



REGJERINGEN I TAMIL NADU

Tamil Nadu Skipsbyggingspolitikk 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.

Ansvarsfraskrivelse:

Dette dokumentet er en oversatt versjon av det opprinnelige retningslinjedokumentet, utarbeidet utelukkende til referanse og informasjon. Selv om det er lagt vekt på å sikre nøyaktighet og konsistens i oversettelsen, kan det forekomme utilsiktede feil, utelatelser eller forskjeller i tolkningen. Ved eventuelle avvik, tvetydigheter eller forskjeller mellom denne oversatte versjonen og den engelske versjonen, kan den engelske versjonen brukes som referanse for bekreftelse og avklaring. Leserne anbefales å innhente bekreftelse fra den aktuelle avdelingen/myndigheten før de bruker dette dokumentet til offisielle, kommersielle eller samsvarsrelaterte formål.



REGJERINGEN I TAMIL NADU

Tamil Nadu Sjipsbyggingspolitikk 2026

Avdelingen for industri, investeringsfremming og handel
Regjeringen i Tamil Nadu



Innholdsfortegnelse

1	Visjon	01
2	Innledning	02
3	Delstatens geografiske og geologiske fordeler	07
4	Industrielt økosystem og talentmasse	09
5	Skipsbyggingens historie i delstaten	10
6	Behovet for retningslinjene	12
7	Retningslinjens virkeområde	14
8	Incentiver for å fremme skipsbygging i Tamil Nadu	15
9	Støtte til tilrettelegging og annen bistand	21
10	Incentiver og tilskudd for å fremme miljøvennlig gjenvinning av skip	21
11	Incentiver og tilskudd for å fremme produksjonsindustrien for marine komponenter	22
12	Kompetanseutvikling og oppbygging av økosystemer	23
13	Gjennomføring av politikken	25
14	Politikkens varighet	25

Tamil Nadu har som mål å etablere seg som en global leder innen bærekraftig og teknologisk avansert skipsbygging, og posisjonere delstaten som et knutepunkt for store, høyverdige havgående fartøy, inkludert Very Large Crude Carriers (VLCC-er). Delstaten er opptatt av å utvikle et økosystem som imøtekommer de dynamiske behovene i internasjonal handel, samtidig som man fremmer grønn innovasjon, praksis innen sirkulær økonomi og integrering av Industri 4.0. Gjennom etablering av infrastruktur i verdensklasse, målrettede insentiver og fokus på bærekraft og robusthet, ønsker Tamil Nadu å fremstå som det foretrukne reisemålet for globale skipsbyggere og investorer. Ved å fremme samarbeid, utvikling av avanserte ferdigheter og overholdelse av prinsipper for miljø, samfunn og styring (ESG), har delstaten som mål å fremme en dynamisk skipsbyggingsklynge som fremskynder økonomisk vekst, skaper arbeidsplasser av høy kvalitet og setter nye globale standarder for den maritime industrien.



Tamil Nadu står foran en omveltende fase innen sjøtransport og skipsbygging, drevet av sine strategiske geografiske fordeler, en solid industriell infrastruktur og en fremtidsrettet visjon for bærekraftig økonomisk utvikling.



Som en av Indias fremste kyststater har Tamil Nadu en lang kystlinje på 1 068,69 km (9,63 % av Indias totale kystlinje) og huser et omfattende nettverk av store og små havner langs Bengalbukta, Det indiske hav og Arabiahavet, støttet av en lang tradisjon for maritim virksomhet. Delstaten har også et veletablert økosystem for tungindustri, noe som gjør den til en sentral aktør i den maritime sektoren. Denne unike kombinasjonen av historisk styrke og moderne kapasitet gir et solid fundament for fremtidig vekst og innovasjon i maritime næringer.

Kystområdene får stadig større betydning på grunn av befolkningsvekst, urbanisering og økt utbyggingstakt. Kysten av Tamil Nadu har tre store havner, syv statlige havner og 17 mindre havner, i tillegg til fiskehavner og et mangfoldig utvalg av kyst- og havnebaserte næringer, blant annet atom- og termiske kraftverk, raffinerier og gjødselanlegg. Kysten er også velsignet med varierte kysthabitater som mangrover, korallrev, tangskoger, sjøgressenger, saltmyrer, mudderflater og sanddyner. Delstaten har også en rekke elver, elvemunninger og laguner.

Skipsbyggings- og skipsreparasjonsindustrien – En oversikt

Den globale skipsbyggingsindustrien utgjør et betydelig marked med en verdi på omtrent 155–170 milliarder USD i 2025, noe som tilsvarer rundt Rs. 13–14,5 Lakh Crore. I tillegg forventes det globale markedet for skipsreparasjon og vedlikeholdstjenester å vokse til en industri verdt 53,23 milliarder USD innen 2032.

I kontrast til dette er Indias skipsbyggingssektor fortsatt bemerkelsesverdig beskjeden, med en omsetning på 0,88–1,12 milliarder USD (Rs. 7.450–9.520 Crore), noe som utgjør ca. 0,06 % av den globale markedsandelen. Denne forskjellen er særlig påfallende gitt at India håndterer omtrent 95 % av sin handel målt i volum og 70 % av sin handel målt i verdi gjennom sjøtransport, noe som understreker en betydelig forskjell mellom landets avhengighet av skipsfart og dets innenlandske skipsbyggingskapasitet. Den indiske flåten har vist jevn vekst fra 1 429 fartøy (12,75 millioner GT) i 2019 til 1 526 fartøy (13,74 millioner GT) i 2023.

Bransjen står imidlertid fortsatt overfor flere utfordringer, blant annet begrenset kapasitet, teknologiske mangler, stigende innsatskostnader og lav global konkurranseevne sammenlignet med ledende skipsbyggingsnasjoner som Kina, Sør-Korea og Japan.

Med nesten 7–9 % av den internasjonale skipstrafikken som passerer innenfor 300 nautiske mil fra vår kystlinje, har India potensial til å bli et globalt reparasjonsknutepunkt, til tross for at landet i dag utgjør mindre enn 1 % av det globale markedet for skipsreparasjoner. Sammenlignet med et potensial på Rs. 6.000 Crore, anslås Indias årlige omsetning innen skipsreparasjoner nå å ligge på bare Rs. 2.000 Crore (240 millioner USD). Videre er det relevant å merke seg at landets potensial i skipsreparasjonsindustrien kan utvides ytterligere til over Rs. 14.000+ Crore (1,7 milliarder USD) i løpet av de neste ti årene, og dermed gjøre landets kapasitet mer selvforsynt.

Vedlikehold av skip omfatter hovedsakelig både planlagt og uplanlagt vedlikehold. De overordnede underkategoriene av planlagt vedlikehold er forebyggende, korrigerende, risikobasert og tilstandsbasert vedlikehold. Det finnes flere ulike typer reparasjonsdokker, blant annet skyvedokker, skipsheiser, flytedokker, tørrdokker osv.

For å ha et blomstrende økosystem innen skipsbygging, vedlikehold og skipsreparasjon er det avgjørende å ha et robust og lokalt komponentøkosystem. Sentrale komponenter for skipsdrift omfatter motor, elektrisk system, fremdriftssystem, navigasjonssystemer osv.,

Det er verdt å merke seg at rundt 95 % av den nåværende globale markedsandelen innen skipsbygging fordeler seg på tre land, hvorav Kina har den største andelen (rundt 51 %).



