



DISTINATION UTTAR PRADESH

Invest in BIDA

أوتار براديش للتخزين و
السياسة اللوجستية 2022



أوتار براديش للتخزين و السياسة اللوجستية 2022

جدول المحتويات

	قائمة الاختصارات	3
1.	خلفية	4-5
2.	السيناريو في ولاية اوتار براديش	5
3.	حول السياسة	6-8
4.	تطوير قوي للبنية التحتية	7-11
5.	التخطيط اللوجستي الشامل	11-13
6.	اللوجستية المستدامة	13-14
7.	دعم النظام البيئي للخدمات اللوجستية	15
8.	جذب الاستثمارات للخدمات اللوجستية	16-19
9.	نظام الحوافز	19-40
10.	تنفيذ السياسات	40-42

1. الخلفية

تلعب الخدمات اللوجستية دورًا كبيرًا في الاقتصاد العالمي. جوهر العمل هو تبادل السلع أو الخدمات مقابل المال عن طريق التجارة. الخدمات اللوجستية هي المسار الذي تسلكه هذه السلع والخدمات لإكمال المعاملات. لا تعد صناعة الخدمات اللوجستية مساهمًا رئيسيًا في التنمية الاقتصادية فحسب، بل تلعب دورًا مهمًا في حل المشكلات البيئية والاجتماعية. مع تطور الأسواق، تتبنى الشركات استراتيجيات مختلفة لسلسلة التوريد لتقديم خدمات أفضل لعملائها. بلغت قيمة سوق الخدمات اللوجستية العالمية 7,641.20 مليار دولار أمريكي في عام 2017، ومن المتوقع أن تصل إلى 12,975.64 مليار دولار أمريكي بحلول عام 2027، مسجلًا معدل نمو سنوي مركب قدره 6.5% من عام 2020 إلى عام 2027 (إحصاءات سوق الخدمات اللوجستية العالمية، 2021-2027) ومن المتوقع أن يكون السوق الآسيوي في قلب النشاط اللوجستي العالمي، سواء من حيث النمو أو الاستثمار العالمي في العالم. ومن المتوقع أن يمثل 57% من نمو سوق لوجستيات التجارة الإلكترونية العالمية بين عامي 2020 و2022 (ستاتيسا، 2022) بقيادة الصين واليابان والهند.

تعد الخدمات اللوجستية أحد المحددات الحاسمة للتجارة داخل البلاد وهي مهمة لقدرة الهند التنافسية في التجارة العالمية ككل. تكلف الخدمات اللوجستية كنسبة مئوية من الناتج المحلي الإجمالي في الهند تصل إلى 14%-13% مقارنة بـ 8%-7% في البلدان المتقدمة و9%-01% في بلدان البريك الأخرى. إن التخفيض بنسبة 1% في التكلفة اللوجستية يعني توفير ما يقرب من 1.4 مليون كرور روبية هندية سنويًا. ولذلك، هناك حاجة متصلة لتطوير قوية ومتكاملة،

والنظام البيئي اللوجستي الفعال في البلاد.

وقفز ترتيب الهند في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018 مراكز من 54 في عام 2014 إلى 44 في عام 2018 (البنك الدولي، 2018). تقدر قيمة الصناعة اللوجستية في الهند بـ 150 مليار دولار أمريكي حاليًا (السنة المالية 2021) وتمثل 14.4% من الناتج المحلي الإجمالي للبلاد ومن المتوقع أن تصل إلى 380 مليار دولار أمريكي بحلول عام 2025 (مجلس المهارات اللوجستية، 2022) بعد التعافي من الوباء العالمي، تستعد صناعة الخدمات اللوجستية في الهند لتحقيق نمو مرتفع بمعدل نمو سنوي يتراوح بين 10% و21% بسبب الرقمنة (Statista, 2022). في الوقت الحالي، يهيمن نقل البضائع في الهند بشكل كبير على الطرق، وهو ما يمثل 59% من حركة الشحن. تتم تلبية ما يقرب من 35% من الطلب على الشحن عن طريق السكك الحديدية، و6% عن طريق الممرات المائية، وأقل من 1% عن طريق الجو (Niti Ayog, 2021).

من أجل ضمان التطوير الشامل للبنية التحتية اللوجستية في البلاد، اتخذت حكومة الاتحاد الهندي مبادرات متعددة. وتستند هذه في المقام الأول على 4 ركائز: تطوير البنية التحتية، والتخطيط اللوجستي، والحوكمة الاستباقية واعتماد التكنولوجيا. ويشمل ذلك تخفيف معايير الاستثمار الأجنبي المباشر، وتنفيذ ضريبة السلع والخدمات، وتحفيز نمو التجارة الإلكترونية، والتغييرات الإيجابية في السياسات التنظيمية، والبنية التحتية الشاملة والتنمية الصناعية من خلال برامج مثل "جاتيشاكتي"، و"ساجارمالا"، و"صنع في الهند".

إلخ. تبتكر حكومة الهند ممرين مخصصين للشحن (DFC) أي ممر الشحن الشرقي المخصص (EDFC) وممر الشحن الغربي المخصص (WDFC) كممر سكك حديدية عالي السرعة وعالي السعة لنقل البضائع. وبما أن هذه الممرات تقلل من التكاليف اللوجستية وتوقيت النقل، فإن هناك ممرين صناعيين بارزين، أي ممر دلهي-مومباي الصناعي (DMIC) وممر أمريتسار-كولكاتا (AKIC) يظهران حول هذين المركزين الماليين الرئيسيين. وتشمل المشاريع الأخرى مجمعات لوجستية متعددة الوسائط، ونظام النقل السريع بالسكك الحديدية،

الطرق السريعة، - UDAN يتم أيضًا تنفيذ مخطط الاتصال الجوي الإقليمي وما إلى ذلك لتقليل تكلفة الإنفاق اللوجستي من 14% من الناتج المحلي الإجمالي إلى أقل من 10%.

تؤكد الحكومة المركزية أيضًا على الحكومة النشطة والفعالة من أجل التطوير المركز لقطاع الخدمات اللوجستية في الهند وأنشأت قسمًا لوجستيًا مخصصًا لضمان النمو المنسق لصناعة الخدمات اللوجستية التي بدأت في الهند في عام 2017. أطلقت حكومة الاتحاد PM Gati Shakti National الخطة الرئيسية في عام 2021 للتخطيط المتكامل والشامل لمشاريع البنية التحتية والتنمية الصناعية في الهند والتي ستزيد من تحسين الخدمات اللوجستية في البلاد. أطلقت الحكومة المركزية مؤخرًا السياسة اللوجستية الوطنية 2022 التي تهدف إلى تحسين كفاءة الخدمات (العمليات والأنظمة الرقمية والإطار التنظيمي) والموارد البشرية من خلال توفير خطة عمل لوجستية شاملة (CLAP).

2. السيناريو في ولاية أوتار براديش

ولاية أوتار براديش هي رابع أكبر ولاية في الهند من حيث المساحة ويسكنها 17% من سكان الهند. نظرًا لموقعها الاستراتيجي بجوار منطقة العاصمة الوطنية، فهي توفر بوابة مربحة لموانئ التصدير الشرقية ووسط الهند.

توفر الدولة سوقًا استهلاكية وسوق عمل واسعة للمستثمرين. في الوقت الحاضر، يقدر الناتج المحلي الإجمالي للولاية (GSDP) لولاية أوتار براديش بالأسعار الحالية بـ 294.90 مليار دولار أمريكي (21.74 تريليون روبية هندية) في (MoSPI، 2022). 2021-2022

تساهم ولاية أوتار براديش بما يقرب من 8% من الناتج المحلي الإجمالي الوطني، بسياساتها وإصلاحاتها وحكمها الاستباقي الصديق للمستثمرين، وقد حددت هدفًا لتصبح اقتصادًا بقيمة تريليون دولار أمريكي. ولهذا الغرض، تعتمد الدولة جذب استثمارات تصل قيمتها إلى 10 آلاف كرور روبية هندية. لذلك، تعمل حكومة الولاية بقوة على تعزيز التصنيع السريع وتطوير البنية التحتية حيث أن التصنيع والخدمات اللوجستية مرتبطان ارتباطًا جوهريًا.

برزت ولاية أوتار براديش كواحدة من أكثر الوجهات الاستثمارية المفضلة في الهند. وفي السنوات القليلة الأخيرة، رسخت الولاية مكانتها كوجهة استثمارية رائدة في الهند. وصلت الصادرات السلعية من ولاية أوتار براديش إلى 16.39 مليار دولار أمريكي في السنة المالية 2021 و38.81 مليار دولار أمريكي في السنة المالية 2022 (حتى فبراير 2022).

احتلت الولاية المرتبة 11 في الهند من حيث تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر في عام 2021 وفي عام 2019، تم استثمار 147 نية استثمارية بقيمة روبية. تم تقديم 16.799 كرور روبية (2.40 مليار دولار أمريكي) إلى الولاية (DPIIT) نظرًا للتركيز على تطوير الخدمات اللوجستية وتوفير سهولة الخدمات اللوجستية، فقد تم تصنيف ولاية أوتار براديش ضمن فئة "المنجوزون" ضمن مجموعة البلدان غير الساحلية في سهولة الخدمات اللوجستية عبر الولايات المختلفة (LEADS).

المسح 2022. لقد تم الاعتراف بها كواحدة من الدول الرائدة، من حيث "جودة البنية التحتية للسكك الحديدية" والدولة الرائدة في عملية تكامل طبقات البيانات الأساسية على بوابة PM Gati Shakti (LEADS 2022) في السابق، قفزت ولاية أوتار براديش 7 مراكز لتحتل المرتبة السادسة في البلاد في التصنيف الأخير لسهولة اللوجستيات عبر الولايات المختلفة (LEADS) لعام 2021 وتم تصنيفها على أنها "أفضل المحسنين".

3. حول السياسة

3.1. رؤية

تطوير نظام بيئي لوجستي متكامل في الدولة وربط وسائل النقل المختلفة لتقليل التكلفة والوقت اللوجستي، وبالتالي تعزيز القدرة التنافسية والكفاءة التشغيلية للشركات وتوفير الأعمال

بيئة تجارية واستثمارية ودية في الدولة.

3.2. أهداف

تهدف الدولة إلى تحقيق رؤية السياسة من خلال ما يلي:

1. إنشاء شبكة بنية تحتية قوية للنقل تعزز تعدد الوسائط لتعزيز الروابط المرورية من أجل توفير اتصال الميل الأخير/الميل الأول بالمراكز الاقتصادية في الولاية

2. تحديث وتحسين البنية التحتية الحالية للتخزين والخدمات اللوجستية لتعزيز الأنشطة الاقتصادية وتوليد فرص عمل واسعة النطاق

3. تعزيز التنمية المتكاملة للخدمات اللوجستية في الدولة للحد منها

التكاليف اللوجستية وتحسين الكفاءة

4. إنشاء آلية حوكمة مؤسسية فعالة للإدارة الفعالة والتخطيط المتكامل لتطوير القطاع اللوجستي

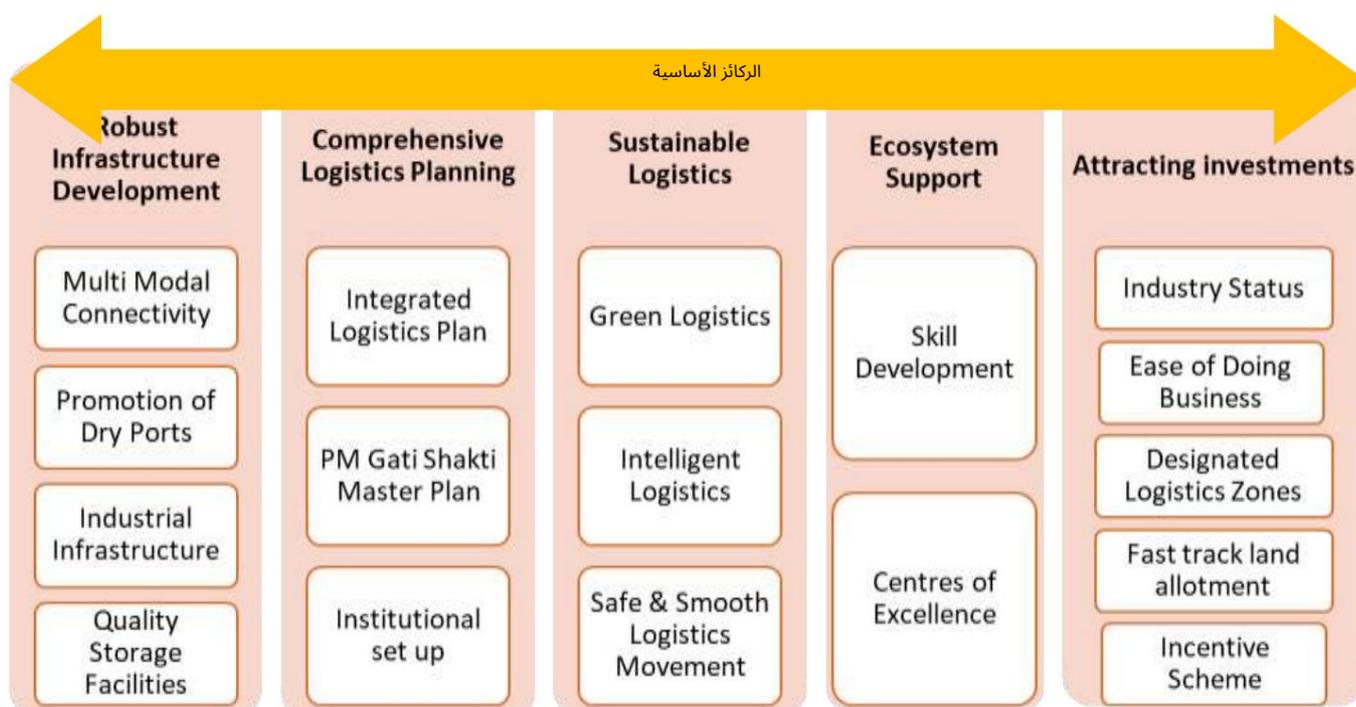
5. جذب الاستثمارات الخاصة لإقامة المرافق اللوجستية في الدولة

الروابط الأمامية والخلفية

6. تعزيز التميز وتحسين المهارات وإعادة المهارات وتعزيز قدرات القوى العاملة لتلبية احتياجات صناعة الخدمات اللوجستية. 7. إنشاء ممارسات لوجستية ذكية من خلال تشجيع اعتماد التكنولوجيا والممارسات الحديثة لتمكين الأتمتة والخدمات اللوجستية الخضراء والسلامة.

3.3. الخطوط العريضة للاستراتيجية

ومن خلال هذه السياسة الجديدة تطرح الدولة استراتيجية لجذب مشاركة القطاع الخاص في الدولة من أجل التنمية الشاملة للقطاع اللوجستي والتي يمكن تمثيلها على النحو التالي -



3.4. نطاق السياسة

وفقاً لتعريف حكومة الهند في السياسة اللوجستية الوطنية، 2022 تعني "الخدمات اللوجستية" نقل البضائع ومناولتها بين نقاط الإنتاج والاستهلاك والتخزين وإضافة القيمة والخدمات المرتبطة بها. "البنية التحتية اللوجستية"

يتكون من العقد والاتصالات، التي يمكن التعرف عليها بشكل أكبر مثل الموانئ والمحطات والمجمعات اللوجستية متعددة الوسائط (MMLPs) والمستودعات والمباني التجارية الأخرى، المتصلة بالطرق والسكك الحديدية والشحن والممرات المائية الداخلية والطرق الجوية وخطوط الأنابيب وما إلى ذلك، والتي يتم استخدامها من قبل مجموعة واسعة من شركات النقل (القسم 2 من السياسة اللوجستية الوطنية 2022 (NLP) التي تم إخطارها بمراجعة DPIIT GO بتاريخ 28.09.2022).

وفي ضوء ما سبق يجب أن تتضمن السياسة ما يلي:

(1) مرافق التخزين" تشمل -

أ. المستودعات بما في ذلك المستودعات المفتوحة/المغلقة التي تم تطويرها لمناولة وتخزين البضائع السائبة/المجزأة؛

ب. الصوامع المبنية على شكل هياكل تخزين عمودية لتخزين البضائع السائبة في كل من الحالة الصلبة والسائلة؛

ج. تم تطوير مرافق سلسلة التبريد للتخزين والحد الأدنى من معالجة البضائع القابلة للتلف/الحساسة لدرجة الحرارة مع غرف جو متحكم فيها/معدلة، وغرف رطوبة متغيرة، وتجميد سريع/بالتفجير، وعربات التبريد المسبق المتحركة، والمركبات المبردة، ومرافق للوزن والفرز والتدريج والتعبئة، التبريد المسبق ومعالجة الضباب وغيرها من العمليات.

