunter Werkstätten für die Blechbearbeitung, Strahl- und Lackieranlagen sowie zentrale Entsorgungsanlagen für Gefahrstoffe, wodurch sich die Investitionskosten für die Komponentenhersteller verringern.

3. Land and Utility Support

Förderfähige Projekte erhalten bei der Vergabe von Grundstücken an der Küste und in Hafennähe im Rahmen langfristiger Pachtverträge mit einer Laufzeit von bis zu 99 Jahren Vorrang.

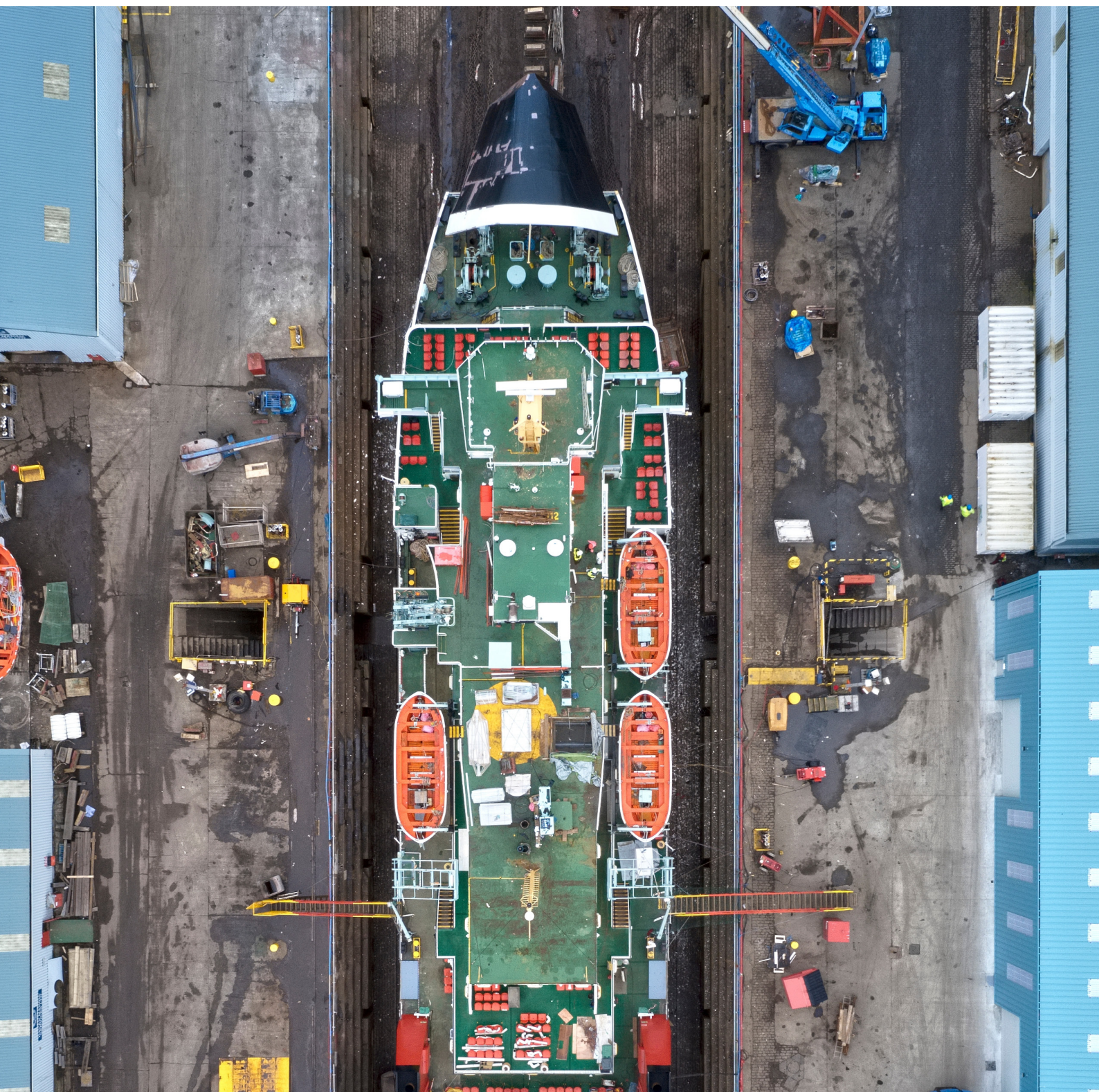
Anreize und Fördermittel zur Förderung eines umweltfreundlichen Schiffsrecyclings

Die Regierung wird im Bundesstaat Cluster für umweltfreundliches Schiffsrecycling fördern. Zusätzlich zu den von der Unionsregierung ausgestellten Gutschriften für das Abwracken von Schiffen, die im Bundesstaat recycelt werden, gewährt der Bundesstaat einen Kapitalzuschuss von bis zu 15 % der EFA, der über 15 Jahre in gleichen Raten ausgezahlt wird. Die ersten fünf Schiffsrecyclingwerften, die mindestens 50 Crore Rupien investieren und mindestens 100 Mitarbeiter beschäftigen, haben Anspruch auf diese Anreize. Die Anlagen müssen eine Zertifizierung gemäß dem Internationalen Übereinkommen von Hongkong über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen (erstmalig verabschiedet am 15. Mai 2009) und der EU-Verordnung über das Recycling von Schiffen (erstmalig verabschiedet am 20. November 2013) vorweisen.