Land	Andel av det globale skipsbyggingsmarkedet	% av verdens kystlinje	prosent av verdens befolkning	% av verdens BNP
Kina	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%
Totalt	94.39%	4.38%	19.76%	22.51%

I denne sammenhengen er det fortsatt avgjørende med betydelige, målrettede investeringer og strategiske tiltak for å øke landets markedsandel betydelig utover det nåværende minimale bidraget. De nylige initiativene fra unionsregjeringen, inkludert kunngjøringen av en støttepakke på Rs. 69.725 Crore for å revitalisere Indias skipsbyggingssektor, inkludert et maritimt utviklingsfond på Rs. 25.000 Crore og en finansiell støtteordning for skipsbygging (SBFAS) med en kapital på Rs. 24.736 Crore, har som mål å fylle de tidligere identifiserte hullene og styrke Indias posisjon i det globale skipsbyggingslandskapet.



Denne politikken har som mål å supplere og styrke den indiske regjeringens politikk og tiltak, med sikte på å etablere Tamil Nadu som landets hovedstad for skipsbygging og -reparasjon.

Gjenvinning av miljøvennlige skip – en oversikt

Det globale markedet for gjenvinning av skip ble verdsatt til omtrent 4,08 milliarder USD i 2024 og forventes å nå 13 milliarder USD innen 2030, med en årlig sammensatt vekstrate (CAGR) på rundt 7,4 %. Hvert år demonteres rundt 800–1 300 fartøy, alt fra små offshore-støttefartøy til capesize-bulkskip og VLCC-er, for å gjenvinne høykvalitetsstål (opptil 95 % gjenvinning), ikke-jernholdige metaller og maskinkomponenter.

I 2020 ble det anslått at 71 % av stålet som ble produsert i USA stammet fra resirkulerte kilder, noe som i stor grad skyldtes en aldrende flåte (gjennomsnittlig levetid for skip er 25–30 år), strenge forskrifter for utrangering (Hongkong-konvensjonen, EUs forordning om gjenvinning av skip) og økende etterspørsel etter materialer med lave karbonutslipp.

Sør-Asia, med India (33,85 %) og Bangladesh (43,17 %) i spissen, står for over 70 % av det globale volumet innen skipsgjenvinning målt i samlet bruttotonnasje som demonteres. Andre regioner inkluderer Tyrkia (7,41 %), Pakistan (7,17 %) og Kina (1,39 %).

I tillegg til den primære fordelene ved selve gjenvinningsvirksomheten, fungerer bransjen som en kilde til rimelige jernholdige råvarer med lave karbonutslipp for andre relaterte næringer, noe som gjør produksjonsøkosystemet i området svært konkurransedyktig.



Delstatens geografiske og geologiske fordeler

Fra et geologisk og geografisk synspunkt er Tamil Nadu velsignet med uovertrufne naturlige fortrinn som gjør det til Indias fremste destinasjon for storstilt skipsbygging.

Omfattende kystinfrastruktur

Delstatens vidstrakte kystlinje utgjør en omfattende kyststrøk som strekker seg fra Tiruvallur-distriktet i nord til Kanniyakumari i sør. Denne kystlinjen, som utgjør 9,63 % av Indias samlede kystlengde, byr på en rekke mulige lokaliseringer for utvikling av skipsverft langs Bengalbukta, Arabiahavet og Det indiske hav.

Optimale batymetriske forhold

Kystfarvannene i Tamil Nadu har gunstige batymetriske forhold som er avgjørende for bygging av skip med en dødvektskapasitet på over 200 000 tonn (DWT) og andre sjøsettingsoperasjoner. Delstatens undervannsterreng langs kysten byr på naturlige tilgangspunkter til dypt vann, noe som reduserer behovet for både investerings- og vedlikeholdsmudring. Dette forbedrer verftets økonomiske grunnlag og reduserer miljøpåvirkningen.

Naturlige beskyttelsessystemer

Kysten av Tamil Nadu har flere naturlige forsvarsmekanismer som demper virkningene av ekstreme værhendelser og kystfarer, og bidrar dermed til å styrke motstandsdyktigheten til skipsbyggingsindustrien og tilhørende infrastruktur.

De vidstrakte mangroveskogene langs kysten fungerer som en barriere mot stormbølger under sykloner.

Langs store deler av delstatens kyst fungerer naturlige sanddyner som barrierer mot kysterosjon og stormflo.

Mannarbukten har omfattende korallrev som fungerer som naturlige bølgebrytere, noe som demper bølgeenergien og reduserer kystens sårbarhet.

Optimale forhold for skipsbygging

Tamil Nadus tropiske klima, som kjennetegnes av moderate sesongvariasjoner, gir gunstige forhold for uavbrutt skipsbygging gjennom hele året. Delstaten ligger mellom 8°4' og 13°35' nordlig bredde og nyter godt av stabile temperaturer og forutsigbare værforhold som legger til rette for kontinuerlig bygging og reparasjonsarbeid. Disse klimatiske fordelene bidrar til å minimere værrelaterte forstyrrelser og sikrer dermed større driftseffektivitet sammenlignet med verft som ligger i regioner utsatt for kraftig nedbør eller ekstreme sesongvariasjoner.

Nedbørsfordelingen i Tamil Nadu gir betydelige driftsmessige fordeler for skipsbyggingsvirksomheten. Staten mottar størstedelen av sin årlige nedbør under den nordøstlige monsunen (443,3 mm), det vil si mellom oktober og desember, noe som gir lange og sammenhengende tørre perioder for kritiske byggeaktiviteter. De sørlige distriktene i Tamil Nadu har 54–60 regndager årlig, noe som sikrer minimal hindring for byggeaktiviteter sammenlignet med vestkysten, som opplever langvarige avbrudd i monsunen.

Strategisk geologisk beliggenhet

Tamil Nadus beliggenhet gir unike geologiske fordeler:

Nærhet til internasjonale skipsruter

Statens beliggenhet ved Bengalbukta gir direkte tilgang til dype internasjonale skipsleder, noe som reduserer transportavstandene for skip til globale markeder.

Et stabilt geologisk fundament

Kystområdene ligger på geologisk stabile formasjoner som egner seg for tung industriell infrastruktur, noe som reduserer utfordringene knyttet til fundamentering og konstruksjon.

Disse geologiske og geografiske fordelene gir naturlige forutsetninger som reduserer behovet for infrastrukturinvesteringer, øker driftseffektiviteten og beskytter mot miljørisikoer, noe som gjør delstaten til et ideelt sted for skipsbygging og andre relaterte aktiviteter.