(2) "المجمعات اللوجستية والموانئ الجافة" تشمل المجمعات اللوجستية متعددة الوسائط ومحطات النقل بما في ذلك مستودعات الحاويات الداخلية ومحطات شحن الحاويات ومحطات الشحن الجوي مع أو بدون مرافق تخزين داعمة.

(3) تشمل المرافق الأخرى -

أ. حدائق سائقي الشاحنات أو الخللان المخصصة لوقوف الشاحنات وأماكن الاستراحة

ب. محطات الشحن بما في ذلك جوانب السكك الحديدية الخاصة والشحن

محطات

ج. السفن الداخلية بما في ذلك الصنادل وقوارب القطر والعبارات النفاثة وما إلى ذلك كما هو محدد

في قانون السفن الداخلية لعام 2021 ومحطات الرسو

الإستراتيجية 1

4. تطوير البنية التحتية القوية

تتمتع الدولة ببنية تحتية اجتماعية ومادية وصناعية متطورة. ولاية أوتار براديش لديها أطول شبكة من الطرق السريعة الوطنية ومسارات السكك الحديدية في الهند.

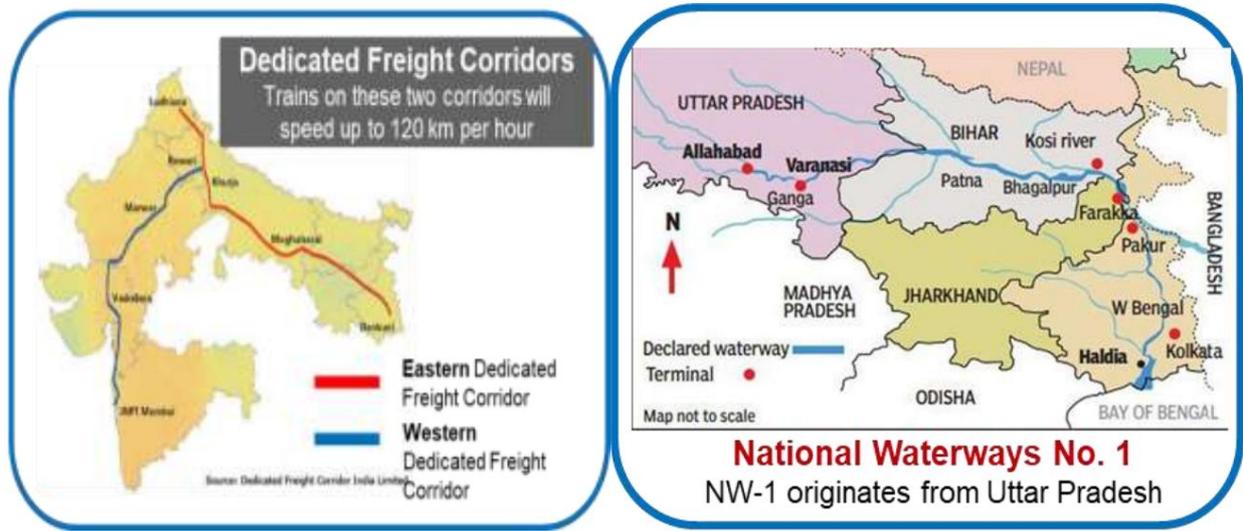
كما أنها تتمتع باتصال جيد من خلال 48 طريقاً سريعاً وطنياً، و 31 طريقاً سريعاً حالياً ومستقبلياً، و 5 مطارات دولية حالية ومستقبلية، وأكثر من 20 طريقاً للاتصال الجوي المحلي وخطوط السكك الحديدية لجميع المدن الرئيسية.

4.1. اتصال متعدد الوسائط

تتمثل الإستراتيجية طويلة المدى لحكومة ولاية أوتار براديش في إنشاء شبكة اتصال من شبكات الهواء والماء والطرق والسكك الحديدية التي من شأنها تسهيل الخدمات اللوجستية لولاية أوتار براديش.

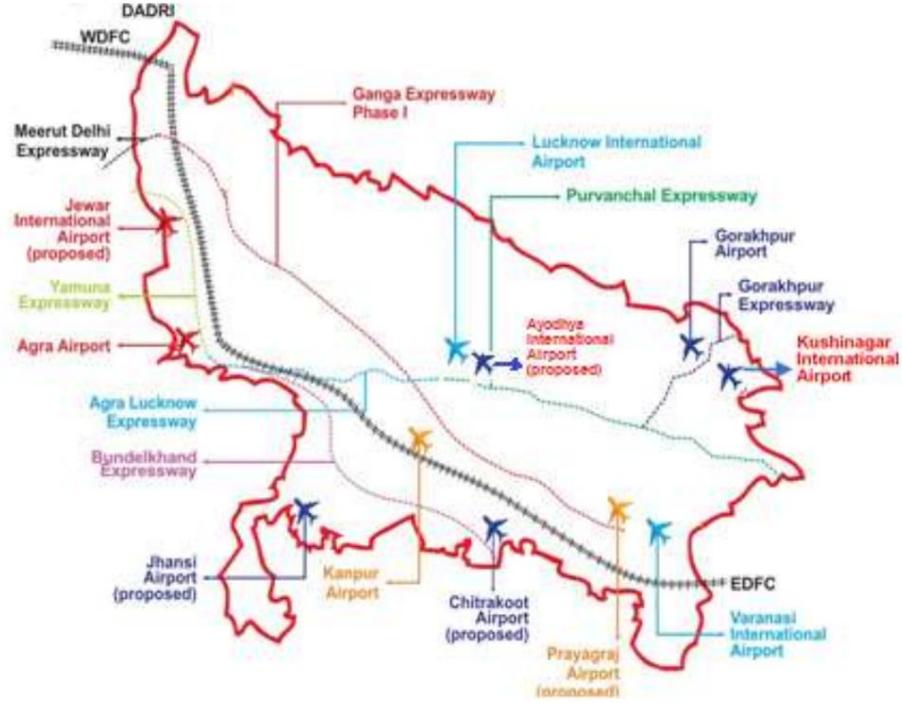
الصناعة للوصول إلى السوق العالمية والمحلية. وتهدف السياسة إلى تعزيز هذه الشبكة لضمان لوجستيات سلسلة ومنخفضة التكلفة في الدولة للاستفادة من إمكاناتها الاستثمارية الصناعية.

أ) بالإضافة إلى استضافة أكبر شبكة للسكك الحديدية (أكثر من 16000 كيلومتر) في البلاد، تعد الولاية موطنًا لجزء كبير من ممر الشحن الغربي المخصص (WDFC) وممر الشحن الشرقي المخصص (EDFC). سيوفر WDFC وصولاً سهلاً إلى ميناء NPT في مومباي (غرب الهند) ومع مرور 57% من EDFC عبر UP وربط ميناء هالديا في كولكاتا (شرق الهند). أنشأت الولاية إطارًا استراتيجيًا للاستفادة من كل من عمليات الشحن هذه الممرات. ومع تقاطع الممرين WDFC وEDFC - في داري (الواقعة في منطقة غونامبودا ناجارا)، تتمتع الولاية بميزة فريدة في قطاع الخدمات اللوجستية.



ب) ما يقرب من 1100 كيلومتر من أول ممر مائي داخلي في البلاد يعمل بالفعل في الولاية التي تربط براياجراج بميناء هالديا. تعمل محطة متعددة الوسائط في فاراناسي والعديد من المحطات القائمة على طول NW-1 في محطات غازيبور / راججات ورامناجار (فاراناسي) وبراياجراج.

ج) بالإضافة إلى كونها موطنًا لواحدة من أعلى شبكات الطرق السريعة الوطنية في البلاد، أثبتت ولاية أوتار براديش نفسها كدولة للطرق السريعة من خلال ثلاثة عشر طريقًا سريعًا حاليًا وقادمًا - تم الانتهاء من ستة طرق سريعة (1225 كم) في حين أن سبعة منها في مراحل مختلفة من التطوير. تحقق هذه الطرق السريعة التنمية الاجتماعية والاقتصادية الشاملة التي تشتد الحاجة إليها في الولاية. كما أن هناك فرصة لتطوير ممرات صناعية جديدة على طول هذه الطرق السريعة.



د) مع المطارات الدولية الموجودة في لكانا وفاراناسي وكوشيناغار والمطارات الجديدة القادمة في جيوار وأيوديا، من المقرر أن تصبح ولاية أوتار براديش الولاية الوحيدة في البلاد التي تضم 5 مطارات دولية، بالإضافة إلى ذلك، تم تشغيل 7 مطارات بموجب مخطط الاتصال الإقليمي (RCS) للاتصال المحلي، وهناك 8 مطارات أخرى في طور الإعداد. من المقرر أن يكون مطار جيوار أحد أكبر المطارات الدولية في الهند ويمتد على مساحة 5000 هكتار. علاوة على ذلك، تم تحديد أكثر من 20 مسارًا للاتصال الجوي الداخلي.

4.2. الترويج للموانئ الجافة

ولاية أوتار براديش هي ولاية غير ساحلية مع مجموعات تصدير منتشرة على طول الولاية وعرضها. ولذلك قامت الدولة على مدى فترة من الزمن بتطوير الموانئ الجافة لتسهيل حركة بضائع التصدير إلى الموانئ البحرية.

أ) تشمل البنية التحتية اللوجستية الحالية في ولاية أوتار براديش محطة Moradabad المدمجة للسكك الحديدية المحلية ومحطة EXIM، ومحطة الشحن الخاصة المرتبطة بالسكك الحديدية ومستودع الحاويات الداخلية (ICD) في كانبور، ومحطة ICD في محطة Dadri ومحطة Kanpur ICD.

ب) تتمتع الدولة بميزة المحطات القادمة على طول/عند الممر المائي الداخلي والمحطات متعددة الوسائط على طول/في ممرات الشحن. ويجري أيضًا تطوير مركز لوجستي متعدد الوسائط (MMLH) في دادري ومركز نقل متعدد الوسائط (MMTH) في بوراكي، مما سيعطي دفعة إضافية للقطاع.

ج) سيتم إنشاء أول "قرية شحن" في الهند، والتي تمتد على مساحة 100 فدان، في فاراناسي. ربط محاور التصدير بالشرقية بالموانئ

في شرق الهند، ستكون القرية بمثابة مركز لإعادة الشحن للبضائع الواردة والصادرة

تهدف حكومة الولاية إلى تعزيز الموانئ الجافة الحالية ومستودعات الحاويات الداخلية ومحطات الشحن ومحطات الخدمات اللوجستية في مواقع مناسبة مع إمكانية الوصول إلى ممرات الطرق، وشبكة عالية الجودة من الطرق السريعة المكونة من 4 حارات و6 حارات، والطرق المتراصة، وما إلى ذلك. تخطط حكومة الولاية جذب الاستثمارات الخاصة لتطوير الموانئ الجافة بالمرافق الحديثة بالدولة من خلال هذه السياسة.

4.3. البنية التحتية الصناعية

نتيجة للتطور السريع في البنية التحتية، كان هناك ارتفاع كبير في تطوير التجمعات / المحاور الصناعية ومشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) في الولاية في السنوات القليلة الماضية.

أ) تعمل حكومة الهند على تطوير العديد من مشاريع الممرات الصناعية جنبًا إلى جنب مع ممرات الشحن التابعة لشركة CFDE وWDFC كجزء من برنامج الممر الصناعي الوطني. ممر دلهي مومباي الصناعي (DMIC) وممر أمريتسار كولكاتا الصناعي (AKIC) وتهدف هذه الممرات إلى تطوير المدن الصناعية الجديدة في الهند، بما في ذلك مراكز التصدير والتصنيع البارزة في الولاية.

ب) تشمل المشاريع المهمة جنبًا إلى جنب مع DMIC-AKIC تطوير بلدة متكاملة على طول منطقة مستجمعات DMIC في نويدا الكبرى؛ مجموعة التصنيع المتكاملة المقترحة (IMC) في إطار مشروع AKIC في

براياجراج وأجرا.

ج) بعض مشاريع البنية التحتية الصناعية الرئيسية الأخرى المخطط لها في الدولة تشمل-

* من بين الممرين الصناعيين الدفاعيين المعلن عنهما في الهند، هناك ممر قادم في ولاية أوتار براديش على 6 نقاط داخل UP. أي. أغرا وأليجاره وكانبور لكانو وجانسي وتشيتراكوت أكثر من 5000 هكتار من الأراضي.

* تم إطلاق أول مجمع للأجهزة الطبية في الولاية على طول طريق يامونا السريع. مدينة الأفلام الأولى من نوعها ومشاريع مثل Park Handicraft وApparel Park وToy Park ستظهر بجانب طريق Yamuna السريع.

* يتم التخطيط لإنشاء مركز لوجستي على طول طريق يامونا السريع ومجمع MRO/Cargo بالقرب من مطار جيوار الدولي القادم ومراكز/محاور لوجستية على طول الطرق السريعة في الولاية.

* يتم التخطيط لمشاريع أخرى، بما في ذلك Mega Food Park في باريلي، ومدينة Transganga في Plastic Park وUnnao في جوراخبور، وPark tmemraG في جوراخبور والعديد من مجمعات Flatted Factory في لكانو، وكانبور، وأجرا، وغازي آباد، وجوراخور، وأليجاره.

ومع سهولة الخدمات اللوجستية، من المرجح أن يتم ظهور المزيد من مشاريع البنية التحتية الصناعية في الولاية، مما سيؤدي بدوره إلى تعزيز زخم الاستثمار وتغذية النمو الاقتصادي. وبالتالي فإن هذه السياسة سوف تلعب دورا رئيسيا من خلال توفير

نظام بيئي داعم لتطوير البنية التحتية الصناعية في الدولة.

4.4 مرافق تخزين الجودة

تمتلك UP واحدة من أكبر سعة التخزين في الهند، حيث يبلغ إجمالي عدد سقائف السكك الحديدية (689) ومخازن التبريد (2406) حيث تكون سعة التخزين البارد للولاية هي الأعلى في الهند حيث تبلغ حصتها 39.84% من السعة الوطنية. (LEADS) نظرًا لأن ولاية أوتار براديش تعد بالفعل لاعبًا رئيسيًا في الزراعة وتتطلع إلى تعزيز تصنيع الإلكترونيات والأدوية والدفاع وما إلى ذلك، فمن المهم تطوير مرافق تخزين عالية الجودة ومجهزة بالتقنيات الحديثة إلى جانب الممرات الصناعية والطرق السريعة وممرات الشحن وما إلى ذلك. تهدف حكومة الولاية إلى تمكين تطوير مرافق التخزين عالية الجودة في جميع أنحاء الولاية من خلال هذه السياسة من خلال جذب الاستثمارات الخاصة في هذا القطاع.

تشجع السياسة إنشاء مستودعات مرتبطة بالبيع بالتجزئة مزودة بمرافق حديثة بما في ذلك مرافق التصنيف والفرز والتعبئة مع مختبرات اختبار داخلية. كما أنه يتيح توسيع البنية التحتية للتخزين البارد لزيادة العمر الافتراضي للسلع القابلة للتلف والحفاظ على الجودة وبالتالي توفير قوة دافعة لتصدير السلع الزراعية. ستقوم حكومة الولاية أيضًا بتحديد مرافق التخزين الحالية المملوكة لمختلف الوكالات الحكومية وتعزيز تطويرها من قبل كيانات خاصة من خلال الإدارات / الوكالات الحكومية المعنية مثل الإدارة التعاونية، وإدارة البستنة، وإدارة الزراعة، وما إلى ذلك.

الإستراتيجية 2

5. التخطيط اللوجستي الشامل

نظرًا لأن صناعة الخدمات اللوجستية في الهند مجزأة إلى حد كبير، فإن التخطيط المتكامل والشامل لإزالة التوزيع غير المتوازن للخدمات اللوجستية يصبح جانبًا بالغ الأهمية للحكومة. وبما أن حكومة الهند تركز بشكل كبير على التخطيط اللوجستي الشامل لتحسين القدرة التنافسية التجارية للبلاد، فإن حكومات الولايات تركز أيضًا على التخطيط اللوجستي.

كما اتخذت حكومة ولاية أوتار براديش خطوات متعددة في هذا السياق.

5.1. الخطة اللوجستية المتكاملة للدولة:

من أجل التطوير الشامل لقطاع الخدمات اللوجستية، طورت حكومة الولاية خطة لوجستية متكاملة للولاية، لضمان الاتصال السلس وحركة البضائع السريعة عبر الولاية بما يفيد مراكز التصدير بشكل عام، وتتم مراقبة ومراجعة مجالات التحسين والتطوير بشكل منتظم من خلال الخطة.