Anreize und Fördermittel zur Förderung der Fertigungsindustrie für Schiffsbauteile

Jede Investition in die Komponentenfertigung, bei der mindestens 50 % der Produktion (gemessen am Rechnungswert) an Werften geliefert werden, mit einer Mindestinvestitionszusage von 50 Crore Rupien und einer Mindestbeschäftigungszusage von 100 Arbeitsplätzen, ist förderungsberechtigt. Die Anreize richten sich nach der Industriepolitik von Tamil Nadu (TNIP) 2021 unter Berücksichtigung des Sunrise-Sektors. Investitionen zwischen 50 Crore Rupien und 499 Crore Rupien gelten als „Großprojekt“, während Investitionen über 500 Crore Rupien gemäß der Klassifizierung der TNIP 2021 behandelt werden.





Kompetenzentwicklung und Aufbau eines Ökosystems

Um den wachsenden Anforderungen der globalen Schiffbauindustrie gerecht zu werden, wird die Regierung von Tamil Nadu gemeinsam mit der Indian Maritime University (IMU) spezielle, auf die Bedürfnisse der Branche zugeschnittene Lehrgänge entwickeln und anbieten. Die Strategie des Bundesstaates zur Förderung von Fachkräften im Schiffbau sieht die Schaffung eines mehrstufigen, behördenübergreifenden Netzwerks vor, das industrielle Ausbildungsinstitute (ITIs), Fachhochschulen, Ingenieurhochschulen und staatliche Universitäten miteinander verbindet.

In der Umgebung der ausgewählten Hafenstandorte, an denen die Schiffbauzentren geplant sind, sollen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- a. Erfassung von ITIs, Fachhochschulen und Ingenieursschulen, die als Ausbildungsstätten für Fachkräfte dienen sollen
- b. Aufbau spezifischer Infrastruktur wie Labore/Werkstätten in den ausgewählten Einrichtungen
- c. An diesen Einrichtungen sollen speziell auf die ermittelten Berufsbilder zugeschnittene Lehrpläne in Zusammenarbeit mit der Industrie vermittelt werden, wobei die Zertifizierung gemeinsam mit dem TNSDC erfolgt.
- d. Darüber hinaus soll die praktische Ausbildung im Rahmen von Praktika bzw. Lehrstellen in die Stundenpläne integriert werden.

Die oben genannte Initiative wird die Plattform „Naan Mudhalvan“, das Ministerium für Beschäftigung und Ausbildung (DET) sowie die Direktion für technische Bildung (DOTE) nutzen, um einen nahtlosen Bildungsweg von handwerklichen Einstiegsberufen bis hin zu fortgeschrittenen Ingenieurstudiengängen zu schaffen. Der Schwerpunkt liegt auf der Modernisierung der Schiffbau- und Schiffsreparaturpraktiken durch den Einsatz fortschrittlicher Technologien und innovativer Methoden, die Produktivität, Präzision und Innovationskraft steigern. Der Staat wird zudem mit globalen maritimen und verwandten Technologieeinrichtungen sowie internationalen Branchenführern zusammenarbeiten, um spezialisierte Ausbildungsprogramme anzubieten.

Institutioneller Rahmen

Es wird ein staatlicher Rat für maritime Ausbildung eingerichtet, in dem die IMU, das DET, das DOTE und die Tamil Nadu Skill Development Corporation (TNSDC) vertreten sind. Dieser Rat wird die Gestaltung der Lehrpläne, die Festlegung von Standards, die Zertifizierung, die Fortbildung der Lehrkräfte und die Integration von Technologien institutionenübergreifend koordinieren. Außerdem wird er dafür sorgen, dass bei der Entwicklung maritimer Kompetenzen internationale Best Practices zum Tragen kommen.

Die wichtigsten Merkmale des Lehrplans

1. Schwerpunkt Industrie 4.0

Der Lehrplan legt den Schwerpunkt auf die digitale Transformation im Schiffbau und wird in Zusammenarbeit mit internationalen Branchenexperten entwickelt. Zu den Kernbereichen zählen Schiffsdesign, vorausschauende Instandhaltung, robotergestützte Fertigung und fortschrittliche Automatisierung. Der Lehrplan wird japanische Handwerksprinzipien (Monozukuri) zur Qualitätssicherung sowie europäische Softwaretools für das digitale Design einbeziehen. Die Lehrveranstaltungen werden kontinuierlich aktualisiert, um mit neuen Technologien und Branchentrends Schritt zu halten..