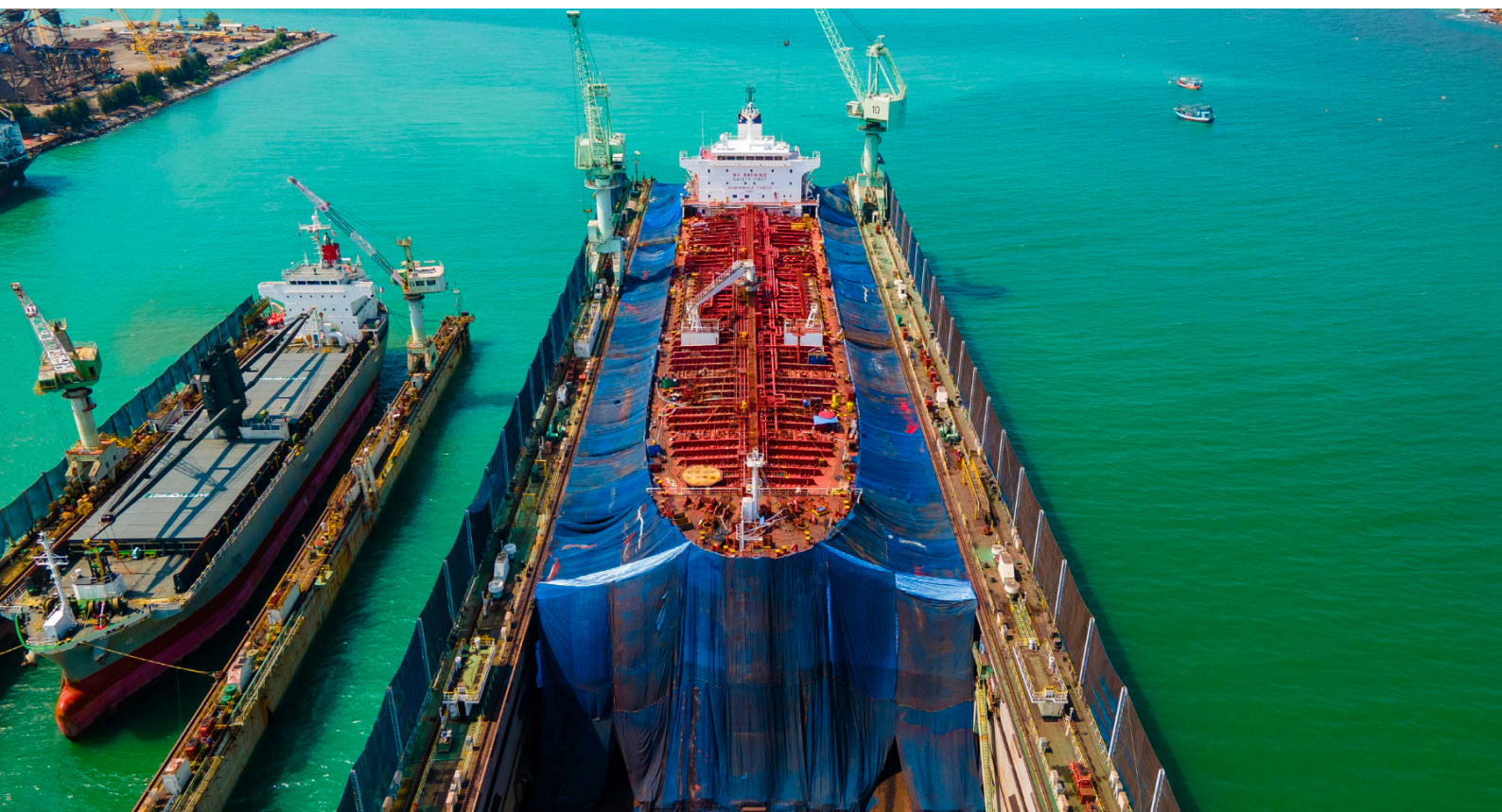
Etablert industriell base

Delstaten har mer enn 40 000 fabrikker, det høyeste antallet i landet, og kan skilte med et mangfoldig, veletablert og velutviklet industrielt økosystem. Tamil Nadu er den ubestridte lederen innen elektronikkeksport, med en andel på 41,23 % av den nasjonale eksporten i 2024–25.

Delstaten har en balansert økonomisk struktur, der primær-, sekundær- og tertiærsektoren bidrar til delstatens samlede vekst og utvikling. Industrialiseringen i delstaten har i særlig grad vært preget av utviklingen av industriklynger, noe som har bidratt til å fremme regional utvikling over hele delstaten og dermed muliggjort en spredt økonomisk tilstedeværelse.

Tamil Nadu har en dyktig talentmasse som støttes av et statlig nettverk av høyskoler, tekniske høyskoler og institutter for industriell opplæring med både nasjonal og internasjonal anseelse. Dette gjør det mulig for delstaten å gå inn i utforskede og fremvoksende sektorer og være en pioner på dette området for hele nasjonen. Delstaten tilbyr en unik fordel ved å ha både hvit- og blåkragearbeidere, noe som muliggjør samlokalisering av produksjon og design.

Det eksisterende økosystemet innen bil-, forsvars- og komponentindustrien utgjør et solid fundament for produksjon av skipsdeler, systemintegrasjon og designtjenester. Det eksisterende L&T-verftet i Kattupalli nær Chennai, med over 1 000 samarbeidspartnere i leverandørkjeden, er både et bevis på at konseptet fungerer og et bevis på delstatens kompetanse innen denne sektoren.



Skipsbyggingens historie i delstaten

Tamil Nadu har en rik og langvarig maritim arv som gjenspeiler århundrer med sjøfartskunnskap og skipsbyggingstradisjon. Fra bruken av tidlige fartøyer som den tradisjonelle kattumaram, mestret lokale båtbyggere teknikker som plankekonstruksjon med søm, noe som gjorde det mulig å seile lange strekninger over havene i monsuntiden. Disse tidlige innovasjonene la grunnlaget for delstatens vedvarende maritime fortreffelighet.

Tidlige maritime tradisjoner

Tamilske sjøfolk var blant de første i regionen rundt Det indiske hav som bygde og drev havgående fartøy. Historiske kilder og lokale tradisjoner tyder på at kystsamfunnene langs Coromandel-kysten brukte allsidige trebåter til handel, fiske og reiser. Arkeologiske funn og litterære kilder tyder på at tamilsk sjøfart går tilbake til før det 3. århundre f.Kr.



Sangam-perioden

I Sangam-perioden, omtrent mellom det 3. århundre f.Kr. og det 3. århundre e.Kr., ble havnene i Tamil Nadu livlige knutepunkter for verdenshandel. Kaveripoompattinam, også kjent som Puhar, som ligger ved munningen av Kaveri-elven, fungerte som en viktig havn i det tidlige Chola-riket. Tamilske litterære verk som Pattinapalai og Silappathikaram beskriver levende den travle havnen, handelsskipene og tollaktiviteten.

Arkeologiske utgravninger ved Arikamedu, nær det som i dag er Puducherry, avslører sterke handelsforbindelser mellom India og Rom som går tilbake til det 2. århundre f.Kr. Funnsteder som Korkai og Azhagankulam gir ytterligere bevis på tidlige skipsverft, kaier og lagerbygninger, noe som bekrefter Tamil Nadus sentrale rolle i den antikke sjøhandelen.

Middelalderens maritime ekspansjon

Den tamilske sjømaktens storhetstid falt sammen med den middelalderske Chola-perioden. Mellom det 9. og 13. århundre e.Kr. utvidet Chola-flåten sin innflytelse til hele Sri Lanka og Sørøst-Asia. Rajendra Chola Is berømte sjøekspedisjon rundt år 1025 e.Kr. viste regionens avanserte skipsbyggingskompetanse og marineorganisasjon. Handelslaug som Ainnurruvar, Manigramam og Nanadesi etablerte handelsruter som koblet tamilske havner med havner i Sørøst-Asia, Sri Lanka, Kina og Midtøsten, noe som førte til en periode med bemerkelsesverdig økonomisk velstand.