علاوة على ذلك، في هذا السياق، تعمل الولاية على إعداد خطط لوجستية للمدينة لسبع مدن شحن ذكية محددة، وهي أغرا وكانبور وفاراناسي وبراياجراج ولكناو وغازي آباد وميروت لتطوير الخدمات اللوجستية في المناطق المحيطة بالمناطق الحضرية.

المناطق والمدن. وسوف يساعد المدن على رسم خريطة لأداء الشحن الحالي، وتحديد احتياجاتها الحالية والمستقبلية، وتحديد مجالات الإصلاح في مجالاتها الخاصة.

5.2. التكامل مع المخطط الرئيسي الوطني PM Gati Shakti

كانت ولاية أوتار براديش واحدة من الولايات الرائدة في دمج المخطط الرئيسي للولاية مع المخطط الرئيسي الوطني لرئيس الوزراء جاتي شاكتي (PMGS-NMP) لتسهيل تخطيط المشروع وتسريع تطوير البنية التحتية اللوجستية في الولاية. بعد إطلاق NMP ووزارات الدولة ذات الصلة تم تعبئتها من أجل الإسناد الجغرافي ورسم خرائط أصولها عبر الإنترنت بالتنسيق مع معهد بهاسكارا تشاريا الوطني لتطبيقات الفضاء والمعلوماتية الجغرافية (BISAG-N) ومركز تطبيقات الاستشعار عن بعد (RSAC-UP).

وحتى الآن، نجحت الولاية في دمج جميع الطبقات الإلزامية العشرين التي حددتها حكومة الهند. علاوة على ذلك، تم إنشاء 27 طبقة إضافية تم تحديدها على أنها مهمة لتخطيط المشروع، داخل بوابة الدولة. ستتبنى السياسة نهجًا متكاملًا مع الخطة الرئيسية الوطنية (NMP) لتطوير بنية تحتية قوية في الولاية. سيستفيد GatiShakti NMP قطاع الخدمات اللوجستية بشكل أكبر من خلال الاستثمار عبر الطرق والطرق السريعة والموانئ والمطارات والمحطات متعددة الوسائط وما إلى ذلك.

5.3. الهيكل المؤسسي للتخطيط اللوجستي

تتمتع الولاية أيضًا ببنية مؤسسية شاملة تضم موظفًا عقديًا مخصصًا وخليّة لوجستية حكومية ولجنة تنسيق لوجستي لتطوير قطاع الخدمات اللوجستية. تم إنشاء "خليّة لوجستية" مخصصة برئاسة الأمين العام الإضافي لإدارة البنية التحتية والتنمية الصناعية بموجب الأمر الحكومي رقم 107/77-6-2021 بتاريخ 8 يناير 2021. ستضمن هذه الخليّة المخصصة التأزر واتخاذ القرارات السريعة بين الإدارات بما في ذلك الطيران المدني والنقل والطاقة والبستنة ومؤسسة التخزين والإدارات الأخرى ذات الصلة في تخطيط التطوير اللوجستي في الدولة. كما تم تشكيل لجنة التنسيق اللوجستي برئاسة السكرتير الأول بموجب الأمر الحكومي رقم 108/77-6-2021 بتاريخ 8 يناير 2021.

علاوة على ذلك، تم إنشاء لجنة التنسيق اللوجستي للمدينة برئاسة السكرتير الأول الإضافي لجنّتي الإسكان والتخطيط الحضري واللجان اللوجستية للمدينة في مدن الشحن الذكية السبع المحددة في IUP تحت رئاسة مفوضي البلديات المعنيين، والتي تم إنشاؤها بموجب الأمر الحكومي رقم 8-3099/262/2021 بتاريخ 9 سبتمبر 2021. لجنة التنسيق اللوجستي للمدينة مسؤولة عن صياغة وإصلاح وتنفيذ ومراقبة اللجنة على مستوى المدينة لبناء البنية التحتية اللوجستية في الولاية بصرف النظر عن المشاورات والتنسيق مع حكومة الهند. اللجنة على مستوى المدينة مسؤولة عن صياغة الخطة اللوجستية للمدينة وعن التطوير الأرضي للبنية التحتية اللوجستية في مناطقها.

وبالمثل، بالنسبة لتنفيذ جاتي شاكنتي في الولاية، تم تعيين ضابط برتبة سكرتير كضابط عقدي على مستوى الولاية لـ PMGS. تم إنشاء مجموعة مخولة من الأمناء (EGoS) برئاسة السكرتير الأول بمراجعة GO IID6 رقم 177/77-6-2022 بتاريخ 02.02.2022. تم إنشاء مجموعة تخطيط الشبكة (NPG) برئاسة مفوض البنية التحتية والتنمية الصناعية (IIDC) بموجب IID 6 GO No 1122/77-6-2022 بتاريخ 28.05.2022 وتم إنشاء وحدة الدعم الفني (TSU) تأسست برئاسة الرئيس التنفيذي (CEO) Invest UP بمراجعة IID 6 GO رقم 1122/77-6-2022 بتاريخ 28.05.2022.

وبهذا، أنشأت الدولة بنية مؤسسية شاملة للتخطيط اللوجستي وفقاً لتوجيهات الحكومة المركزية والتي ستستمر في العمل من أجل التخطيط المتكامل والتنمية الشاملة لقطاع اللوجستيات في الولاية.

الإستراتيجية 3

6. الخدمات اللوجستية المستدامة

6.1. اللوجستية الخضراء

تهدف السياسة إلى تعزيز التخزين الذكي، واستخدام الطاقة الشمسية، وتخفيف ازدحام الطرق لتقليل الانبعاثات، واستخدام الصناعة 4.0 مثل إنترنت الأشياء (IoT) والذكاء الاصطناعي، وسلسلة الكتل وما إلى ذلك لتحسين كفاءة العمليات التي تشمل مختلف المرافق اللوجستية. لتمكين الخدمات اللوجستية المستدامة والخضراء في الدولة، ولتحقيق ذلك، تشجع السياسة الاستثمارات الخاصة لاعتماد التدابير الخضراء في صناعة الخدمات اللوجستية، ويشمل ذلك أيضاً سعي الدولة إلى تعزيز توليد الطاقة الشمسية من خلال السماح بالوصول المفتوح إلى صناعة الخدمات اللوجستية.

يجب على الولاية أيضاً تعزيز تحسين الكفاءة في وسائل النقل من خلال ضمان اتصال الميل الأخير وتعزيز مزيج الوسائط الصحيح (زيادة حصة الطاقة في الوسائط الفعالة/الأنماط الخضراء) من خلال الخطط اللوجستية للمدينة القادمة. يجب أن تعمل هذه الخطط أيضاً على تعزيز الحركة اللوجستية السلسة، والتنقل الكهربائي، والخدمات اللوجستية العكسية لتقليل وقت الخمول وتشجيع الابتكارات التكنولوجية لتقليل التأثير الملوث للخدمات اللوجستية وتحسين استخدام القدرات.

6.2. الابتكارات والخدمات اللوجستية الذكية

تشجع السياسة على استخدام التكنولوجيا الحديثة والتحويلات الرقمية لتوفير خدمات لوجستية أصغر حجماً وذكية للاتصال السلس. تتيح هذه السياسة للصناعة استخدام التقنيات الرقمية لتحويل القطاع اللوجستي في الولاية. ومن أجل تمكين الوصول إلى آليات تعزيز الكفاءة واعتماد التقنيات الحديثة، ستشجع الدولة على اقتناء معدات أفضل مثل الشاحنات الأكبر حجماً والمجهزة تجهيزاً جيداً، وعربات السكك الحديدية ذات الحمولة العالية، وما إلى ذلك، وستشجع اعتماد تقنيات العمليات اللوجستية المبتكرة.

ويشمل ذلك تشجيع البحث والتطوير، وتعزيز تقنيات الرقمنة، والروبوتات والأتمتة في مناولة المواد، ونقل البضائع وتخفيف الازدحام في حركة البضائع في المرافق اللوجستية، والأتمتة في سلسلة التوريد، والأنظمة القائمة على تكنولوجيا blockchain للتحقق من صحة المعاملات، وتبادل الوثائق والمعلومات، بطريقة آمنة، وغيرها من الابتكارات.

6.3. التنفيذ الذكي لحركة آمنة وسلسة للبضائع

تقوم حكومة الولاية بالفعل بتنفيذ أنظمة إدارة حركة المرور المتقدمة (ATMS) وأنظمة استشعار الطريق مع الكاميرات في جميع ممرات Plazas، Toll وجسر الوزن الثابت في كل Toll Plaza من الطريق الرئيسي. تم بالفعل تنفيذ توفير E-challans على الطرق الرئيسية. تم تطوير نظام متكامل لمراقبة التعدين من خلال Mine Mitra (minemitra.up.gov.in) وهو يوفر خدمات إلكترونية للمواطنين/المزارعين عبر الإنترنت، وإدارة المعادن عبر الإنترنت، ونظام مراقبة التعدين المتكامل، ومنصة التجارة الإلكترونية عبر الإنترنت، ورسم خرائط DSR لسندات الإيجار.

ويجب مراجعة هذه التدابير وتطويرها من وقت لآخر من قبل وزارات/وكالات الدولة ذات الصلة. تعمل حكومة الولاية من خلال المراجعة المنتظمة للخطة اللوجستية للولاية ومراجعة أداء الولاية في تصنيف LEADS، على تشجيع استخدام مثل هذه التدخلات التكنولوجية التي تقوم بها مختلف الإدارات / الوكالات الحكومية لتمكين الخدمات اللوجستية الآمنة والسلسة في الولاية. كما أنها تشجع استخدام التكنولوجيا من قبل مشغلي / مطوري الخدمات اللوجستية الخاصة لضمان حركة خالية من المتاعب والتعامل الآمن مع البضائع في الدولة من خلال هذه السياسة (الفقرة 6.2.)

الإستراتيجية 4

7. دعم النظام البيئي للخدمات اللوجستية

7.1. تنمية المهارات اللوجستية

الدولة لديها أعلى رقم. مراكز التدريب مع الحد الأقصى لعدد. من الأفراد المدربين في مجال الخدمات اللوجستية (LEADS 2021) تتوفر دورات تنمية مهارات عمال التحميل/التفريغ والتعبئة والسائقين التجاريين من خلال (UPSDM) UP Skill Development Mission (UPSDM) يتم توفير التدريب في القطاعات اللوجستية من خلال البائعين / مقدمي التدريب المعتمدين من خلال تطوير مرافق خاصة للتدريب في الولاية. يوجد حوالي 688 مدرسة للتدريب على قيادة السيارات مملوكة للقطاع الخاص والتي توفر التدريب لسائقي المركبات الثقيلة (الحافلات/الشاحنات). يتم إنشاء معاهد تدريب السائقين والمعاهد المتعددة المهارات المملوكة للدولة في 12 قسمًا لتوفير التدريب لسائقي الشاحنات بالإضافة إلى موظفي الخدمات اللوجستية الآخرين مثل عمال التحميل/التفريغ والتعبئة وما إلى ذلك. كما أن معهد تدريب وأبحاث السائقين (IDTR) قيد الإنشاء أيضًا في رايباريلي.

ويتم تحديد أدوار وظيفية جديدة لتلبية مهارات القرن الحادي والعشرين في قطاع الخدمات اللوجستية بالتنسيق الوثيق مع الخبراء في الأسواق ومجلس مهارات قطاع الخدمات اللوجستية. المناهج والدورات التدريبية الجديدة ستكون

تم تطويره بالتشاور مع أصحاب المصلحة في صناعة الخدمات اللوجستية NSDC ومن أجل تعزيز النظام البيئي للمهارات في مجال الخدمات اللوجستية بشكل أكبر، يجب على حكومة الولاية إنشاء فريق عمل مخصص في إدارة تنمية المهارات بالولاية بالتنسيق لإجراء دراسة تقييم الفجوات مع تفويض لتحديد مجالات العمل، أي. متطلبات الدورات الجديدة، وبرامج اكتساب المهارات وإعادة المهارات، وانتشار مؤسسات التدريب، وما إلى ذلك. ومع ذلك، فإن السياسة تشجع الصناعة على توفير المهارات ذات الصلة بالصناعة وتخفف هذه التكاليف أيضًا.

7.2. مركز التفوق

تسعى الدولة إلى تعزيز تطوير التكنولوجيا الجديدة ونماذج التشغيل والفرص في قطاع الخدمات اللوجستية من خلال إنشاء مراكز التميز في الولاية. سيتم تشجيع المنظمات الحكومية / وحدات المعاينة الأولية / الشركات الخاصة على إنشاء مراكز التميز (CoE) في مجال الخدمات اللوجستية لتسهيل البحث والتطوير والابتكارات والحصول على التكنولوجيا وغيرها من المرافق لدعم النظام البيئي اللوجستي في الدولة.

تقدم حكومة ولاية أوتار براديش دعمًا ماليًا في شكل منحة مساعدة (تغطي النفقات الرأسمالية والتشغيلية) تصل إلى 10 كرور روبية هندية لكل مركز تميز خلال فترة 5 سنوات من تاريخ الإنشاء، مع مراعاة الحد الأقصى لخمس مراكز تميز. ومن المتوقع أن يصبح مركز التميز مستدامًا ذاتيًا بحلول نهاية الخمس سنوات. ستقوم إدارة التنمية الصناعية بإقرار وصرف الحوافز للمشروع بناءً على توصيات اللجنة رفيعة المستوى (HLEC) على النحو المحدد في هذه السياسة. علاوة على ذلك، فإن إطلاق الحكومة للأموال/الحوافز يعتمد على أدائها.

الإستراتيجية 5

8. جذب الاستثمارات للخدمات اللوجستية

8.1. حالة الصناعة لقطاع الخدمات اللوجستية -

كانت ولاية أوتار براديش الولاية الرائدة في الهند التي منحت مكانة صناعية لقطاع الخدمات اللوجستية، مما أدى إلى ترسيخ مكانتها كوجهة استثمارية مناسبة لصناعة الخدمات اللوجستية في شمال الهند. تم تمديد حالة الصناعة هذه وفقًا لسياسة IUP للتخزين والخدمات اللوجستية لعام 2018 لتشمل فقط تلك المشاريع التي تم منحها "حالة البنية التحتية" من قبل حكومة الهند.

وبموجب هذه السياسة الجديدة، يتم الآن توسيع نطاق "حالة الصناعة" ليشمل جميع المشاريع المؤهلة كما هو محدد في هذه السياسة. ونتيجة لذلك، سيتم تطبيق استخدام الأراضي الصناعية و RAF الصناعي على جميع المشاريع اللوجستية في الولاية. سيؤدي ذلك إلى تقليل تكلفة إنشاء الأعمال التجارية للصناعة اللوجستية في الولاية.

8.2. سهولة ممارسة الأعمال التجارية

(1) الارتفاع المسموح به: تسمح هذه السياسة بالهياكل التي يتجاوز ارتفاعها 15 مترًا (وفقًا للفقرة 3.4.2 بموجب الجزء 4 من قانون البناء الوطني (2016) بشرط عدم وجود سكن بشري منتظم / مستمر يتجاوز خمسة عشر مترًا (15 مترًا) و يتم تركيب أنظمة كافية لمكافحة الحرائق على النحو الذي تحدده إدارة الإطفاء بالولاية. وتقوم إدارة الإطفاء بإصدار تعليمات خاصة في هذا الشأن فيما يتعلق بالقطاع اللوجستي إلى وحدات المستوى الميداني.

(2) الفئة البيضاء: نظرًا لأن بعض أنشطة التخزين والخدمات اللوجستية لها آثار تلوث وتوليد نفايات أقل، فسيتم ترشيدها بتصنيف هذه الأنشطة بناءً على مستوى تلوث الهواء والمياه وتوليد النفايات الخطرة من وقت لآخر. قامت حكومة الولاية بالفعل بتصنيف أنشطة التخزين والخدمات اللوجستية على النحو المنصوص عليه في مجلس مكافحة التلوث (UPPCB) بنصيحة GO no. 2017-22 ح 213/ 80284 بتاريخ 26.08.2022 كـ "أبيض". يجب مراجعة مواصفات الأنشطة المؤهلة ضمن "الفئة البيضاء" من وقت لآخر بواسطة UPPCB بالتشاور مع وزارة الصناعة، GoUP.