2. Angebot an Schulungsprogrammen

Das Programm umfasst sowohl Kurzzeit-Zertifikatskurse zur schnellen Weiterqualifizierung als auch längere Diplom- und Studiengänge, die hochqualifizierte Fachkräfte wie Schiffsingenieure, Digitaldesigner und Robotikspezialisten ausbilden. Der Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung funktionsübergreifender Kompetenzen, die traditionelles handwerkliches Können mit modernen Schiffbautechniken verbinden.

Um ein inklusives Wachstum zu gewährleisten, ist eine gezielte Weiterqualifizierung von Fischern und Küstengemeinden unerlässlich. Den ausgewählten Kandidaten sollen Anreize geboten werden, wie beispielsweise Ausbildungsstipendien, vorrangige Aufnahme in die Programme „Naan Mudhalvan“ und „Vetri Nichayam“ sowie vermittlungsorientierte Programme in Häfen, Werften und im Logistikbereich.

3. Simulationsgestütztes Lernen

Moderne Ausbildungseinrichtungen, darunter Simulationslabore und AR/VR-Anlagen, bieten immersive, praxisnahe Lernerfahrungen. Die Studierenden üben den Umgang mit Technologien, die in Werften weltweit zum Einsatz kommen, wie beispielsweise Schweißroboter, CNC-Maschinen und IoT-basierte Systeme, und werden so optimal auf den Einsatz in der Praxis vorbereitet.

4. Branchenkooperation und Wissensaustausch

Die Akademie wird mit inländischen und internationalen Werften zusammenarbeiten, um den Wissensaustausch, die Technologieintegration und die zeitnahe Anpassung an die Anforderungen der Branche zu fördern. Partnerschaften mit globalen Schiffbauunternehmen und Technologiefirmen werden sicherstellen, dass die Ausbildungsprogramme die neuesten Entwicklungen im Schiffbau, in der Wartung und in der Reparatur widerspiegeln.

5. Anbindung an den nationalen Qualifikationsrahmen

Alle Studiengänge werden an den Nationalen Qualifikationsrahmen (NSQF) der Stufen 3 bis 8 angepasst, wodurch ein klarer Aufstieg vom Techniker zum Ingenieur gewährleistet wird.

- Die ITIs werden in Zusammenarbeit mit der IMU und Branchenexperten eine Ausbildung auf Fachhandwerksebene anbieten.
- Fachhochschulen und Ingenieursschulen werden Fortbildungsdiplome und Studiengänge im Bereich Schiffsdesign, Automatisierung und digitaler Schiffbau anbieten.
- Die Plattform „Naan Mudhalvan“ wird Brücken- und Abschlusskurse anbieten, um lebenslanges Lernen, die Weiterqualifizierung und Vermittlungsmöglichkeiten zu fördern.

Branchenpartnerschaften und öffentlich-private Zusammenarbeit

Um die Beteiligung der Industrie zu fördern, wird der Staat Werften und verwandte Branchen dazu ermutigen, im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften Zentren für die Kompetenzentwicklung innerhalb staatlicher Einrichtungen einzurichten.

In den ersten drei Jahren können Partnerunternehmen folgende Leistungen erhalten:

- Zugang zu Infrastruktur wie Werkstattflächen, Versorgungsanschlüssen und Co-Branding-Rechten.
- Ausbildungszuschüsse oder Kostenteilungszuschüsse für Lehrkräfte, Ausrüstung und Auszubildende.
- Beschleunigtes Anerkennungsverfahren im Rahmen der Naan Mudhalvan- oder NSDC-Regelungen.

Diese Partnerschaften werden die Entwicklung branchenspezifischer Lehrpläne fördern, die auf den Personalbedarf und globale Zertifizierungsstandards abgestimmt sind.

Anreizsystem

Unternehmen, die in staatlichen Einrichtungen Kompetenzzentren oder Exzellenzzentren einrichten, haben Anspruch auf zusätzliche Ausbildungszuschüsse in Höhe von 1.000 Rupien pro Mitarbeiter und Monat. Diese Anreize werden an messbare Ergebnisse geknüpft, wie beispielsweise Vermittlungsquoten, die Anzahl zertifizierter Absolventen und den Umfang des erzielten Technologietransfers. Diese integrierte und zukunftsorientierte Strategie wird eine weltweit wettbewerbsfähige Belegschaft aufbauen, die lokale Beschäftigung fördern und Tamil Nadu als führenden Standort für modernen Schiffbau und maritime Innovation positionieren.

Umsetzung der Politik

Die Schiffbaurichtlinie von Tamil Nadu wird gemäß den Durchführungsrichtlinien umgesetzt, die nach der Bekanntgabe der Richtlinie veröffentlicht werden.

Laufzeit der Richtlinie

Die Richtlinie gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Datum ihrer Bekanntgabe oder bis zur Veröffentlichung einer neuen Richtlinie, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt. Die Richtlinie kann von Zeit zu Zeit entsprechend den Anforderungen der Branche überarbeitet werden.





REGIERUNG VON TAMIL NADU

www.investingintamilnadu.com