Kolonial og moderne utvikling

I kolonitiden ble havner som Nagapattinam, Thoothukudi og Pulicat viktige knutepunkter under portugisisk, nederlandsk og britisk styre. Disse havnene la til rette for regional og internasjonal handel og bidro til utviklingen av den maritime infrastrukturen. Etableringen av Madras, i dag Chennai, som en viktig havn for Det ostindiske kompani styrket delstatens rolle innen skipsreparasjon, vedlikehold og maritim industri ytterligere.

Arv og kontinuitet

Tamil Nadus tradisjon innen skipsbygging og maritim virksomhet utgjør et ubrutt kontinuitetsforløp fra tradisjonelt håndverk til moderne industriell kapasitet. Bevisene på gamle havner, handelslaug og prestasjoner innen sjøfarten understreker delstatens langvarige tilknytning til havet. Dette dype historiske fundamentet fortsetter å inspirere Tamil Nadus moderne visjon om å gjenoppstå som et globalt knutepunkt for skipsbygging, maritime tjenester og initiativer innen den blå økonomien.



Behovet for retningslinjene

Skipsbygging er en strategisk sektor med et betydelig potensial innen økonomi, industri og sysselsetting. I tillegg til sin rolle som en selvstendig produksjonsindustri, skaper skipsbygging betydelige positive ringvirkninger på tvers av flere sektorer, blant annet stålindustrien, elektro- og elektronikkindustrien, presisjonsindustrien, havneinfrastruktur, logistikk og skipsfartstjenester.

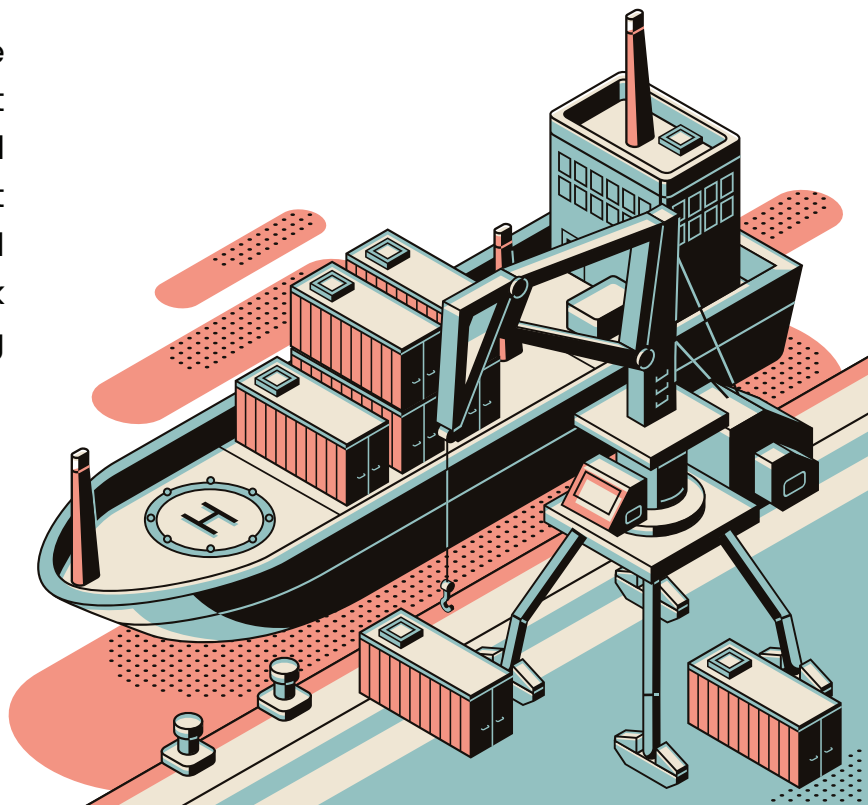
Det anslås at rundt 65 % av verdien av et bygget skip stammer fra tilknyttede næringer og tungindustrien, noe som understreker sektorens evne til å drive en bred industriell utvikling. Skipsbyggingsindustrien er også en viktig sysselsettingsmotor, med den høyeste sysselsettingsmultiplikatoren blant produksjonsaktiviteter, anslått til 6,4. For eksempel engasjerte byggingen av det indiske hangarskipet INS Vikrant mer enn 500 mikro-, små og mellomstore bedrifter, sysselsatte 2 000 personer direkte i verftsdriften og sysselsatte ytterligere 12 000 personer i tilknyttede og relaterte næringer.

Dette illustrerer sektorens potensial for å skape mange arbeidsplasser på tvers av kompetansenivåer, særlig for kvinner og unge i kystområdene, gjennom kompetansebasert sysselsetting innen produksjon, logistikk og havnetjenester.

I tillegg til å bidra til sysselsetting og industriell vekst, har skipsbygging avgjørende strategisk betydning. Fremskritt i lokaliseringen av maritime ressurser spiller en avgjørende rolle for å øke energisikkerheten og styrke det nasjonale forsvarets beredskap.

Sett fra et makroøkonomisk perspektiv har sektoren høy kapitalproduktivitet, med en investeringsmultiplikator på omtrent 1,82. Dette innebærer at investeringer i sektoren kan generere nesten dobbelt så stor økonomisk produksjon, noe som styrker argumentene for et eget politisk rammeverk.

I tillegg til de ovennevnte geografiske og økonomiske fordelene, kombinert med samfunnsmessige gevinster, vil en målrettet politisk innsats bidra til at staten kan utnytte sektorens potensial fullt ut. En egen skipsbyggingspolitikk er derfor avgjørende for å frigjøre og utnytte sektorens skjulte potensial.





Retningslinjens virkeområde

Politikken har som mål å gjøre Tamil Nadu til det mest attraktive reisemålet for globale skipsverft ved å tilby konkurransedyktige insentiver og infrastruktur i verdensklasse. Den tar også sikte på å utvikle skipsbyggingsklynger som samler design, produksjon, reparasjon, forskning og utvikling samt opplæring. Politikken legger stor vekt på bærekraft, overholdelse av ESG-prinsipper og praksis knyttet til Industri 4.0, og sikrer at innovasjon, miljøansvar og avansert teknologi står i sentrum for delstatens vekst innen skipsbygging. «Skipsverft» i henhold til politikken omfatter alle bedrifter som produserer, reparerer og vedlikeholder skip i delstaten.

Typer skip/konstruksjoner som dekkes av politikken

1. Verft som produserer følgende kategorier av maritime konstruksjoner, vil være berettiget til insentiver i henhold til denne politikken

- a. Store havgående skip som betjener både utenriks- og kystfart;
- b. Spesialfartøy av mellomstørrelse
- c. Forsvar / Sjøfartøy og kystvakt
- d. Luksusyachter
- e. Ubåter og alt slags undervannsutstyr som brukes til transport
- f. Mekaniserte fiskebåter, unntatt trålere og båter av glassfiber (FRP)
- g. Andre båter/skip som bruker alternative drivstoff, og
- h. Andre offshore-konstruksjoner – mobile offshore-boreenheter (MODU-er), offshore-støttefartøy (OSV-er), stasjonære plattformer, undervannsutstyr og hjelpeutstyr, offshore-dokker som brukes til reparasjon og vedlikehold av fartøy osv.,

2. Ethvert selskap som driver med vedlikehold, reparasjon og gjenvinning av skip, med unntak av bearbeiding av gjenvunnet stål og lignende aktiviteter.