(3) تخليص النافذة الواحدة: توفر حكومة الولاية من خلال Nivesh Mitra شهادات عدم الممانعة / التصاريح / الموافقات عبر الإنترنت لإنشاء وتشغيل الصناعات في الولاية. لزيادة سهولة ممارسة الأعمال التجارية للمستودعات وصناعة الخدمات اللوجستية في الولاية، سيتم إدراج التصاريح / شهادات عدم الممانعة / الموافقات المحددة المطلوبة للقطاع بشكل منفصل وتقديمها على بوابة Mitra Nivesh

(4) العمليات على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع: سيتم السماح للمستودعات بالعمل على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع في الدولة. لتشجيع توظيف الإناث، سيُسمح أيضًا لهذه المشاريع بتوظيف النساء في جميع الورديات (بما في ذلك النوبة الليلية) بناءً على موافقتهم، بشرط توفير جميع تدابير السلامة والنقل وغيرها من التدابير الخاصة بهؤلاء الموظفين على النحو الذي تحدده وزارة العمل بالولاية.

مضمون.

8.3. تخصيص أرض سريع للحديقة اللوجستية

8.3.1. سيتم تخصيص الأراضي التفضيلية داخل مناطق هيئة التنمية الصناعية / هيئة التنمية، على النحو المنصوص عليه في سياسة UP للاستثمار الصناعي وتعزيز التوظيف، 2022 على أساس المسار السريع لتطوير المنطقة اللوجستية على النحو المحدد في هذه السياسة مع الحد الأدنى من استثمار رأس المال (وفقًا للفقرة 9.3.1 (7) من هذه السياسة) بمبلغ 500 كرور روبية هندية.

أ. ستقوم شركة Invest UP عند استلام الطلب عبر الإنترنت بالإضافة إلى رسوم الطلب لتخصيص الأراضي سريعًا، بفحص الطلب بناءً على DPR والمعايير الأخرى المنصوص عليها لنفسه.

ب. لجنة المسار السريع لتخصيص الأراضي برئاسة مفوض البنية التحتية والتنمية الصناعية

سياسة UP الجديدة للتخزين والخدمات اللوجستية لعام 2022

المنصوص عليها في سياسة UP للاستثمار الصناعي وتشجيع التوظيف، 2022 ستقدم موافقتها النهائية على هذا التخصيص بناءً على التدقيق الذي أجرته Invest UP.

8.3.2 في حالة طلب المستثمرين من حكومة الولاية الحصول على / شراء أرض لمثل هذه المجمعات اللوجستية خارج هيئة التنمية الصناعية / هيئة التنمية / الهيئات المحلية الحضرية / المناطق الأخرى المبلغ عنها، سيتم تطبيق الأحكام التالية -

أ. ستقوم وكالة Nodal، كما حددها الحكومة، بترتيب الحصول على ما لا يقل عن 1.25 مرة من الأرض المطلوبة لمثل هذه المنطقة اللوجستية المؤهلة بحيث يمكن إنشاء ما لا يقل عن 4 وحدات لوجستية أو وحدات صناعية أخرى في الأرض الإضافية التي تم الحصول عليها على هذا النحو.

يمكن تخصيص هذه المنطقة اللوجستية المؤهلة بحد أقصى 80% من المساحة القابلة للبيع.

ب. أثناء تقديم اقتراح لتخصيص الأرض بموجب هذا البند، يمكن للمنطقة اللوجستية المؤهلة أيضًا تقديم اقتراح مقدمًا لتخصيص الأرض لإنشاء وحدات لوجستية أو وحدات صناعية إضافية في الأرض الإضافية التي تم الحصول عليها، وفي مثل هذه الحالة، كل هذه الوحدات سيتم أيضًا التعامل مع المشاريع/الوحدات الإضافية على أنها مؤهلة للتخصيص السريع بغض النظر عن مستوى الاستثمار فيها.

ج. لغرض حساب الأهلية بموجب هذا المخطط، سيتم النظر فقط في الاستثمار الرأسمالي للمنطقة اللوجستية ولن يتم النظر في الاستثمار الرأسمالي للوحدات الأخرى.

د. في حالة قيام هذه المنطقة اللوجستية المؤهلة بتقديم اقتراح لتخصيص الأرض لوحدات إضافية أقل من 4، فستقوم وكالة Nodal بتخصيص الأرض المتبقية لإنشاء وحدات لوجستية أو صناعية وفقًا لقواعدها / إجراءاتها الخاصة.

هـ. يتم تحديد تكلفة التخصيص بعد تضمين تكلفة الشراء/حيازة الأرض، وتكلفة التطوير الداخلي والخارجي وفقًا للقيم الفعلية، والرسوم الإدارية التي قد يتم تحديدها من وقت لآخر، وستصدر مبادئ توجيهية مفصلة في هذا الصدد بشكل منفصل.

ف. قد تقرر وكالة Nodal أن تأخذ تكلفة الاستحواذ / سعر التخصيص بالكامل مقدمًا، أو جزءًا مقدمًا وجزءًا في شكل ضمان بنكي أو أي آلية أخرى لضمان تأمين التكلفة بأكملها لصالح الوكالة. أي تصاعد في تكلفة الاستحواذ نتيجة لتدخل المحاكم يجب أن يتحملة هذا المشروع / المشاريع المؤهلة.

ز. ولأغراض الموافقة على الخريطة لهذه الأراضي المكتسبة، يجب تطبيق النظام الداخلي للوكالة العقديّة المعينة. ومع ذلك، لن تكون هناك حاجة إلى أي رسوم/موافقة من وكالة Nodal المعينة للتأجير اللاحق/تأجير قطع الأراضي/الوحدات من قبل المطور داخل هذه المنطقة اللوجستية المؤهلة خلال فترة الإيجار.

8.3.3 السلامة: إذا كان من الضروري إنشاء مركز شرطة/نقطة تفتيش جديدة في المنطقة اللوجستية/الميناء الجاف/محطة الشحن الجوي أو المنطقة الصناعية حيث يتم إنشاء المشاريع المؤهلة، فسيتم توفير الأرض مجاناً لهذا الغرض من قبل المطور/الجهة المختصة.

8.4. تطوير المناطق اللوجستية المخصصة:

تتمتع الولاية بالعديد من المناطق ذات الإمكانيات العالية والتي يمكن أن تصبح مراكز لوجستية في الهند. على سبيل المثال، يوفر CFDE وWDFC - ممرا الشحن الرئيسيان في البلاد، اللذين يمران عبر الولاية ويتقاطعان في دادري (نوبدا الكبرى) إمكانات هائلة للدولة لتطوير مراكز لوجستية متعددة على طول مناطق مستجمعات المياه الخاصة بها. وبالمثل، تنتشر شبكة الطرق السريعة الواسعة التي تربط بين مراكز التصدير البارزة في جميع أنحاء العالم

يوفر طول وعرض UP العديد من الجيوب القريبة والتي يمكن أيضاً تطويرها كمراكز لوجستية. يمكن أيضاً أن تظهر مناطق أخرى قريبة من مشاريع البنية التحتية الرئيسية مثل مطار جيوار الدولي القادم والمطارات المحلية الإقليمية والممر المائي الداخلي كمراكز لوجستية بارزة في الولاية.

أ) سيتم تحديد المنطقة القريبة من مشاريع البنية التحتية هذه للترويج لها كمناطق لوجستية معينة من وقت لآخر من قبل حكومة الولاية من خلال أمر حكومي منفصل.

ب) لتطوير هذه المناطق، ستقوم حكومة الولاية بتسهيل الحصول على الأراضي في المناطق التي لم يتم الإخطار بها بموجب أي هيئة تنمية صناعية أو هيئة تنمية أو هيئة منطقة خاصة أو منطقة منظمة أو هيئة محلية حضرية وفقاً للفقرة 8.3 من هذه السياسة.

ج) سيتم تقديم حوافز إضافية لمستثمري القطاع الخاص لتطوير المرافق اللوجستية في هذه المناطق وفقاً لأحكام هذه السياسة (الفصل التاسع).

د) ستعمل حكومة الولاية أيضاً على تعزيز تطوير البنية التحتية الخارجية في هذه المناطق بما في ذلك ربط الطرق وإمدادات الطاقة والمرافق الأساسية الأخرى في المناطق التي تقع ضمن المناطق اللوجستية المحددة التي تم إخطارها.

8.5. نظام الحوافز.

توفر السياسة إعانات وحوافز جذابة للبنية التحتية اللوجستية والتي يتم تصنيفها إلى 3 رؤوس، أي.

(1) مرافق التخزين مثل المستودعات، والصوامع، ومرافق سلسلة التبريد؛

(2) المناطق اللوجستية والموانئ الجافة بما في ذلك المناطق متعددة الوسائط والحاويات الداخلية المستودعات ومحطات شحن الحاويات ومحطات الشحن الجوي؛ و

(3) مرافق أخرى مثل مواقف الشاحنات ومحطات الشحن الخاصة والرسو المحطات والسفن الداخلية.

سيتم توفير الدعم المالي للمشاريع المؤهلة على النحو المحدد في هذه السياسة في المقام الأول، حيث -

• تشمل الإعانات الأولية الإعفاءات/الامتيازات التي سيتم السماح بها للمشاريع المؤهلة على النحو المحدد في هذه السياسة قبل بدء العمليات التجارية. سيتعين على مثل هذه المشاريع التسجيل لدى وكالة Nodal التي ستصدر لاحقًا معرفًا فريدًا بعد التحقق من ملاءمة الطلب واكتماله. لن يكون خطاب الراحة (LOC) إلزاميًا للاستفادة من هذه الحوافز في هذه المرحلة. ومع ذلك، سيتعين على المتقدمين الحصول على خطاب الراحة (LOC) في مرحلة لاحقة.

• في حالة رفض طلب الحصول على موافقة خطاب التعاون في نهاية المطاف أو عدم اكتمال المشروع خلال فترة الاستثمار المؤهلة كما هو محدد في السياسة أو انتهاك أي من أحكام السياسة، يجب تقديم حوافز الواجهة الأمامية لمقدم الطلب كإعفاءات/امتيازات يتم استردادها من خلال الضمان البنكي المقدم من مقدم الطلب.

• لن يتم تقديم الدعم الخلفي كما هو مدرج في هذه السياسة للمشروعات المؤهلة إلا بعد اكتمال المشروع وبدء العمليات التجارية. لن يتم تقديم هذه المزايا إلا للمشاريع المؤهلة التي تمت الموافقة على خطاب الراحة (LOC) لها من قبل وكالة Nodal.

9. خطة الحوافز

9.1. مرافق التخزين

9.1.1. التعاريف الرئيسية

1. تاريخ السريان يعني التاريخ الذي تصبح فيه هذه السياسة سارية المفعول.

2. فترة السريان تعني الفترة التي تبدأ من تاريخ السريان حتى الفترة التي تظل فيها هذه السياسة سارية (5 سنوات) أو حتى أي تعديل أو إلغاء لها من قبل حكومة الولاية.

3. تاريخ القطع يعني تاريخ بدء استثمار المشروع في حالة بدء الاستثمار في تاريخ نفاذ البوليصة أو بعده. في حالة بدء الاستثمار قبل تاريخ النفاذ، سيكون تاريخ الإنهاء هو تاريخ نفاذ البوليصة. ومع ذلك، في حالة الاستحواذ على الأرض فقط قبل تاريخ النفاذ، فإن التاريخ الذي يتم فيه الاستثمار الأول تجاه أي من الرؤوس الأخرى (باستثناء الأرض) المحددة ضمن استثمار رأس المال في تاريخ النفاذ أو بعده سيعتبر بمثابة قطع تاريخ. ومع ذلك، لا يمكن أن يتجاوز الوقف الفترة الفعلية للسياسة.

4. مشروع مرافق التخزين المؤهلة يعني المرافق التالية التي تم إنشاؤها في ولاية ولاية أوتار براديش -

أنا. المستودع بما في ذلك المنحدرات التي تم تطويرها على مساحة لا تقل عن 1 ألف قدم مربع والحد الأدنى للاستثمار الرأسمالي بقيمة 20 كروور روبية هندية على النحو المحدد في هذه السياسة

ثانيا. تم تطوير الصومعة على مساحة لا تقل عن 4 أفدنة وبعدها من رأس المال استثمار 30 كرور روبية هندية على النحو المحدد في هذه السياسة

ثالثا. تم تطوير مرفق سلسلة التبريد على مساحة لا تقل عن 20000 قدم مربع واستثمار رأسمالي بحد أدنى قدره 15 كرور روبية هندية على النحو المحدد في هذه السياسة

5. المطور يعني أي كيان قانوني مسجل كملكية، أو شركة شراكة، أو جمعية تعاونية، أو شركة، أو مؤسسة ائتمانية، أو منظمة غير حكومية (NGO)، أو شراكة ذات مسؤولية محدودة (LLP) أو SPV تم إنشاؤها بغرض تطوير المشروع المؤهل كما هو محدد في هذا. سياسة.

6. المشغل يعني أي كيان قانوني تم توفير مباني المشروع المؤهل له، كما هو محدد في هذه السياسة، للإيجار/الإيجار للعمليات التجارية. يجب أن تظل المزايا/الحوافز المقررة لأي مشروع مؤهل بموجب هذه السياسة متاحة للمطور/المشغل لهذا المشروع حسب الاقتضاء. لن يكون هناك حد أدنى لفترة الإيجار/الإيجار ضروري للتأهل كـ "مشغل".

7. الاستثمار الرأسمالي لأي مشروع مؤهل للمستودعات أو الصوامع أو مرافق سلسلة التبريد يعني الاستثمار في الأراضي والبناء ومعدات المناولة والمرافق والأدوات والمعدات وغيرها من الأصول المماثلة بما في ذلك الاستثمار في تطوير مرافق البنية التحتية، بما في ذلك التكاليف التالية -

أرض	<p>يعتبر سعر الشراء الفعلي وفقاً للوثيقة المسجلة للأرض بمثابة تكلفة الأرض للمشروع (باستثناء رسوم الدمغة ورسوم التسجيل المدفوعة). في حالة تخصيص الأرض من قبل شركة UP State للتنمية الصناعية (UPSIDA) أو أي وكالة حكومية أخرى في الولاية، فإن سعر التخصيص الفعلي المدفوع يعتبر تكلفة الأرض (باستثناء رسوم الدمغة ورسوم التسجيل المدفوعة).</p> <p>ملاحظة: سيتم أخذ ما يصل إلى 40% كحد أقصى من إجمالي استثمار رأس المال (الذي يشمل سعر الأرض الفعلي، والتكلفة الإجمالية للبناء، والإنشاءات الأخرى، والمعدات والتركيبات، ومرافق البنية التحتية على النحو المحدد في هذه السياسة) في الاعتبار كإجمالي مكون الأرض الغرض من الوصول إلى استثمار رأس المال.</p>
	<p>المبنى المبنى: أي مبنى جديد يتم تشييده للمشروع، أو شراء مبنى جديد وغير مستخدم للمشروع، بما في ذلك المبنى الإداري.</p> <p>يشمل ذلك تكلفة المباني الجديدة التي تم تشييدها بشكل أساسي لتخزين السلع ومناولتها، بما في ذلك مساحة البناء وتركيب معدات مناولة البضائع، ومنحدرات تحميل المركبات، ومرافق الإرساء المتقاطع، وهياكل التحميل والتفريغ.</p> <p>سيشمل البناء أيضاً تكلفة المجمع الذي تم تطويره لمرافق الاختبار والبحث والتطوير (إن وجدت)، والمباني الأخرى المتعلقة بالتخزين والعمليات اللوجستية، وسيتم اعتبارها وفقاً للنفقات الفعلية المتكبدة.</p> <p>لن يتم النظر في أي تكلفة متكبدة عند شراء المبنى القديم أو النفقات المتكبدة لإصلاح المبنى.</p>
آخر	البناء الآخر يعني البناء مثل الجدار المركب

بناء نشونها	والبوابات وكبائن الحراسة والطرق الداخلية والآبار وخزانات المياه وشبكة الأنابيب الداخلية للمياه والغاز وغيرها من الإنشاءات ذات الصلة.
تجهيز الإقليم الشمالي & المثبتة نحن	<p>المعدات والتكريب تعني تكلفة الحصول على أي معدات أو آلات محلية/مستوردة جديدة للتخزين والعمليات اللوجستية، بما في ذلك تكلفة النقل والأساس والتكريب والكهرباء.</p> <p>ستشمل تكلفة الكهرباء تكلفة المحطة الفرعية والمحولات. يجب أيضًا تضمين الأدوات والمعدات الأخرى المفيدة لعمليات التخزين والخدمات اللوجستية بما في ذلك التحميل/التفريغ.</p> <p>قد تشمل المعدات والتكيبات أيضًا ما يلي: 1. المركبات المستخدمة للنقل فقط داخل مباني المشروع ومعدات مناولة البضائع المستخدمة حصريًا في نقل البضائع داخل تلك المباني.</p> <p>2. معدات توليد الطاقة غير التقليدية.</p> <p>3. معدات توليد الطاقة الأسيرة.</p> <p>4. معدات تدابير مكافحة التلوث. 5. معدات إدارة النفايات</p> <p>6. المعدات اللوجستية الذكية لعمليات فعالة بما في ذلك الروبوتات والأتمتة في مناولة البضائع</p> <p>7. معدات الاختبار والبحث والتطوير (إن وجدت)</p>
بنية تحتية مرافق التصوير	<p>تكلفة تطوير المرافق الأساسية مثل الطرق الجديدة وخطوط الصرف الصحي وتصريف المياه وخطوط الكهرباء والبنية التحتية الأخرى (بما في ذلك المرافق الأخرى الضرورية لتشغيل الوحدة)، وخطوط السكك الحديدية/الجوانب (للاستخدام المقيد فقط) والتي</p> <p>ربط مباني المؤسسة بخطوط البنية التحتية الرئيسية.</p>

8. يشمل استثمار رأس المال غير المؤهل رأس المال العامل؛ نية حسنة؛ النفقات الأولية وقبل العملية؛ الفائدة المرسمة؛ النفقات المرسمة في الدفاتر لاكتساب التكنولوجيا/ المعرفة التقنية؛ رسوم الاستشارة؛ ملكية؛ التصميم والرسومات. براءات الاختراع والتراخيص والبرمجيات وحقوق الملكية الفكرية وتوليد الطاقة باستثناء الاستخدام الأسير.