Spesialselskap (SPV) – NSHIPTN

Delstaten skal opprette et formålsselskap (SPV) med egen juridisk status under SIPCOT. Et organ utpekt av den indiske regjeringen kan også bli invitert til å delta som en sentral interessent. Formålsselskapet skal legge til rette for og muliggjøre en smidigere etablering av skipsverft i de utpekte klyngene gjennom kystnære fasiliteter som stilles til rådighet av den indiske regjeringen, og landbaserte fasiliteter som stilles til rådighet av delstatsregjeringen, representert ved SIPCOT. Formålsselskapet skal også spille en avgjørende rolle i å muliggjøre en smidigere finansiering av skipsverft som etableres i delstaten.

Selskapets virksomhet skal omfatte

- a. Utvikling av infrastrukturanlegg både på land og til sjøs
- b. Inngåelse av joint ventures med skipsbyggingselskaper
- c. Utleie av kritisk utstyr til skipsverft
- d. Å legge til rette for kapitalinnhenting og samling av investorer for å finansiere/investere i verftene som er etablert i delstaten
- e. Enhver annen viktig virksomhet knyttet til skipsbygging i delstaten.

Incentiver for å fremme skipsbygging

i Tamil Nadu

Tamil Nadus insentivordning henter inspirasjon fra ledende maritime nasjoner som har lyktes med å utvikle skipsverftsinfrastruktur og skipsbyggingskapasitet i verdensklasse. Sør-Koreas K-Shipbuilding Super Gap Vision 2040 støttes av et nasjonalt verftsfond på 2 billioner won (1,3 milliarder USD). Japans «National Shipyard»-modell på 1 billion yen (6,5 milliarder USD) innebærer at infrastruktur bygget av myndighetene leies ut til private operatører. Singapores Maritime Cluster Fund tilbyr opptil 90 % medfinansiering, med særlig fokus på kompetanseheving, digital transformasjon og infrastrukturutvikling. Disse internasjonale modellene viser at konkurransedyktige maritime næringer krever betydelig statlig støtte i etableringsfasen, særlig for kapitalintensiv skipsverftsinfrastruktur og teknologikrevende skipsbygging og -reparasjon. Tamil Nadus tilnærming bygger på disse velprøvde rammene, samtidig som den innlemmer delstatsspesifikke fortrinn og tar hensyn til lokale prioriteringer for industriell utvikling.

Et verft som driver med produksjon, reparasjon og vedlikehold av maritime konstruksjoner som beskrevet i retningslinjene, med en forpliktet minimumsinvestering på Rs. 1.000 Crore og opprettelse av minst 1 000 arbeidsplasser, vil være kvalifisert for en strukturert støttepakke (SPA) i henhold til retningslinjene.

Verftene kan velge å benytte seg av ett av de fire insentivene/alternativene for økonomisk støtte som er oppført nedenfor, som en del av SPA:

Alternativ 1: Eierskap

Delstatsregjeringen kan, enten direkte eller gjennom et utpekt offentlig organ, bli minoritetsaksjonær i det planlagte anlegget. Verft kan sende inn forretningsforslag til en utpekt enhet, som angitt i gjennomføringsretningslinjene, med sikte på å oppnå egenkapitalinvestering.

Dersom kapitalinnskuddet ytes i form av kontanter, skal dette i utgangspunktet ytes som gjeld i trinn med klart definerte milepæler. Gjelden skal konverteres til egenkapital med inntil 49 % etter at milepælen er nådd, og påfølgende gjeldstrinn skal frigjøres.

Prosjekter med høyere kapitalbehov kan også, etter en individuell vurdering og med tilhørende investerings- og exitplan, bli tilbudt hybridfinansiering eller mezzaninfinansiering, for eksempel konvertible obligasjoner. Egenkapitalen skal også tilføres i form av tomter eller andre typer fysiske, kritiske infrastrukturressurser, herunder, men ikke begrenset til, følgende:

Liste 1: Kritisk infrastruktur

- | | |
|---------------------------------|--------------------------|
| a. Tørrdokker eller skipsheiser | c. Portalsystemer |
| b. Tungløftskraner | d. Kai, brygger og slipp |

Staten skal, i samråd med de involverte verftene, bidra til å utvikle den nødvendige infrastrukturen gjennom de ovennevnte ordningene.

Alternativ 2: Leasing av eiendeler

Staten skal, gjennom et utpekt selskap, kjøpe og tilbakeleie kritiske verftsaktiva – med unntak av tomter, men ikke begrenset til de aktivaene som er oppført som kritisk infrastruktur i LISTE 1 – til en verdi på inntil Rs. 6.000 Crore eller 20 % av prosjektets totale kostnad, avhengig av hvilket beløp som er lavest. Leieavtalen for aktivaene skal utformes fra sak til sak som en kombinasjon av

- a) Fast leieprosent og
- b) Variabel leieandel

og til slutt oppnå en internrente som er akseptabel for både investoren og regjeringen i Tamil Nadu. Statens samlede utgifter skal begrenses til Rs. 1.000 Crore per år for alle prosjekter som etableres i delstaten. Eventuelle ubrukte årlige bevilgninger kan overføres til påfølgende år.

I henhold til denne ordningen kan skipsbyggingsselskapet som etablerer verftet anskaffe viktige verftsaktiva ut fra sine driftsbehov og deretter selge disse aktivaene til SPV-selskapet. SPV-selskapet vil deretter umiddelbart leie aktivaene tilbake til skipsbyggingsselskapet på gjensidig avtalte kontraktsvilkår. Leievilkårene, inkludert leieprisen og andre betingelser, vil bli fastsatt gjennom sammenligning med store verft eller av et utvalg bestående av leverandører av kritiske eiendeler, under hensyntagen til avskrivning og levetid for de respektive eiendelene.

Alternativ 3: Kapitaltilskudd til støtteberettigede anleggsmidler og andre insentiver

Prosjektkategori og standard investeringsperiode (SIP)	Investeringsramme (i millioner rupier)		Minimumsansettelse	Kapitaltilskudd*
	Minimumsinvestering	Maksimal investering		
Kappal – 15 år med SIP	Rs. 12.000 Crore eller mer		4,000	25 % av kvalifiserte anleggsmidler
Vangam – 12 år med SIP	5,000	11,999	2,000	20 % av kvalifiserte anleggsmidler
Navaai – 10 år med SIP	2,000	4,999	1,000	15 % av kvalifiserte anleggsmidler
Kalam – 8 år med SIP	1,000	1,999		10 % av kvalifiserte anleggsmidler

I tillegg skal verft som oppnår minst 450 tonn dødvekt (DWT) i form av miljøvennlige fartøy* innen seks (6) år fra sjøsettingen av sitt første fartøy, inkludert det første fartøyet, være berettiget til et ekstra kapitaltilskudd på 2 % av den kumulative støtteberettigede anleggsverdien (EFA) ved utløpet av investeringsperioden, med et maksimalt tak på 300 crore rupier.

Hver delutbetaling av insentivet skal utbetales over en periode på 10 år. Delutbetalingene skal fastsettes på grunnlag av milepæler i prosjektgjennomføringen, som vil bli nærmere beskrevet i gjennomføringsretningslinjene.

I tillegg til kapitaltilskuddet under alternativ 3 vil verftene være berettiget til følgende insentiver:

Rentestøtte

Skipsverft skal være berettiget til et rentetilskudd på 2 % i form av en reduksjon i rentesatsen på faktiske lån som er opptatt for å finansiere prosjektet, opp til Rs. 10 Crore per år i 15 år.