ولا يجوز أخذ هذه الرؤوس في الاعتبار عند حساب استثمار رأس المال.

9. فترة الاستثمار المؤهلة (EIP) تعني فترة استكمال الاستثمار من خلال أي مشروع مؤهل للمستودعات/الصومعة/مرفق سلسلة التبريد كما هو محدد في السياسة. يجب أن تكون خطة الاستثمار الميسرة هي الفترة التي تبدأ من التاريخ الأول للاستثمار الذي يقع في الفترة الفعلية حتى 3 سنوات أو حتى تاريخ بدء العمليات التجارية، أيهما أسبق

10. استثمار رأس المال المؤهل (ECI) يعني استثمار رأس المال الذي تم إجراؤه خلال فترة الاستثمار المؤهلة كما هو محدد في السياسة.

أ. في حالة بدء استثمار رأس المال قبل تاريخ السريان، يجب أن يكون ما لا يقل عن 80% من استثمار رأس المال قد تم بعد تاريخ السريان خلال فترة الاستثمار المؤهلة ونفس الشيء

سيتم اعتبار الاستثمار الرأسمالي بمثابة الاستثمار الرأسمالي المؤهل لتحديد إجمالي الحوافز المقبولة.

ب. ومع ذلك، في حالة الاستثمار في الأرض قبل تاريخ النفاذ، فإن هذا الاستثمار في الأرض لن يكون مؤهلاً للحصول على أي حوافز ولكن سيتم أخذ تقييم هذه الأرض على القيمة الدفترية في الاعتبار لتحديد أهلية المشاريع.

11. الوكالة العقدية تعني، UPSIDA التي ستكون مسؤولة عن معالجة طلبات الحصول على الحوافز بموجب السياسة والتنسيق مع مختلف وزارات الخارجية لتسهيل المزاي الأخرى المقدمة في السياسة

9.1.2. حوافز

(أ) الإعانات الأمامية

حافز	رئيس SL
<p>يتم توفير الإعفاء من رسوم الدمغة على الأراضي المشتراة أو المستأجرة (لمدة لا تقل عن 10 سنوات) بالمعدلات التالية:</p> <p>100% • في منطقة بونديلخاند وبورفانشال والمنطقة المشمولة ضمن "منطقة تاج شبه منحرف"</p> <p>• إعفاء بنسبة 75% في مدينتي ماديانشال وباشمننشال (باستثناء غوتامبوذا نجار وغازي آباد)</p> <p>• إعفاء بنسبة 50% في غوتامبوذا نجار وغازي آباد</p> <p>يتم تقديم الإعفاء عند تقديم ضمان بنكي يعادل مبلغ الإعفاء إلى إدارة الدمغة والتسجيل، والذي يتم الإفراج عنه عند بدء العمليات التجارية خلال الفترة المسموح بها. سيتم التنازل عن 75% من رسوم تحويل استخدام الأراضي</p>	1
<p>امتياز على رسوم تحويل استخدام الأراضي</p> <p>يتم تقديم الامتياز عند تقديم ضمان بنكي يعادل مبلغ الامتياز إلى الهيئة / الوكالة الحكومية ذات الصلة، والذي سيتم تحريره عند بدء العمليات التجارية خلال الفترة المسموح بها.</p>	2
<p>سيتم إعفاء 75% من رسوم التطوير</p> <p>الإعفاء في يتم تقديم الإعفاء عند تقديم ضمان بنكي يعادل مبلغ الإعفاء إلى الهيئة / الوكالة الحكومية ذات الصلة، والذي سيتم إطلاقه عند بدء العمليات التجارية خلال الفترة المسموح بها. رسوم</p>	3
<p>سيتم السماح لمرافق التخزين المستقلة هذه بتغطية أرضية تصل إلى 60% ملاحظة: يجب تقديم الإعفاءات / الامتياز وفقاً لما هو مذكور أعلاه من قبل الإدارة المعنية فقط عند التحقق من المعرف الفريد الصادر عن وكالة Nodal</p> <p>وستقوم بإبلاغ التفاصيل إلى وكالة Nodal.</p>	4

(ب) الإعانات الخلفية:

حافز	مشروع س
	<p>يجب تقديم الدعم الرأسمالي للمستودعات/الصوامع/مرافق سلسلة التبريد بمعدل 15% من استثمار رأس المال المؤهل مع مراعاة ما يلي:</p> <p>• الحد الأقصى 5 كرور روبية هندية لإنشاء مثل هذه المرافق في أي مكان في الولاية؛</p> <p>• الحد الأقصى 10 كرور روبية هندية لإنشاء مثل هذه المرافق في المناطق اللوجستية المحددة (وفقاً للفقرة 8.4)</p> <p>ملحوظة: تدفع مرة واحدة بعد بدء العمليات التجارية</p>
2	<p>كهرباء واجب الإعفاء</p> <p>الإعفاء من رسوم الكهرباء بنسبة 100% لمدة 10 سنوات</p>
3	<p>جودة استرداد تكاليف الشهادة</p> <p>يجب أن يتم سداد تكاليف شهادة الجودة بمعدل 50% من التكلفة المدفوعة بحد أقصى 5 آلاف روبية هندية لكل مشروع</p> <p>ملحوظة: تدفع مرة واحدة بعد بدء العمليات التجارية</p>
4	<p>مهارة تطوير دعم مالي</p> <p>سيتم تقديم دعم تنمية المهارات كتعويض عن الراتب بقيمة 1000 روبية هندية لكل متدرب شهرياً لمدة 6 أشهر بحد أقصى 50 متدرباً سنوياً لمدة 5 سنوات لكل مشروع.</p>
<p>ملاحظة: (1) يجب ألا يتجاوز مجموع جميع المزايا بما في ذلك الإعفاءات المقدمة لأي مشروع 100% من استثمار رأس المال المؤهل كما هو محدد بموجب السياسة.</p> <p>(2) لتحقيق ذلك، يجب أن يتم سداد التكاليف لأي مشروع بعد بدء العمليات التجارية وتقييم الإعفاءات التي يستفيد منها مقدم الطلب مقابل المعارف الفريدة الصادرة عن وكالة العقدي (إن وجدت)</p> <p>(3) ستكون المشاريع المستفيدة بموجب هذه السياسة مؤهلة للحصول على المزايا المقبولة من الحكومة.</p> <p>صندوق خطة البنية التحتية الزراعية في الهند.</p>	

9.2. الموائى الجافة

9.2.1. التعاريف الرئيسية

1. تاريخ السريان يعني التاريخ الذي تصبح فيه هذه السياسة سارية المفعول.

2. فترة النفاذ تعني الفترة التي تبدأ من تاريخ النفاذ حتى الفترة التي تظل فيها هذه السياسة سارية (5 سنوات) أو حتى أي تعديل أو إلغاء لها من قبل حكومة الولاية.

3. تاريخ القطع يعني تاريخ بدء استثمار المشروع في حالة بدء الاستثمار في تاريخ نفاذ البوليصة أو بعده. في حالة بدء الاستثمار قبل تاريخ النفاذ، سيكون تاريخ الإنهاء هو تاريخ نفاذ البوليصة. ومع ذلك، في حالة الحصول على الأرض فقط قبل تاريخ النفاذ، فإن التاريخ الذي يتم فيه الاستثمار الأول تجاه أي من

سيتم اعتبار الرؤوس الأخرى (باستثناء الأراضي) المحددة ضمن استثمار رأس المال في تاريخ النفاذ أو بعده بمثابة تاريخ القطع. ومع ذلك، لا يمكن أن يتجاوز الوقف الفترة الفعلية للسياسة.

4. مشروع الميناء الجاف المؤهل يعني المرافق التالية التي تم إنشاؤها في ولاية أوتار

براديش -

أنا. تم تطوير مستودع الحاويات الداخلية (ICD) على مساحة لا تقل عن 10 أفدنة واستثمار رأسمالي بحد أدنى 50 كرور روبية هندية مع وجود مثل هذه المنشآت الثابتة أو غير ذلك من المعدات والآلات وما إلى ذلك، مما يوفر خدمات مناولة و/أو تخليص حاويات الاستيراد/التصدير المحملة، تحت الرقابة الجمركية ومع مرافق تخزين البضائع المستعبدة أو غير الجمركية. وينبغي أن توفر مثل هذه المشاريع مرافق البنية التحتية بما في ذلك ربط الطرق الداخلية والمستودعات الجمركية وغير الجمركية ومحطات الشاحنات وغيرها من مرافق المستخدم المشترك اللازمة لتنفيذ العمليات بكفاءة.

ثانيا. محطات شحن الحاويات (CFS) بما في ذلك محطات الشحن الجوي (AFS) التي تم تطويرها كمنشأة للميناء الجاف/ المطار على مساحة لا تقل عن 10 أفدنة واستثمار رأسمالي بحد أدنى 50 كرور روبية هندية لها منشآت ثابتة أو غير ذلك، ومعدات وآلات وما إلى ذلك، تقديم خدمات المناولة / تخليص البضائع المستوردة وحاويات التصدير الخاضعة للرقابة الجمركية مع مرافق تخزين للبضائع الجمركية أو غير الجمركية ومنطقة لوقوف السيارات وغيرها من المرافق المرغوبة لتنفيذ العمليات. وينبغي أن توفر مثل هذه المشاريع مرافق البنية التحتية بما في ذلك ربط الطرق الداخلية، وجوانب السكك الحديدية، والمستودعات الجمركية/غير الجمركية، ومحطات الشاحنات وغيرها من مرافق المستخدم المشترك اللازمة لتنفيذ عمليات فعالة.

5. المطور يعني أي كيان قانوني مسجل كملكية، أو شركة شراكة، أو جمعية تعاونية، أو شركة، أو مؤسسة ائتمانية، أو منظمة غير حكومية (NGO) أو شراكة ذات مسؤولية محدودة (LLP) أو SPV تم إنشاؤها بغرض تطوير المشروع المؤهل كما هو محدد في هذا. سياسة.

6. المشغل يعني أي كيان قانوني تم توفير مباني المشروع المؤهل له، كما هو محدد في هذه السياسة، للإيجار/الإيجار للعمليات التجارية. يجب أن تظل المزايا/الحوافز المقررة لأي مشروع مؤهل بموجب هذه السياسة متاحة للمطور/المشغل لهذا المشروع حسب الاقتضاء. لا يلزم وجود حد أدنى لفترة الإيجار/الإيجار للتأهل كـ "مشغل"

7. الاستثمار الرأسمالي لأي ICD/CFS/AFS يعني الاستثمار في الأراضي والبناء ومعدات المناولة والمرافق والأدوات والمعدات وغيرها من الأصول المماثلة بما في ذلك الاستثمار في تطوير مرافق البنية التحتية، بما في ذلك التكاليف التالية -

أرض	يعتبر سعر الشراء الفعلي وفقاً للوثيقة المسجلة للأرض بمثابة تكلفة الأرض للمشروع (باستثناء رسوم الدمغة ورسوم التسجيل المدفوعة). في حالة تخصيص الأرض من قبل شركة UP State للتنمية الصناعية (UPSIDA) أو أي وكالة حكومية أخرى،
-----	---

	<p>يعتبر سعر التخصيص الفعلي المدفوع بمثابة تكلفة الأرض (باستثناء رسوم الدمغة ورسوم التسجيل المدفوعة).</p> <p>ملاحظة: سيتم أخذ ما يصل إلى 40% كحد أقصى من إجمالي استثمار رأس المال (الذي يشمل سعر الأرض الفعلي، والتكلفة الإجمالية للبناء، والإنشاءات الأخرى، والمعدات والتركيبات، ومرافق البنية التحتية على النحو المحدد في هذه السياسة) في الاعتبار كإجمالي مكون الأرض الغرض من الوصول إلى استثمار رأس المال.</p>
	<p>المبنى المبنى: المبنى الجديد الذي يتم تشييده للمشروع، أو حيازة مبنى جديد وغير مستخدم للمشروع، بما في ذلك المبنى الإداري.</p> <p>تعتبر تكلفة المباني الجديدة التي يتم تشييدها لما يلي حسب النفقات الفعلية المتكبدة -</p> <ul style="list-style-type: none"> • نقل البضائع متعدد الوسائط، وحركة البضائع • النقل بما في ذلك منطقة خدمة المركبات (باستثناء منطقة وقوف السيارات وأماكن الاستراحة) • تركيب معدات مناولة المواد <p>• خدمات القيمة المضافة مثل التعبئة والتغليف وإعادة التعبئة والتغليف، المعالجة وإعادة المعالجة</p> <ul style="list-style-type: none"> • مرافق تخزين السلع بما في ذلك التخزين الجمركي، وخدمات تخليص التصدير والاستيراد بما في ذلك خدمات التخليص الجمركي ومناطق الحجر الصحي <p>• مرافق الاختبار ومرافق البحث والتطوير (إن وجدت)</p> <ul style="list-style-type: none"> • أي مباني أخرى تتعلق بالعمليات اللوجستية • مساحات مكتبية لمقدمي الخدمات اللوجستية، الناقلون والإدارة <p>لن يتم النظر في أي تكلفة متكبدة عند شراء المبنى القديم أو النفقات المتكبدة لإصلاح المبنى.</p>
<p>بناء أخرى نشونها</p>	<p>ويقصد بالإنشاءات الأخرى الإنشاءات مثل السور والبوابات المركبة، وكبائن الأمن، والطرق الداخلية، والآبار، وخزانات المياه، وشبكة الأنابيب الداخلية للمياه والغاز، وغيرها من الإنشاءات ذات الصلة.</p>
<p>تجهيز الإقليم الشمالي المثبتة نحن</p>	<p>المعدات والتركيب تعني تكلفة الحصول على أي معدات أو آلات جديدة محلية/مستوردة للعمليات اللوجستية، بما في ذلك تكلفة النقل والأساس والتركيب والكهرباء.</p> <p>ستشمل تكلفة الكهرباء المحطة الفرعية والمحولات. يجب أيضًا تضمين الأدوات والمعدات الأخرى المفيدة للعمليات اللوجستية بما في ذلك التحميل/التفريغ.</p> <p>قد تشمل المعدات والتركيبات أيضًا ما يلي: 1. المركبات المستخدمة للنقل فقط داخل مباني المشروع ومعدات مناولة المواد المستخدمة حصريًا في نقل البضائع داخل تلك المباني.</p> <p>2. معدات توليد الطاقة غير التقليدية.</p> <p>3. معدات توليد الطاقة الأسيرة.</p> <p>4. معدات تدابير مكافحة التلوث.</p>

	<p>5.معدات إدارة النفايات</p> <p>6.المعدات اللوجستية الذكية لعمليات فعالة</p> <p>بما في ذلك الروبوتات والأتمتة في التعامل مع المواد</p> <p>7.معدات الاختبار والبحث والتطوير (إن وجدت)</p>
بنية تحتية مرافق التصوير	<p>تشمل هذه المرافق الطرق الداخلية، وخطوط الصرف الصحي، وتصريف المياه، وخطوط الكهرباء، والبنية التحتية (بما في ذلك المرافق الأخرى الضرورية لتشغيل الوحدة)، وخطوط السكك الحديدية/الجوانب (للاستخدام المقيد فقط) التي تربط مباني المؤسسة بخطوط البنية التحتية الرئيسية.</p>

8.يشمل استثمار رأس المال غير المؤهل رأس المال العامل؛ نية حسنة؛ النفقات الأولية وقبل العملية؛ الفائدة المرسمة؛ النفقات المرسمة في الدفاتر لاكتساب التكنولوجيا/ المعرفة التقنية؛ رسوم الاستشارة؛ ملكية؛ التصميم والرسومات. براءات الاختراع والتراخيص والبرمجيات وحقوق الملكية الفكرية وتوليد الطاقة باستثناء الاستخدام الأسير.

ولا يجوز أخذ هذه الرؤوس في الاعتبار عند حساب استثمار رأس المال.

9.فترة الاستثمار المؤهلة (EIP) تعني فترة استكمال الاستثمار من خلال أي مشروع ICD/CFS/AFS مؤهل كما هو محدد في السياسة.

يجب أن تكون خطة الاستثمار الميسرة هي الفترة التي تبدأ من التاريخ الأول للاستثمار الذي يقع في الفترة الفعلية حتى 5 سنوات أو حتى تاريخ بدء العمليات التجارية، أيهما أسبق

10.استثمار رأس المال المؤهل (ECI) يعني استثمار رأس المال الذي تم إجراؤه خلال فترة الاستثمار المؤهلة كما هو محدد في السياسة.

أ. في حالة بدء استثمار رأس المال قبل تاريخ السريان، يجب أن يتم تنفيذ ما لا يقل عن 80% من استثمار رأس المال بعد تاريخ السريان خلال فترة الاستثمار المؤهلة، وسيتم اعتبار نفس الاستثمار الرأسمالي بمثابة استثمار رأس المال المؤهل لتحديد الإجمالي المسموح به حوافز.

ب. ومع ذلك، في حالة الاستثمار في الأرض قبل تاريخ النفاذ، فإن هذا الاستثمار في الأرض لن يكون مؤهلاً للحصول على أي حوافز ولكن سيتم أخذ تقييم هذه الأرض على القيمة الدفترية في الاعتبار لتحديد أهلية المشاريع.

11.الوكالة العقدية تعني UPSIDA التي ستكون مسؤولة عن معالجة طلبات الحصول على الحوافز بموجب السياسة والتنسيق مع مختلف وزارات الخارجية لتسهيل المزايا الأخرى المقدمة في السياسة.

9.2.2. حوافز

(أ) الإعانات الأمامية:

حافظ	رئيس SL	
ولاية	يجب توفير الإعفاء من رسوم الدمغة على الأراضي التي تم شراؤها أو استئجارها (لمدة لا تقل عن 10 سنوات) بمعدل 100% لإنشاء مشروع ICD/CFS/AFS في أي مكان في ولاية	1
	يتم تقديم الإعفاء عند تقديم ضمان بنكي يعادل مبلغ الإعفاء إلى إدارة الدمغة والتسجيل، والذي يتم الإفراج عنه عند بدء العمليات التجارية خلال الفترة المسموح بها.	
	سيتم التنازل عن 75% من رسوم تحويل استخدام الأرض رسوم تحويل استخدام الأراضي	2
	يتم تقديم الامتياز عند تقديم ضمان بنكي يعادل مبلغ الامتياز إلى الهيئة / الوكالة الحكومية ذات الصلة، والذي سيتم تحريره عند بدء العمليات التجارية خلال الفترة المسموح بها.	
	سيتم إعفاء 75% من رسوم التطوير	3
	يتم تقديم الإعفاء عند تقديم ضمان بنكي يعادل مبلغ الإعفاء إلى الهيئة / الوكالة الحكومية ذات الصلة، والذي سيتم إطلاقه عند بدء العمليات التجارية خلال الفترة المسموح بها.	
	سيتم السماح لمشروع ICD / CFS / AFS المستقل بتغطية أرضية تصل إلى 60% ملاحظة: يجب تقديم الإعفاءات / الامتياز وفقاً لما هو مذكور أعلاه من قبل الإدارة المختصة فقط عند التحقق من المعرف الفريد الصادر عن وكالة Nodal وستقوم بإبلاغ التفاصيل إلى وكالة العقدي.	4

(ب) الإعانات الخلفية:

حافظ	مشروع س	
عاصمة دعم مالي	دعم رأس المال بنسبة 25% من رأس المال المؤهل يجب تقديم الاستثمار إلى ICD/CFS/AFS وفقاً لما يلي: • الحد الأقصى 25 كرور روبية هندية لإقامة المشروع في أي مكان في الولاية؛ • الحد الأقصى 50 كرور روبية هندية لإقامة المشاريع في المناطق اللوجستية المحددة (وفقاً للفقرة 8.4.)	1
	ملاحظة: سيتم توفير 75% من الحوافز المذكورة أعلاه على أربع دفعات على أساس النفقات المتكبدة بنسبة 25% و5% و57% و001% من إجمالي تكلفة المشروع. وسيتم توفير نسبة الـ 10% التالية عند الانتهاء من تخصيص الأرض لجميع الوحدات في الحديقة، وسيتم إطلاق نسبة الـ 15% النهائية بعد بدء 80% من الوحدات عملياتها التجارية.	

2	كهرباء واجب الإعفاء	الإعفاء من رسوم الكهرباء بنسبة 100% لمدة 10 سنوات
3	مهارة تطوير	سيتم تقديم دعم تنمية المهارات كتعويض للرواتب بمعدل 1000 روبية هندية لكل متدرب شهريًا لمدة 6 أشهر بحد أقصى 50 متدربًا سنويًا لمدة 5 سنوات لكل مشروع.
ملاحظة: (1) يجب ألا يتجاوز مجموع جميع المزايا بما في ذلك الإعفاءات المقدمة لأي مشروع 100% من استثمار رأس المال المؤهل كما هو محدد بموجب السياسة.		
(2) لتحقيق ذلك، يتم تقديم المبالغ المستردة لأي مشروع بعد بدء العمليات التجارية وتقييم الإعفاءات التي يستفيد منها مقدم الطلب مقابل المعرفات الفريدة الصادرة عن وكالة العقدي (إن وجدت)		

9.3. الحديقة اللوجستية

9.3.1. التعاريف الرئيسية

1. تاريخ السريان يعني التاريخ الذي تصبح فيه هذه السياسة سارية المفعول.

2. فترة السريان تعني الفترة التي تبدأ من تاريخ السريان حتى الفترة التي تظل فيها هذه السياسة سارية (5 سنوات) أو حتى أي تعديل أو إلغاء لها من قبل حكومة الولاية.

3. تاريخ القطع يعني تاريخ بدء استثمار المشروع في حالة بدء الاستثمار في تاريخ نفاذ البوليصا أو بعده. في حالة بدء الاستثمار قبل تاريخ النفاذ، سيكون تاريخ الإنهاء هو تاريخ نفاذ البوليصا. ومع ذلك، في حالة الاستحواذ على الأرض فقط قبل تاريخ النفاذ، فإن التاريخ الذي يتم فيه الاستثمار الأول تجاه أي من الرؤوس الأخرى (باستثناء الأرض) المحددة ضمن استثمار رأس المال في تاريخ النفاذ أو بعده سيعتبر بمثابة قطع تاريخ. ومع ذلك، لا يمكن أن يتجاوز الوقف الفترة الفعلية للسياسة.

4. مشروع المجمع اللوجستي المؤهل يعني تلك المشاريع التي تم تطويرها على مساحة 25 فداناً على الأقل من الأراضي في الولاية والتي توفر المرافق التالية (إرشادية) -

أنا. المرافق اللوجستية مثل تجميع / فصل البضائع، والفرز، والتصنيف، والتعبئة / إعادة التعبئة، ووضع العلامات / وضع العلامات، والتوزيع / التوزيع الاستهلاكي، والنقل متعدد الوسائط للبضائع والحاويات، والتخزين المفتوح و / أو المغلق، والتحكم في درجة الحرارة و / أو التخزين المحيط، المستودعات الجمركية المخصصة ومحطات شحن الحاويات ومحطات الحاويات ومعدات مناولة المواد وغيرها من المرافق اللوجستية ذات الصلة لمناولة البضائع وحركتها.

ثانياً. مرافق البنية التحتية مثل الطرق الداخلية والنقل العام الداخلي وخطوط الكهرباء والتغذية ومرافق الاتصالات والمساحات المفتوحة والخضراء ومرافق توزيع المياه وزيادة المياه وخطوط الصرف الصحي والصرف الصحي ومرافق معالجة النفايات السائلة والتخلص منها وترتيبات مكافحة الحرائق وغيرها من المرافق حسب الحاجة المتطلبات.

ثالثًا. المرافق التجارية والتجارية مثل المهاجع وبيوت الضيافة والمقصف والمراكز الصحية والمستوصف ومضخة البنزين ومحطة شحن السيارات الكهربائية والخدمات المصرفية والمالية والمساحات المكتبية والمكاتب الإدارية.

رابعًا. المرافق المشتركة مثل جسر الوزن ومركز تنمية المهارات ومركز الكمبيوتر وتبادل العقود من الباطن ومحطة شحن الحاويات ومركز فحص الإنتاج وورشه إصلاح المركبات وآلات الإنتاج.

5. المطور يعني أي كيان قانوني مسجل مملوكة، أو شركة شراكة، أو جمعية تعاونية، أو شركة، أو مؤسسة ائتمانية، أو منظمة غير حكومية (NGO)، أو شراكة ذات مسؤولية محدودة (LLP) أو SPV تم إنشاؤها بغرض تطوير المشروع المؤهل كما هو محدد في هذا. سياسة.

6. المشغل يعني أي كيان قانوني تم توفير مباني المشروع المؤهل له، كما هو محدد في هذه السياسة، للإيجار/الإيجار للعمليات التجارية. يجب أن تظل المزايا/الحوافز المقررة لأي مشروع مؤهل بموجب هذه السياسة متاحة للمطور/المشغل لهذا المشروع حسب الاقتضاء. لا يلزم وجود حد أدنى لفترة الإيجار/الإيجار للتأهل كـ "مشغل"

7. الاستثمار الرأسمالي لأي منطقة لوجستية يعني الاستثمار في الأراضي والبناء ومعدات المناولة والمرافق والأدوات والمعدات وغيرها من الأصول بما في ذلك الاستثمار في تطوير مرافق البنية التحتية، بما في ذلك التكاليف التالية -

أرض	<p>يعتبر سعر الشراء الفعلي وفقًا للوثيقة المسجلة للأرض بمثابة تكلفة الأرض للمشروع (باستثناء رسوم الدمغة ورسوم التسجيل المدفوعة). في حالة تخصيص الأرض من قبل شركة UP State للتنمية الصناعية (UPSIDA) أو أي وكالة حكومية أخرى في الولاية، فإن سعر التخصيص الفعلي المدفوع يعتبر تكلفة الأرض (باستثناء رسوم الدمغة ورسوم التسجيل المدفوعة).</p> <p>ملاحظة: سيتم أخذ ما يصل إلى 40% كحد أقصى من إجمالي استثمار رأس المال (الذي يشمل سعر الأرض الفعلي، والتكلفة الإجمالية للبناء، والإنشاءات الأخرى، والمعدات والتركيبات، ومرافق البنية التحتية على النحو المحدد في هذه السياسة) في الاعتبار كإجمالي مكون الأرض الغرض من الوصول إلى استثمار رأس المال.</p>
المبنى الإداري.	<p>المبنى الجديد الذي يتم تشييده للمشروع، أو حيازة مبنى جديد وغير مستخدم للمشروع، بما في ذلك</p> <p>تعتبر تكلفة المباني الجديدة التي يتم تشييدها لما يلي حسب النفقات الفعلية المتكبدة -</p> <ul style="list-style-type: none"> • نقل البضائع متعدد الوسائط، وتجميع البضائع/ منطقة الفصل والحركة • منطقة النقل بما في ذلك منطقة خدمة المركبات (باستثناء منطقة وقوف السيارات وأماكن الاستراحة) • خدمات القيمة المضافة مثل التعبئة والتغليف وإعادة التغليف، <p>المعالجة وإعادة المعالجة</p>

	<p>• مرافق تخزين السلع بما في ذلك التخزين الجمركي، تخزين مفتوح/مغلق والتحكم في درجة الحرارة تخزين</p> <p>• خدمات تخليص EXIM بما في ذلك التخليص الجمركي مناطق الخدمات والحجر الصحي</p> <p>• مجمع مرافق الاختبار ومرافق البحث والتطوير (إن وجدت)</p> <p>• أي مباني أخرى تتعلق بالعمليات اللوجستية</p> <p>• مساحات إدارية ومكتبية لمقدمي الخدمات اللوجستية والناقلين والإدارة</p> <p>• المباني التجارية بما في ذلك المهاجع وبيوت الضيافة والمقصف والمراكز الصحية والمستوصف ومضخة البنزين ومحطة شحن السيارات الكهربائية والخدمات المصرفية والمالية.</p> <p>• مجمعات للمرافق المشتركة بما في ذلك جسر الوزن، مركز تنمية المهارات، مركز الكمبيوتر، تبادل العقود من الباطن، محطة شحن الحاويات، مركز فحص الإنتاج، ورشة إصلاح المركبات وآلات الإنتاج.</p> <p>لن يتم النظر في أي تكلفة متكبدة عند شراء المبنى القديم أو النفقات المتكبدة لإصلاح المبنى.</p>
<p>بناء أخرى نشوتها</p>	<p>ويقصد بالإنشاءات الأخرى الإنشاءات مثل السور والبوابات المركبة، وكبائن الأمن، والطرق الداخلية، والآبار، وخزانات المياه، وشبكة الأنابيب الداخلية للمياه والغاز، وغيرها من الإنشاءات ذات الصلة.</p>
<p>تجهيز الإنشاءات المثبتة نحن</p>	<p>المعدات والتكيب تعني تكلفة الحصول على أي معدات أو آلات جديدة محلية/مستوردة للعمليات اللوجستية، بما في ذلك تكلفة النقل والأساس والتكيب والكهرباء.</p> <p>يجب أيضًا تضمين هذه الأدوات والمعدات الأخرى، التي تكون مفيدة للعمليات اللوجستية بما في ذلك التحميل / التفريغ، وتجميع / فصل البضائع، ومحطات شحن الحاويات، ومحطات الحاويات، ومعدات مناولة المواد وغيرها من المرافق اللوجستية ذات الصلة لمناولة البضائع وحركتها. سوف تشمل تكلفة الكهرباء المحطة الفرعية والمحولات.</p> <p>قد تشمل المعدات والتكيبات أيضًا ما يلي: 1. المركبات المستخدمة للنقل فقط داخل مباني المشروع ومعدات مناولة المواد المستخدمة حصريًا في نقل البضائع داخل تلك المباني.</p> <p>2. معدات توليد الطاقة غير التقليدية.</p> <p>3. معدات توليد الطاقة الأسيرة.</p> <p>4. معدات تدابير مكافحة التلوث. 5. معدات إدارة النفايات</p> <p>6. المعدات اللوجستية الذكية لعمليات فعالة بما في ذلك الروبوتات والأتمتة في مناولة المواد</p> <p>7. معدات الاختبار والبحث والتطوير (إن وجدت)</p>
<p>بنية تحتية cture</p>	<p>وتشمل هذه المرافق الطرق الداخلية والنقل العام الداخلي وخطوط الكهرباء والتغذية ومرافق الاتصالات.</p>

المرافق المفتوحة والمساحات الخضراء، ومرافق توزيع المياه وزيادة المياه، وخطوط الصرف الصحي والصرف الصحي، ومرافق معالجة النفايات السائلة والتخلص منها، وترتيبات مكافحة الحرائق والمرافق الأخرى الضرورية لتشغيل المشروع، بما في ذلك خطوط السكك الحديدية/الجوانب التي تربط مباني المؤسسة بالبنية التحتية الرئيسية يجب أن يتم تضمين خطوط الجذع.	
---	--

8. يشمل استثمار رأس المال غير المؤهل رأس المال العامل؛ نية حسنة؛ النفقات الأولية وقبل العملية؛ الفائدة المرسمة؛ النفقات المرسمة في الدفاتر لاكتساب التكنولوجيا/ المعرفة التقنية؛ رسوم الاستشارة؛ ملكية؛ التصميم والرسومات. براءات الاختراع والتراخيص والبرمجيات وحقوق الملكية الفكرية وتوليد الطاقة باستثناء الاستخدام الأسير.

ولا يجوز أخذ هذه الرؤوس في الاعتبار عند حساب استثمار رأس المال.