Incentiver for grønn industri

Skipsverft som investerer minst 100 crore rupier i miljøtiltak eller implementering av miljøvennlig teknologi i skipet, eller i andre aktiviteter som er angitt i gjennomføringsretningslinjene som miljøtiltak, er berettiget til et tilskudd på 50 %, begrenset til 2 % av de totale prosjektkostnadene eller 50 crore rupier per prosjekt, avhengig av hvilket beløp som er lavest. Tilskuddet utbetales som et engangsbeløp etter at den forpliktete investeringen er fullført.

Investeringer i grønne eiendeler som loven foreskriver, skal ikke anses som kvalifiserte for insentiver til grønn industri i henhold til retningslinjene.

Alternativ 4: Produksjonsavhengige insentiver

Verft som investerer i Kappal-kategorien som definert ovenfor i alternativ 3, skal være berettiget til å motta et produksjonsavhengig insentiv på opptil 15 % av fartøyets verdi, begrenset til 2,5 % av den kumulative EFA per år i 10 år etter datoen for kommersiell produksjon. Fartøy som mottar insentiver under ordningen for økonomisk støtte til skipsbygging (SBFAS), skal være berettiget til PLI i henhold til denne politikken. Den endelige verdien av fartøyet som fastsatt under SBFAS skal legges til grunn for beregningen av insentivet.

Det årlige taket for insentiver skal overføres til påfølgende år dersom verftet ikke benytter seg av insentivet i et eller flere bestemte år.

Ytterligere fremgangsmåter og prosedyrer for å benytte seg av de ulike alternativene vil bli nærmere beskrevet i gjennomføringsretningslinjene.



Vanlige økonomiske insentiver som en del av den strukturerte støttepakken

Utdanningsstøtte

Verft skal ha rett til et opplæringsstøttebeløp på 10 000 rupier per ansatt med bosted i området per måned i en periode på to år.

Skattemessige insentiver for elektrisitet

Skipsverft skal gis fritak for strømvavgift i en periode på fem år for strøm som kjøpes fra Tamil Nadu Power Distribution Corporation Limited (TNPDC) eller som produseres og forbrukes fra egne kilder.

Industribygninger

Staten støtter konseptet med å gå til jobben for å avlaste byene og forbedre balansen mellom arbeid og fritid. Verftene vil bli oppfordret til å utvikle bolig- og overnattingsfasiliteter for ansatte innenfor en radius på 5 km fra arbeidsområdet.

Boligfasiliteter som er oppført på verftet, eller innkvarterings- og herbergefasiliteter for ansatte innenfor en radius på 5 km fra arbeidsområdet (dvs. at inngangen til boligfasiliteten skal ligge innenfor 10 km i luftlinje fra inngangen til prosjektområdet), skal regnes som kvalifiserte anleggsmidler under alternativ 3 – Kapitaltilskudd, forutsatt at dette ikke overstiger 5 % av EFA.

Støtte og insentiver til tilknyttede næringer

1. Incentiv for å fremme designinstitusjoner

Skipsdesignfirmaer skal være berettiget til et lønnstilskudd på 30 % det første året, 20 % det andre året og 10 % det tredje året av lønnskostnadene for høytlønnede stillinger som opprettes i delstaten ved klart avgrensede anlegg, under forutsetning av følgende vilkår:

- a. Det må skape direkte sysselsetting for 200 personer i løpet av de første tre driftsårene.
- b. Prosjektet må ikke ha mottatt strukturert bistandspakke fra Departementet for industri, investeringsfremming og handel.

Høytlønnede stillinger skal defineres som stillinger der lønnskostnaden er på minst 100 000 rupier per måned per ansatt. Lønnskostnaden skal være den «grunnlønnen» som de ansatte mottar, slik den er definert i § 2(b) i loven om ansattes pensjonsfond og diverse bestemmelser fra 1952.



2. Incentiver for å fremme FoU-institusjoner og globale kompetansesentre (GCC)

Kvalifikasjonskriterier for FoU

FoU-bedrifter som oppfyller de kvalifiseringskriteriene som er oppført her, er berettiget til de insentivene som er beskrevet i dette avsnittet, under forutsetning av følgende vilkår:

1. Det kreves en minimumsinvestering på Rs. 50 Crore i kvalifiserte anleggsmidler innenfor en standard investeringsperiode på 4 år, samt opprettelse av arbeidsplasser for 50 personer.
2. Tydelig avgrensede anlegg innenfor eller utenfor prosjektene
3. Må drive med FoU knyttet til sjøtransport i Tamil Nadu

Kvalifikasjonskriterier for GCC-er

GCC må starte sin virksomhet i løpet av støtteperioden og skape minst 500 arbeidsplasser innenfor den standardiserte investeringsperioden på fire år.

Gjeldende spesielle tilbud

A. Spesielt kapitaltilskudd

For å støtte kvalifiserte bedrifter skal det utbetales et spesielt kapitaltilskudd på 25 % av de kvalifiserte anleggsmidlene i like store avdrag over en periode på 10 år fra datoen da minimumsantall ansatte er oppnådd, med et tak på Rs. 25 Crore, avhengig av hvilket beløp som er lavest.

B. Opplæringsinsentiv

Kvalifiserte bedrifter kan motta et utdanningsstøttebeløp på 10 000 rupier per person per måned i 12 måneder for innbyggere i Tamil Nadu. Støtten gjelder for netto nyansettelser.

C. Incentiv for kvalitetssertifisering

Prosjekter som oppnår sertifiseringer som ISO, ISI, BIS, FPO og BEE, eller andre nasjonale eller internasjonale sertifiseringer som er relevante for skipsfartsnæringen, skal få et tilskudd på 50 % av de totale kostnadene ved å oppnå sertifiseringen, slik det er bekreftet av en autorisert revisor, begrenset til 1 crore rupier for investeringsperioden.

D. Incentiv for immateriell eiendom

Regjeringen vil dekke 50 % av prosjektets utgifter, opp til maksimalt 1 crore rupier, i løpet av investeringsperioden for registrering av patent, opphavsrett, varemerke og geografiske betegnelser.

E. Incentivordning for innovasjonslaboratorier

For å fremme disse laboratoriene, som imøtekommer behovene til innovasjonsklynger og fungerer som en katalysator for forskning og utvikling, skal 50 % av de faste driftsutgiftene (EFA) knyttet til innovasjonslaboratoriene refunderes, opp til 1 crore rupier. Støtten er kun tilgjengelig for innovasjonslaboratorier som er akkreditert/sertifisert i henhold til NABL, ISO-sertifisert eller har annen nasjonal eller internasjonal sertifisering som er relevant for skipsfarts- eller skipsbyggingsindustrien.

F. Incentiv for lisenskostnader

Kvalifiserte bedrifter kan få et kostnadsfradrag på 50 % av utgiftene til kjøp av en spesialisert programvarelisens innenfor den standard investeringsperioden på fire år, med et tak på 1 crore rupier.

G. Incentiv for produkttesting og prototyp utvikling

For å fremme prototyp utvikling i delstaten skal kvalifiserte bedrifter kunne motta et tilskudd på 25 % av de faktiske utgiftene ved etablering av anlegg for produkttesting og prototyp utvikling, med et tak på 1 crore rupier.

H. Andre standardinsentiver

Prosjektet vil også være berettiget til standardinsentiver, nemlig fritak for strømgift i 5 år, fritak for dokumentavgift og insentiver for grønn industri på opptil 1 crore rupier.