9. فترة الاستثمار المؤهلة (EIP) تعني فترة استكمال الاستثمار من خلال أي مشروع مجمع لوجستي مؤهل كما هو محدد في السياسة. يجب أن تكون خطة الاستثمار الميسرة هي الفترة التي تبدأ من التاريخ الأول للاستثمار الذي يقع في الفترة الفعلية حتى 5 سنوات أو حتى تاريخ بدء العمليات التجارية، أيهما أسبق.

10. استثمار رأس المال المؤهل (ECI) يعني استثمار رأس المال الذي تم إجراؤه خلال فترة الاستثمار المؤهلة كما هو محدد في السياسة.

أ. في حالة بدء استثمار رأس المال قبل تاريخ السريان، يجب أن يتم تنفيذ ما لا يقل عن 80% من استثمار رأس المال بعد تاريخ السريان خلال فترة الاستثمار المؤهلة، وسيتم اعتبار نفس الاستثمار الرأسمالي بمثابة استثمار رأس المال المؤهل لتحديد الإجمالي المسموح به حوافز.

ب. ومع ذلك، في حالة الاستثمار في الأرض قبل تاريخ النفاذ، فإن هذا الاستثمار في الأرض لن يكون مؤهلاً للحصول على أي حوافز ولكن سيتم أخذ تقييم هذه الأرض على القيمة الدفترية في الاعتبار لتحديد أهلية المشاريع.

11. الوكالة العقدي تعني UPSIDA التي ستكون مسؤولة عن معالجة طلبات الحصول على الحوافز بموجب السياسة والتنسيق مع مختلف وزارات الخارجية لتسهيل المزايا الأخرى المقدمة في السياسة

9.3.2. حوافز

(أ) الإعانات الأمامية:

		حافز	رئيس SL
1	الإعفاء من رسوم الدمغة	يتم توفير الإعفاء من رسوم الدمغة على الأراضي التي تم شراؤها أو استئجارها (لمدة لا تقل عن 10 سنوات) بمعدل 100% لإنشاء مجمع لوجستي في أي مكان في الولاية. يتم تقديم الإعفاء عند تقديم ضمان بنكي يعادل مبلغ الإعفاء إلى إدارة الدمغة والتسجيل، والذي يتم الإفراج عنه عند بدء العمليات التجارية خلال الفترة المسموح بها.	
2		سيتم التنازل عن 75% من رسوم تحويل استخدام الأرض رسوم تحويل استخدام الأراضي يتم تقديم الامتياز عند تقديم ضمان بنكي يعادل مبلغ الامتياز إلى الهيئة / الوكالة الحكومية ذات الصلة، والذي سيتم تحريره عند بدء العمليات التجارية خلال الفترة المسموح بها.	
3		سيتم إعفاء 75% من رسوم التطوير الإعفاء في يتم تقديم الإعفاء عند تقديم ضمان بنكي يعادل مبلغ الإعفاء إلى الهيئة / الوكالة الحكومية ذات الصلة، والذي سيتم إطلاقه عند بدء العمليات التجارية خلال الفترة المسموح بها. رسوم	
4	أرضي تغطية	سيتم السماح لمشروع المجمع اللوجستي بتغطية أرضية إجمالية بنسبة 60% مع مراعاة النكسات والسلامة من الحرائق وغيرها من لوائح FSI.	
5	المرافق الاخرى	(1) سيتم السماح للمنطقة اللوجستية باستخدام 30% كحد أقصى من إجمالي مساحة الأرض لتقديم خدمات أخرى غير لوجستية، أي المرافق التجارية والمشاركة (كما هو محدد في الفقرة 4 (iii) (4) 9.3.1 (2) سيتم السماح للمنطقة اللوجستية بـ FSI بقيمة 1- "المرافق اللوجستية" (كما هو محدد في الفقرة FSI و (i) (4) 9.3.1 حتى 1.5 للمرافق غير اللوجستية الأخرى، أي المرافق التجارية والعامة (كما هو محدد في الفقرة (iii، iv) (4) 9.3.1 (3) لا يُسمح بتعويض FSI من منطقة "المرافق اللوجستية" إلى منطقة المرافق غير اللوجستية (وفقاً للفقرة iii (4) 9.3.1 و (iv) أو العكس، ولكن سيتم السماح بتعويض FSI داخل المجالات الخاصة بـ "المرافق اللوجستية" و"المرافق غير اللوجستية". (4) وسائل FSI العائمة هي استخدام وسائل FSI غير المستخدمة لاستخدامها في مشروع لمبنى آخر. لا يجوز استخدام FSI المسموح به سواء في مجال الخدمات اللوجستية أو غير اللوجستية إلا في قسم مماثل. لا يمكن استخدام FSI المتبقي من قسم واحد في قطاع آخر.	

ملاحظة: يجب تقديم الإعفاءات / الامتيازات وفقاً لما هو مذكور أعلاه من قبل الإدارة المختصة فقط عند التحقق من بطاقة الهوية الفريدة الصادرة عن وكالة Nodal وستقوم بإبلاغ التفاصيل إلى وكالة Nodal.

(ب) الإعانات الخلفية:

حافز	مشروع س
سيتم تقديم دعم رأس المال بنسبة 25% من استثمار رأس المال المؤهل لمطوري المنطقة اللوجستية مع مراعاة ما يلي: • الحد الأقصى 25 كرور روبية هندية لإقامة المشروع في أي مكان في الولاية؛ • الحد الأقصى 50 كرور روبية هندية لإقامة المشاريع في المناطق اللوجستية المحددة (وفقاً للفقرة 8.4.) ملاحظة: سيتم توفير 75% من الحوافز المذكورة أعلاه على أربع دفعات على أساس النفقات المتكبدة بنسبة 25% و5% و57% و001% من إجمالي تكلفة المشروع. وسيتم توفير نسبة الـ 10% التالية عند الانتهاء من تخصيص الأرض لجميع الوحدات في الحديقة، وسيتم إطلاق نسبة الـ 15% النهائية بعد بدء 80% من الوحدات عملياتها التجارية.	1 عاصمة دعم مالي
الإعفاء من رسوم الكهرباء بنسبة 100% لمدة 10 سنوات	2 كهرباء واجب الإعفاء
يجب تقديم إعانة تنمية المهارات كتعويض عن الراتب بمعدل 1000 روبية هندية لكل متدرب شهرياً لمدة 6 أشهر بحد أقصى 50 متدرباً سنوياً لمدة 5 سنوات لكل متدرب	3 مهارة تطوير
ملاحظة: (1) يجب ألا يتجاوز مجموع جميع المزايا بما في ذلك الإعفاءات المقدمة لأي مشروع 100% من استثمار رأس المال المؤهل كما هو محدد بموجب السياسة. (2) لتحقيق ذلك، يتم تقديم المبالغ المستردة لأي مشروع بعد بدء العمليات التجارية وتقييم الإعفاءات التي يستفيد منها مقدم الطلب مقابل المعارف الفريدة الصادرة عن وكالة العقدي (إن وجدت)	

9.4. مرفق الممر المائي الداخلي

9.4.1. محطة الرسو

1. تاريخ السريان يعني التاريخ الذي تصبح فيه هذه السياسة سارية المفعول.

2. فترة النفاذ تعني الفترة التي تبدأ من تاريخ النفاذ حتى الفترة التي تظل فيها هذه السياسة سارية (5 سنوات) أو حتى أي تعديل أو إلغاء لها من قبل حكومة الولاية.

3. تاريخ القطع يعني تاريخ بدء استثمار المشروع في حالة بدء الاستثمار في تاريخ نفاذ البوليصة أو بعده. في حالة بدء الاستثمار قبل تاريخ النفاذ، سيكون تاريخ الإنهاء هو

تاريخ نفاذ السياسة. ومع ذلك، في حالة الاستحواذ على الأرض فقط قبل تاريخ النفاذ، فإن التاريخ الذي يتم فيه الاستثمار الأول تجاه أي من الرؤوس الأخرى (باستثناء الأرض) المحددة ضمن استثمار رأس المال في تاريخ النفاذ أو بعده سيعتبر بمثابة قطع تاريخ. ومع ذلك، لا يمكن أن يتجاوز الوقف الفترة الفعلية للسياسة.

4. محطة الرسو تعني أي محطة تم بناؤها على طول الطريق المائي الوطني 1- في الولاية كمنشأة مستخدم مشترك (الاستخدام غير المقيد) لتسهيل تفرغ أو تحميل البضائع من السفن الداخلية مع الحد الأدنى من سعة مناولة البضائع 5000 طن والحد الأدنى للاستثمار الرأسمالي (باستثناء تكلفة الأرض) 20 روبية هندية

كرور

5. الاستثمار الرأسمالي لمحطة الرسو المؤهلة يعني تكلفة تطوير محطة الرسو بما في ذلك الاستثمار في بناء وشراء وتركيب معدات المناولة والمرافق والأدوات والمعدات وغيرها من الأصول الثابتة لتشغيل المحطة المطورة في الدولة بما في ذلك الاستثمار في التطوير. مرافق البنية التحتية (باستثناء تكلفة الأرض).

6. يشمل استثمار رأس المال غير المؤهل رأس المال العامل؛ نية حسنة؛ النفقات الأولية وقبل العملية؛ الفائدة المرسمة؛ النفقات المرسمة في الدفاتر لاكتساب التكنولوجيا/ المعرفة التقنية؛ رسوم الاستشارة؛ ملكية؛ التصميم والرسومات. براءات الاختراع والتراخيص والبرمجيات وحقوق الملكية الفكرية وتوليد الطاقة باستثناء الاستخدام الأسير.

ولا يجوز أخذ هذه الرؤوس في الاعتبار عند حساب استثمار رأس المال.

7. فترة الاستثمار المؤهلة (EIP) تعني فترة استكمال الاستثمار لتطوير المشروع المؤهل كما هو محدد في السياسة. يجب أن تكون خطة الاستثمار الميسرة هي الفترة التي تبدأ من التاريخ الأول للاستثمار الذي يقع في الفترة الفعلية حتى 5 سنوات أو حتى تاريخ بدء العمليات التجارية. أيهما أسبق

8. استثمار رأس المال المؤهل (ECI) يعني استثمار رأس المال الذي تم إجراؤه خلال فترة الاستثمار المؤهلة كما هو محدد في السياسة.

أ. في حالة بدء استثمار رأس المال قبل تاريخ السريان، يجب أن يتم تنفيذ ما لا يقل عن 80% من استثمار رأس المال بعد تاريخ السريان خلال فترة الاستثمار المؤهلة، وسيتم اعتبار نفس الاستثمار الرأسمالي بمثابة استثمار رأس المال المؤهل لتحديد إجمالي المسموح به حوافز.

ب. ومع ذلك، في حالة الاستثمار في الأرض قبل تاريخ النفاذ، فإن هذا الاستثمار في الأرض لن يكون مؤهلاً للحصول على أي حوافز ولكن سيتم أخذ تقييم هذه الأرض على القيمة الدفترية في الاعتبار لتحديد أهلية المشاريع.

9. المطور يعني أي كيان قانوني مسجل كملكية، أو شركة شراكة، أو جمعية تعاونية، أو شركة، أو مؤسسة ائتمانية، أو منظمة غير حكومية (NGO) أو شراكة ذات مسؤولية محدودة (LLP) أو SPV تم إنشاؤها بغرض تطوير المشروع المؤهل كما هو محدد في هذا. سياسة.

10. المشغل يعني أي كيان قانوني تم توفير مباني المشروع المؤهل له، كما هو محدد في هذه السياسة، للإيجار/الإيجار للأعمال

عمليات. يجب أن تظل المزايا/الحوافز المقررة لأي مشروع مؤهل بموجب هذه السياسة متاحة للمطور/المشغل لهذا المشروع حسب الاقتضاء. لا يلزم وجود حد أدنى لفترة الإيجار/الإيجار للتأهل كـ "مشغل"

11. الوكالة العقدية تعني الوكالة التي تحددها حكومة الولاية لاحقاً من خلال أمر لمعالجة طلبات الحصول على الحوافز بموجب السياسة والتنسيق مع مختلف وزارات الولاية لتسهيل المزايا الأخرى المقدمة في السياسة.

12. الحوافز

(أ) يجب على حكومة الولاية تشجيع الاستثمارات لإنشاء محطات الرسو على طول منطقة مستجمعات المياه الوطنية القادمة 1-في ولاية أوتار براديش. يجب على حكومة الولاية توفير الأرض لتطوير هذه المرافق من خلال وكالة عقدية معينة.

(ب) سيتم توفير هذه الأراضي على أساس الشراكة بين القطاعين العام والخاص لمدة أقصاها 30 سنوات على نموذج البناء والتملك والتشغيل ونقل الملكية (BOOT) لتطوير وتشغيل 6 مشاريع من هذا القبيل كحد أقصى في المرحلة الأولى. يجب أن تعتمد معايير العطاءات لاختيار مطوري هذه المحطات على الحد الأدنى لفترة الامتياز.

(ج) سيتم نقل ملكية المشروع بما في ذلك الأرض وجميع البنية التحتية الأخرى التي تم تطويرها إلى حكومة الولاية بعد انتهاء فترة الامتياز. وستصدر مبادئ توجيهية مفصلة في هذا الصدد بشكل منفصل.

(د) سيحصل مطورو محطات الرسو على دعم رأسمالي بمعدل 20% على استثمار رأس المال المؤهل كما هو محدد بموجب هذه السياسة لتطوير هذه المحطات، مع مراعاة حد أقصى قدره 15 كرور روبية هندية. سيتم صرف هذا الدعم على 3 دفعات سنوية بعد الانتهاء من المشروع.

(هـ) يجب أن يتم تضمين هذه المرافق في المخطط الرئيسي لرئيس الوزراء جاتي شاكتي للدولة من أجل التخطيط والرصد والمراجعة في الوقت المناسب لتطوير البنية التحتية.

ملحوظة:

أنا. يتم تحديد مواقع توفير الأراضي من قبل اللجنة المخولة (EC) المنشأة بموجب هذه السياسة بناءً على توصيات الوكالة المحورية المعنية من خلال التشاور مع أصحاب المصلحة.

ثانياً. يجوز زيادة الحد الأقصى لعدد المشاريع بناءً على توصيات الوكالة المحورية المعنية من قبل اللجنة رفيعة المستوى (HLEC) المنشأة بموجب هذه السياسة. ويجوز للجنة HLEC أيضاً اتخاذ قرار بشأن تطوير محطات الرسو الجديدة وتقديم الحوافز وفقاً لهذه السياسة على الممرات المائية الأخرى الموجودة في الدولة.

9.4.2. سفينة داخلية

1. السفينة الداخلية تعني أي "سفن" مسجلة في الولاية بموجب قانون السفن الداخلية لعام 2021 بسعة لا تقل عن 500 طن للعمليات في منطقة مستجمعات المياه للممر المائي الوطني 1-القادم الذي يقع في الولاية.

2. سيتم توفير دعم الشراء لشراء السفن الداخلية على النحو المحدد أعلاه للعمليات في الولاية على طول الممر المائي الوطني 1-من خلال الشركات المصنعة لهذه السفن. سيتم تقديم هذا الدعم بمعدل 25%

من تكلفة الشراء الفعلية، مع مراعاة حد أقصى قدره 5 كرور روبية هندية لكل سفينة.

3. سيتم تقديم الدعم لأول 10 سفن داخلية تم شراؤها خلال الفترة الفعلية للسياسة، مع مراعاة الحد الأقصى للشراء وهو 4 سفن لكل كيان.

4. الوكالة العقديّة تعني الوكالة التي تحددها حكومة الولاية لاحقاً من خلال أمر لمعالجة طلبات الحصول على الحوافز بموجب السياسة والتنسيق مع مختلف وزارات الولاية لتسهيل المزاي الأخرى المقدمة في السياسة.

ملحوظة: يمكن زيادة الحد الأقصى لعدد المشاريع بناءً على توصيات الوكالة المحورية المعينة من قبل اللجنة رفيعة المستوى (HLEC) المنشأة بموجب هذه السياسة. يجوز للجنة HLEC أيضاً أن تقرر تقديم حوافز للسفن الداخلية على النحو المحدد في هذه السياسة على الممرات المائية الأخرى الموجودة في الدولة.

9.5. محطات الشحن

9.5.1. المصطلحات الرئيسية

1. تاريخ السريان يعني التاريخ الذي تصبح فيه هذه السياسة سارية المفعول.

2. فترة النفاذ تعني الفترة التي تبدأ من تاريخ النفاذ حتى الفترة التي تظل فيها هذه السياسة سارية (5 سنوات) أو حتى أي تعديل أو إلغاء لها من قبل حكومة الولاية.