Støtte til tilrettelegging og annen bistand

Som et supplement til målrettede insentiver vil Tamil Nadu tilby et helhetlig støttesystem som blant annet omfatter tilretteleggingstjenester og infrastrukturutvikling.

1. Tilrettelegging av prosjektet gjennom ett kontaktpunkt

Alle godkjenninger (miljøgodkjenninger, arealplanlegging, byggetillatelse, tilkobling til offentlige tjenester) vil bli behandlet via et eget grensesnitt i delstatens «Single Window»-portal, noe som sikrer full sporbarhet og overholdelse av fastsatte beslutningsfrister.

Det vil bli utpekt egne kontaktpersoner for hvert prosjekt, som skal samarbeide med de relevante departementene – havner, industri, miljø, forsyningsselskaper og arbeidsliv – for å besvare spørsmål og fremskynde godkjenningsprosessene.

2. Integrerte infrastrukturklynger

Det skal etableres maritime industriparke i skipsbyggingsklynger, som hver vil være utstyrt med ferdig anlagte veier, transformatorstasjoner, vannforsyningsnett, felles renseanlegg og kaier med bæreevne for tunglast.

xFelles brukerfasiliteter vil bli etablert av SPV-selskapet, og vil omfatte fasiliteter som verksteder for platebearbeiding, sandblåsing- og lakkeringslinjer samt sentraliserte avfallsanlegg for farlig avfall, noe som vil redusere kapitalutgiftene for komponentprodusentene.

3. Støtte til tomter og forsyningsanlegg

Kvalifiserte prosjekter skal prioriteres ved tildeling av tomter ved kysten og i havneområder på langvarige leieavtaler på opptil 99 år.

Incentiver og tilskudd for å fremme miljøvennlig gjenvinning av skip

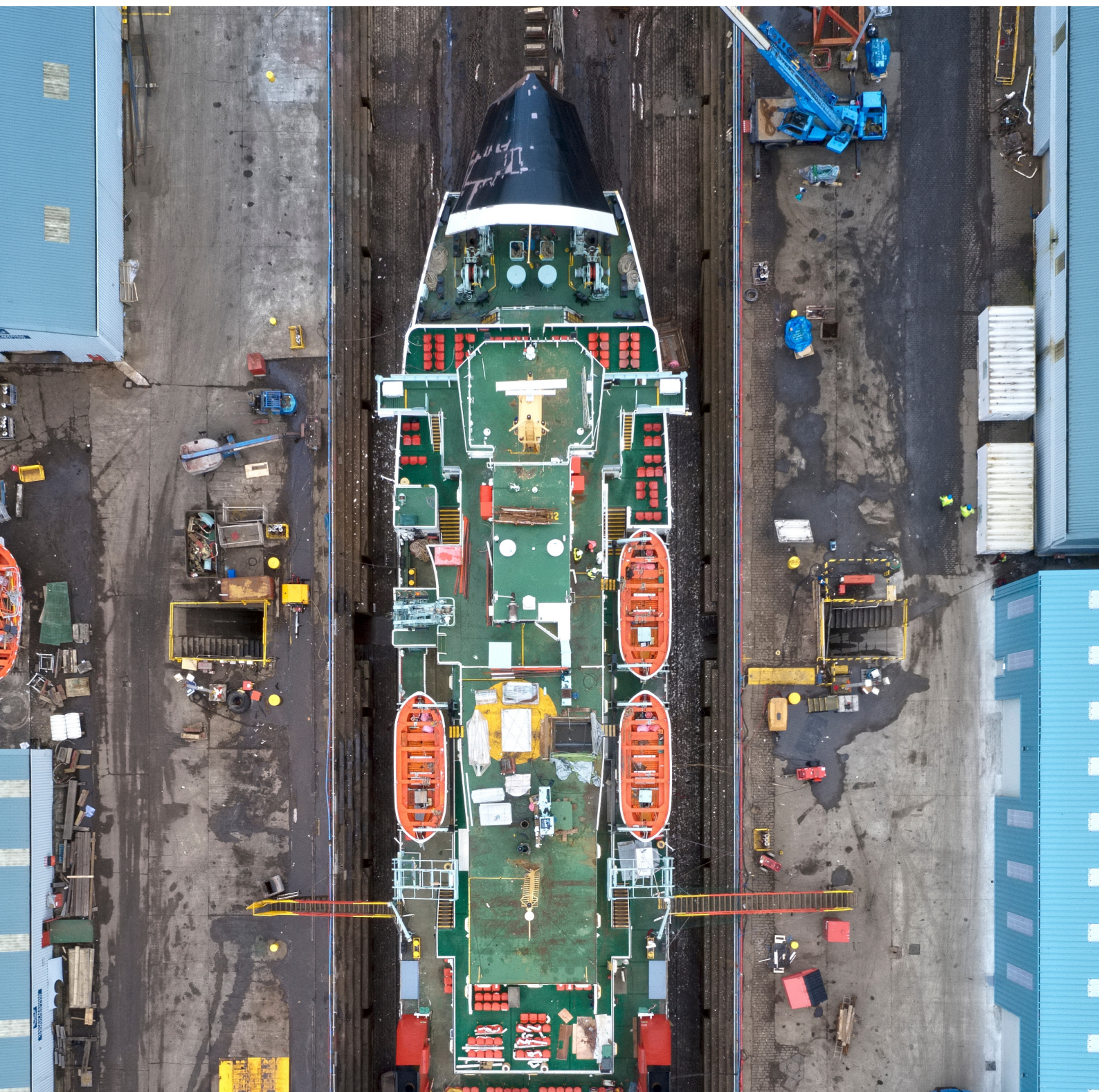
Regjeringen vil fremme klynger for miljøvennlig skipsgjenvinning i delstaten. I tillegg til kredittnotatet for skipsopphugging utstedt av den indiske sentralregjeringen for skip som gjenvinnes i delstaten, skal delstaten tilby et kapitaltilskudd på opptil 15 % av EFA, utbetalt over 15 år i like store avdrag. De fem første skipsgjenvinningsanleggene som investerer minst Rs. 50 Crore og sysselsetter minst 100 ansatte, skal være berettiget til insentiver. Anleggene må oppnå sertifisering i henhold til Hong Kongs internasjonale konvensjon om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip (vedtatt første gang 15. mai 2009) og EUs forordning om gjenvinning av skip (vedtatt første gang 20. november 2013).



Incentiver og tilskudd for å fremme

produksjonsindustrien for marine komponenter

Enhver investering i komponentproduksjon, der minst 50 % av produksjonen (målt i fakturaverdi) leveres til skipsverft, med en forpliktet minimumsinvestering på Rs. 50 Crore og en forpliktet minimumsbeskjeftigelse på 100 arbeidsplasser, er berettiget til insentiver. Incentivene skal være i henhold til Tamil Nadu Industrial Policy, 2021, med anerkjennelse av Sunrise-sektoren. Alle investeringer mellom Rs. 50 Crore og Rs. 499 Crore skal behandles som et «stort prosjekt», og investeringer over Rs. 500 Crore skal vurderes i henhold til klassifiseringen i TNIP 2021.





Kompetanseutvikling og oppbygging av økosystemer

For å møte den økende etterspørselen i den globale skipsbyggingsindustrien vil regjeringen i Tamil Nadu samarbeide med Indian Maritime University (IMU) om å utvikle og tilby spesialiserte kurs som er tilpasset bransjens behov. Delstatens strategi for kompetanseutvikling innen skipsbygging skal etablere et økosystem på flere nivåer og med flere aktører, som knytter sammen institutter for industriell opplæring (ITIs), polytekniske høyskoler, ingeniørhøyskoler og delstatsuniversiteter.

Rundt de utpekte havneområdene der det foreslås å etablere skipsbyggingsentre, skal følgende tiltak gjennomføres:

- a. Kartlegging av ITI-institutter, polytekniske høyskoler og ingeniørhøyskoler som skal fungere som rekrutteringskilder for faglært arbeidskraft
- b. Utvikling av spesifikk infrastruktur, som laboratorier og verksteder, ved de utvalgte institusjonene
- c. I disse institusjonene skal det undervises i et spesialutviklet pensum tilpasset de identifiserte stillingsfunksjonene, i samarbeid med næringslivet, med felles sertifisering fra TNSDC
- d. Videre skal praksisopplæring gjennom praksisplasser/lærlingordninger integreres i timeplanene.

Dette initiativet vil utnytte Naan Mudhalvan-plattformen, Departementet for sysselsetting og opplæring (DET) og Direktoratet for teknisk utdanning (DOTE) for å skape en sømløs utdanningsvei fra grunnleggende håndverksfag til avanserte ingeniørutdanninger. Fokuset vil ligge på å modernisere skipsbygging og reparasjonspraksis ved å ta i bruk avansert teknologi og innovative metoder som øker produktiviteten, presisjonen og innovasjonen. Delstaten vil også samarbeide med globale maritime og tilknyttede teknologiske institusjoner samt internasjonale bransjeledere for å tilby spesialiserte opplæringsprogrammer.

Institusjonelt rammeverk

Det skal opprettes et statlig råd for kompetanseutvikling innen skipsbygging med representanter fra IMU, DET, DOTE og Tamil Nadu Skill Development Corporation (TNSDC). Dette rådet skal koordinere utformingen av læreplaner, fastsettelse av standarder, sertifisering, kompetanseutvikling blant lærere og integrering av teknologi på tvers av institusjonene. Det skal også sikre at internasjonale beste praksis-metoder tas i bruk i utviklingen av maritim kompetanse.

Hovedtrekk ved læreplanen

1. Fokus på Industri 4.0

Studieplanen vil legge vekt på digital transformasjon innen skipsbygging og utvikles i samarbeid med internasjonale bransjeeksperter. Sentrale områder vil omfatte skipsdesign, forebyggende vedlikehold, robotassistert produksjon og avansert automatisering. Studieplanen vil innlemme japanske håndverksprinsipper (Monozukuri) for kvalitetssikring og europeiske programvareverktøy for digital design. Kursene vil kontinuerlig oppdateres for å holde tritt med nye teknologier og bransjetrender.

2. Utvalg av opplæringsprogrammer

Programmet vil omfatte både korte sertifiseringskurs for rask kompetanseheving og lengre diplom- og bachelorutdanninger som utdanner høyt kvalifiserte fagpersoner, som for eksempel skipsingeniører, digitale designere og robotteknologer. Det vil bli lagt vekt på å utvikle tverrfaglige ferdigheter som kombinerer tradisjonelt håndverk med moderne skipsbyggingsteknikker.

For å sikre en inkluderende vekst er det avgjørende med målrettet kompetanseheving blant fiskere og kystsamfunn. De utvalgte kandidatene skal få tilbud om incentiver som utdanningsstipend, fortrinnsrett til opptak i programmene «Naan Mudhalvan» og «Vetri Nichayam», samt praksisrelaterte programmer i havner, skipsverft og logistikkbransjen.

3. Simuleringsbasert læring

Moderne opplæringsfasiliteter, blant annet simuleringslaboratorier og AR/VR-oppsett, vil gi studentene en oppslukende og praktisk opplevelse. Studentene vil få øve seg på teknologier som brukes i skipsverft over hele verden, for eksempel sveiseroboter, CNC-maskiner og IoT-baserte systemer, slik at de blir godt forberedt på praktisk anvendelse.

4. Bransjesamarbeid og kunnskapsdeling

Akademiet vil samarbeide med både nasjonale og internasjonale verft for å fremme kunnskapsdeling, teknologiintegrasjon og tilpasning til bransjens behov i sanntid. Partnerskap med globale skipsbyggere og teknologiselskaper vil sikre at opplæringsprogrammene gjenspeiler den nyeste utviklingen innen skipsbygging, vedlikehold og reparasjon.

5. Integrasjon med det nasjonale kvalifikasjonsrammeverket

Alle utdanningene vil være tilpasset det nasjonale kompetansesystemet (NSQF) fra nivå 3 til 8, noe som sikrer en tydelig karrierevei fra tekniker til ingeniør.

- ITIs vil tilby opplæring på fagområdet i samarbeid med IMU og bransjeeksperter.
- Høgskoler og ingeniørhøgskoler vil tilby videregående diplomutdanninger og studier som gir rett til grad innen skipsdesign, automatisering og digital skipsbygging.
- Naan Mudhalvan-plattformen vil tilby overgangs- og videreutdanningsmoduler for å støtte kontinuerlig læring, kompetanseheving og muligheter for arbeidsformidling.

Bransjesamarbeid og offentlig-privat samarbeid

For å øke næringslivets deltakelse vil staten oppmuntre verft og tilknyttede næringer til å opprette kompetanseutviklingssentre innenfor offentlige institusjoner gjennom samarbeid mellom offentlig og privat sektor.

I løpet av de første tre årene kan partnerbransjene motta:

- Tilgang til infrastruktur som verkstedslokaler, strøm og vann samt rettigheter til felles merkevarebruk.
- Støtte til opplæring eller kostnadsdeling for fagpersonell, utstyr og deltakere.
- Hurtigbehandling av godkjenning innenfor rammen av Naan Mudhalvan- eller NSDC-ordningene.

Disse partnerskapene vil fremme utviklingen av bransjespesifikke læreplaner som er tilpasset bemanningsbehovene og globale sertifiseringsstandarder.

Incentivordning

Bransjer som oppretter kompetanseutviklingssentre eller kompetansesentre i offentlige institusjoner, vil være berettiget til ekstra opplæringsstøtte på 1 000 rupier per ansatt per måned. Disse insentivene vil være knyttet til målbare resultater, som for eksempel sysselsettingsgrad, antall sertifiserte kandidater og omfanget av teknologioverføring som oppnås. Denne integrerte og fremtidsrettede strategien vil skape en globalt konkurransedyktig arbeidsstyrke, fremme lokal sysselsetting og posisjonere Tamil Nadu som et ledende knutepunkt for moderne skipsbygging og maritim innovasjon.

Gjennomføring av politikken

Skipsbyggingspolitikken for Tamil Nadu vil bli gjennomført i henhold til retningslinjene for gjennomføring, som vil bli offentliggjort etter at politikken er kunngjort.

Politikkens varighet

Retningslinjene gjelder i en periode på 5 år fra datoen for kunngjøringen av retningslinjene eller inntil nye retningslinjer blir kunngjort, avhengig av hva som inntreffer sist. Retningslinjene kan revideres med jevne mellomrom i henhold til bransjekrav.



РОМАНОХ



0-1
КСОЖАЛЕЦЫ



REGJERINGEN I TAMIL NADU

www.investingintamilnadu.com