3. تاريخ القطع يعني تاريخ بدء استثمار المشروع في حالة بدء الاستثمار في تاريخ نفاذ البوليصة أو بعده. في حالة بدء الاستثمار قبل تاريخ النفاذ، سيكون تاريخ الإنهاء هو تاريخ نفاذ البوليصة. ومع ذلك، في حالة الاستحواذ على الأرض فقط قبل تاريخ النفاذ، فإن التاريخ الذي يتم فيه الاستثمار الأول تجاه أي من الرؤوس الأخرى (باستثناء الأرض) المحددة ضمن استثمار رأس المال في تاريخ النفاذ أو بعده سيعتبر بمثابة قطع تاريخ. ومع ذلك، لا يمكن أن يتجاوز الوقف الفترة الفعلية للسياسة.

4. مشروع محطة الشحن المؤهلة بما في ذلك الجوانب الخاصة أو محطات الشحن يعني نوعين من المشاريع، على النحو التالي -

أنا. المشاريع المعتمدة في إطار مخطط غاتي شاكتي: محطة الشحن الجديدة فقط (بما في ذلك المحطات الجانبية الخاصة أو محطات الشحن الخاصة) التي تم إنشاؤها في الولاية وتمت الموافقة عليها بموجب مخطط محطة الشحن المتعددة الوسائط (GCT) لعام 2021 الصادر عن حكومة الهند، فيديو 18/ 23 / (FM) GO 2021/ TC بتاريخ 15.12.2021 خلال فترة سريان هذه السياسة

ثانياً. المشاريع بخلاف تلك المعتمدة بموجب مخطط غاتي شاكتي: محطة الشحن الخضراء فقط (بما في ذلك الجوانب الخاصة أو محطات الشحن الخاصة) التي تم تطويرها كمنشأة مستخدم مشترك (وليس استخداماً مقيداً) في الولاية على مساحة لا تقل عن 10 أفدنة من مساحة الأرض مع الحد الأدنى من استثمار رأس المال (باستثناء الأرض) التكلفة بقيمة 20 كرور روبية هندية

5. الاستثمار الرأسمالي لكلا المشروعين المعتمدين بموجب مخطط غاتي شاكتي وغير ذلك من تكلفة المشاريع المعتمدة من قبل الهيئة العامة للسياحة يعني تكلفة تطوير محطة الشحن الجديدة المعتمدة بموجب مخطط GCT لعام 2021 التابع للحكومة العراقية والتي يتحملها مشغل GCT أو أي مطور آخر من نقطة الانطلاق فصاعداً في محطة الخدمة، باستثناء تكلفة الأرض، وتكلفة تطوير الخط الحلقي والتكاليف الرأسمالية الأخرى التي تتحملها السكك الحديدية الهندية (وفقاً للقسم 5 من مخطط محطة الشحن المتعددة الوسائط غاتي شاكتي (GCT) لعام 2021) أو التكاليف الرأسمالية التي تتحملها أي دولة أخرى الإدارة/الوكالة الحكومية المركزية/الولاية.

6. يشمل استثمار رأس المال غير المؤهل رأس المال العامل؛ نية حسنة؛ النفقات الأولية وقبل العملية؛ الفائدة المرسلة؛ النفقات المرسلة في الدفاتر لاكتساب التكنولوجيا/ المعرفة التقنية؛ رسوم الاستشارة؛ ملكية؛ التصميم والرسومات. براءات الاختراع والتراخيص والبرمجيات وحقوق الملكية الفكرية وتوليد الطاقة باستثناء الاستخدام الأسير.

ولا يجوز أخذ هذه الرؤوس في الاعتبار عند حساب استثمار رأس المال.

7. فترة الاستثمار المؤهلة (EIP) تعني فترة استكمال الاستثمار لتطوير المشروع المؤهل كما هو محدد في السياسة. يجب أن تكون خطة الاستثمار الميسرة هي الفترة التي تبدأ من التاريخ الأول للاستثمار الذي يقع في الفترة الفعلية حتى 5 سنوات أو حتى تاريخ بدء العمليات التجارية، أيهما أسبق

8. استثمار رأس المال المؤهل (ECI) يعني استثمار رأس المال الذي تم إجراؤه خلال فترة الاستثمار المؤهلة كما هو محدد في السياسة.

أ. في حالة بدء استثمار رأس المال قبل تاريخ السريان، يجب أن يتم تنفيذ ما لا يقل عن 80% من استثمار رأس المال بعد تاريخ السريان خلال فترة الاستثمار المؤهلة، وسيتم اعتبار نفس الاستثمار الرأسمالي بمثابة استثمار رأس المال المؤهل لتحديد إجمالي المسموح به حوافز.

ب. ومع ذلك، في حالة الاستثمار في الأرض قبل تاريخ النفاذ، فإن هذا الاستثمار في الأرض لن يكون مؤهلاً للحصول على أي حوافز ولكن سيتم أخذ تقييم هذه الأرض على القيمة الدفترية في الاعتبار لتحديد أهلية المشاريع.

9. المطور يعني أي كيان قانوني مسجل كملكية، أو شركة شراكة، أو جمعية تعاونية، أو شركة، أو مؤسسة ائتمانية، أو منظمة غير حكومية (NGO)، أو شراكة ذات مسؤولية محدودة (LLP) أو SPV تم إنشاؤها بغرض تطوير المشروع المؤهل كما هو محدد في هذا. سياسة.

10. المشغل يعني أي كيان قانوني تم توفير مباني المشروع المؤهل له، كما هو محدد في هذه السياسة، للإيجار/الإيجار للعمليات التجارية. يجب أن تظل المزايا/الحوافز المقررة لأي مشروع مؤهل بموجب هذه السياسة متاحة للمطور/المشغل لهذا المشروع حسب الاقتضاء. لا يلزم وجود حد أدنى لفترة الإيجار/الإيجار للتأهل كـ "مشغل"

11. الوكالة العقدية تعني الوكالة التي تحددها حكومة الولاية لاحقاً من خلال أمر لمعالجة طلبات الحصول على الحوافز بموجب السياسة والتنسيق مع مختلف وزارات الولاية لتسهيل المزايا الأخرى المقدمة في السياسة.

9.5.2. حوافز

1. يجب على حكومة الولاية من خلال الوكالة العقدية المعينة لمحطات الشحن توفير الأرض (باستثناء أراضي السكك الحديدية) لمشغلي GCT المعتمدين بموجب مخطط PM Gati Shakti Cargo Terminal Scheme 2021 أو مطوري محطات الشحن غير المعتمدة من GCT من خلال وكالة عقدية معينة.

2. سيتم توفير هذه الأراضي على أساس الشراكة بين القطاعين العام والخاص لمدة أقصاها 30 عامًا على نموذج البناء والتملك والتشغيل ونقل الملكية (BOOT) لتطوير وتشغيل 25 مشروعًا كحد أقصى في المرحلة الأولى. يجب أن تعتمد معايير العطاءات لاختيار مطوري هذه المحطات على الحد الأدنى لفترة الامتياز.

3. سيتم نقل ملكية المشروع بما في ذلك الأرض وجميع البنية التحتية الأخرى التي تم تطويرها إلى حكومة الولاية بعد انتهاء فترة الامتياز. وستصدر مبادئ توجيهية مفصلة في هذا الصدد بشكل منفصل.

4. تتحمل الدولة كافة تكاليف تطوير الخط الحلقي

حكومة.

5. سيحصل مطورو هذه المحطات على دعم رأس المال بمعدل 20% على استثمار رأس المال المؤهل كما هو محدد بموجب هذه السياسة لتطوير هذه المحطات، مع مراعاة حد أقصى يبلغ 15 كرور روبية هندية. سيتم صرف هذا الدعم على 3 دفعات سنوية بعد الانتهاء من المشروع.

6. الإعفاء من رسوم إعادة الإتاوات على تخزين المواد المفروضة على تخزين المواد المستخدمة لتطوير وتشغيل محطة الرسو هذه سواء الواردة أو الصادرة بموجب قانون التعدين بالولاية.

7. يجب أن يتم تضمين هذه المرافق في المخطط الرئيسي لرئيس الوزراء جاتي شاكتي للدولة من أجل التخطيط والرصد والمراجعة في الوقت المناسب لتطوير البنية التحتية.

ملحوظة:

أنا. يتم تحديد مواقع توفير الأراضي من قبل اللجنة المخولة (EC) المنشأة بموجب هذه السياسة بناءً على توصيات الوكالة المحورية المعينة من خلال التشاور مع أصحاب المصلحة.

ثانياً. يجوز زيادة الحد الأقصى لعدد المشاريع بناءً على توصيات الوكالة المحورية المعنية من قبل اللجنة رفيعة المستوى (HLEC) المنشأة بموجب هذه السياسة.

9.6. حديقة سائقي الشاحنات

9.6.1. المصطلحات الرئيسية

1. تاريخ السريان يعني التاريخ الذي تصبح فيه هذه السياسة سارية المفعول.

2. فترة النفاذ تعني الفترة التي تبدأ من تاريخ النفاذ حتى الفترة التي تظل فيها هذه السياسة سارية (5 سنوات) أو حتى أي تعديل أو إلغاء لها من قبل حكومة الولاية.

3. مشروع Trucker Park المؤهل يعني أي مواقف للشاحنات ومساحة لاستراحة السيارات تم تطويرها على مساحة لا تقل عن 10 أفدنة من الأراضي في الولاية على مسافة تصل إلى 2 كم على جانبي أي طرق سريعة وطنية / طرق سريعة / طرق سريعة بالولاية أو أي طرق شحن بارزة أخرى. يجب أن تحتوي هذه الحدائق على مساحة لا تقل عن 85% لوقوف السيارات مع منطقة للتجول ومساحة 15% المتبقية مخصصة للاستراحة والأنشطة التجارية والأنشطة المرتبطة بها.

4. المطور يعني أي كيان قانوني مسجل كملكية، أو شركة شراكة، أو جمعية تعاونية، أو شركة، أو مؤسسة ائتمانية، أو منظمة غير حكومية (NGO) أو شراكة ذات مسؤولية محدودة (LLP) أو SPV تم إنشاؤها لغرض تطوير المشروع المؤهل كما هو محدد في هذا. سياسة.

5. المشغل يعني أي كيان قانوني تم توفير مباني المشروع المؤهل له، كما هو محدد في هذه السياسة، للإيجار/الإيجار للعمليات التجارية. يجب أن تظل المزايا/الحوافز المقررة لأي مشروع مؤهل بموجب هذه السياسة متاحة للمطور/المشغل لهذا المشروع حسب الاقتضاء. لا يلزم وجود حد أدنى لفترة الإيجار/الإيجار للتأهل كـ "مشغل"

6. الوكالة العقدية تعني الوكالة التي تحددها حكومة الولاية لاحقاً من خلال أمر لمعالجة طلبات الحصول على الحوافز بموجب السياسة والتنسيق مع مختلف وزارات الولاية لتسهيل المزايا الأخرى المقدمة في السياسة.

9.6.2. حوافز:

يُسمح بالإعفاءات/الامتيازات المذكورة أدناه لمطوري Trucker Park المؤهلين قبل بدء العمليات التجارية. سيتعين على مثل هذه المشاريع التسجيل لدى وكالة Nodal التي قد تحددها حكومة الولاية والتي ستصدر لاحقاً نموذجاً فريداً بعد التحقق من ملاءمة الطلب واكتماله. لن يكون خطاب الراحة (LOC) إلزامياً للاستفادة من هذه الحوافز في هذه المرحلة. ومع ذلك، سيتعين على المتقدمين الحصول على خطاب الراحة (LOC) في مرحلة لاحقة.

	رئيس SL	حافز
1	الإعفاء من رسوم الدمغة	<p>يجب توفير الإعفاء من رسوم الدمغة بمعدل 100% لإنشاء مواقف سائقي الشاحنات في أي مكان في الولاية. سيتم تقديم هذا الإعفاء عند شراء الأراضي وكذلك عند التخصيص الذي تقوم به أي من هيئات التنمية الصناعية أو هيئات التنمية.</p> <p>يتم تقديم الإعفاء عند تقديم ضمان بنكي يعادل مبلغ الإعفاء إلى إدارة الدمغة والتسجيل، والذي يتم الإفراج عنه عند بدء العمليات التجارية خلال الفترة المسموح بها. سيتم التنازل عن 75% من رسوم تحويل استخدام الأرض</p>
2		<p>رسوم تحويل استخدام الأراضي</p> <p>يتم تقديم الامتياز عند تقديم ضمان بنكي يعادل مبلغ الامتياز إلى الهيئة / الوكالة الحكومية ذات الصلة، والذي سيتم تحريره عند بدء العمليات التجارية خلال الفترة المسموح بها. سيتم إعفاء 75% من رسوم التطوير</p>
3		<p>الإعفاء في التطوير يتم تقديم الإعفاء عند تقديم ضمان بنكي يعادل مبلغ الإعفاء إلى الهيئة / الوكالة الحكومية ذات الصلة، والذي سيتم إطلاقه عند بدء العمليات التجارية خلال الفترة المسموح بها. رسوم</p>
<p>ملاحظة: يجب تقديم الإعفاءات / الامتيازات وفقاً لما هو مذكور أعلاه من قبل الإدارة المختصة فقط عند التحقق من بطاقة الهوية الفريدة الصادرة عن وكالة Nodal وستقوم بإبلاغ التفاصيل إلى وكالة Nodal.</p>		

10. تنفيذ السياسات

1.01. عملية التقديم

(أ) لمراقف التخزين والموانئ الجافة والمناطق اللوجستية

(1) تقوم الوكالة العقديّة المعينة، أي UPSIDA بإدارة تنفيذ السياسة من خلال نظام إدارة الحوافز عبر الإنترنت (OIMS) وسوف يقوم بما يلي -

أ. التنسيق مع سلطات / وكالات الدولة ذات الصلة لتسهيل المزايا الأمامية المحددة بموجب السياسة

ب. تتبع حالة المتقدمين الذين تم إصدار "المعرف الفريد" لهم

ج. قم بمراجعة ومعالجة طلبات "الدعم الخلفي" وفقاً لـ

سياسة

(2) يجب على الوكالة العقديّة تعيين موظف عقدي مخصص لتنسيق مراجعة وفحص طلبات الحوافز الخلفية وتسهيل المزايا الأمامية المنصوص عليها في السياسة.

(3) يجب تقديم جميع الطلبات من أي نوع من الحوافز (كل من الإعانات الأمامية والخلفية) كما هو محدد بموجب السياسة إلى وكالة Nodal المعينة، أي UPSIDA لإصدار "معرف فريد". يجب على المسؤول العقدي المعين في UPSIDA متابعة ما يلي -

أ. تدقيق الطلبات للتأكد من اكتمالها وأهميتها

ب. تدقيق الطلبات بحثاً عن الأخطاء أو عدم الاتساق أو عدم الملاءمة

ج. الإبلاغ عن أي تناقض أو عدم اكتمال في الطلب وطرح استفسار للحصول على رد بشأن هذه الأمور من مقدم الطلب د. قم بإصدار "معرف فريد" لكل طلب كامل وذو صلة لمزيد من إدارة الحوافز

سيكون مقدم الطلب قادراً على الاستفادة من الإعانات الأولية (الإعفاءات/الامتيازات) وفقاً لهذه السياسة. ستقدم الإدارة/الوكالة الحكومية ذات الصلة الميزة لمقدم الطلب فقط عند التحقق من المعرف الفريد.

(4) سيتم إنشاء لجنة تدقيق على مستوى الرئيس التنفيذي UPSIDA. تتم دعوة الإدارات والجهات ذات العلاقة إلى اللجنة لمراجعة طلب الحوافز حسب المتطلبات.

(5) ستقوم الوكالة العقديّة بمعالجة وبعد التقييم اللازم في لجنة التدقيق، ستطرح الطلبات أمام اللجنة المخولة (EC) أو اللجنة عالية المستوى المخولة (HLEC) حسب الحالة للحصول على موافقة "خطاب الراحة" أو الصرف من الحوافز.

(ب) بالنسبة لمراقف الممرات المائية الداخلية ومحطات الشحن ومنتزه سائقي الشاحنات

(1) تقوم حكومة الولاية بتعيين وكالة عقديّة معيّنة لإدارة أحكام هذه السياسة لمثل هذه المشاريع. وتقوم هذه الوكالة بمعالجة طلبات الحصول على الحوافز والتنسيق مع الإدارات المركزية/دوائر الولاية ذات الصلة.

(2) سيتعين على الوكالة العقديّة تعيين موظف عقدي مخصص لتنسيق مراجعة وفحص الطلبات وتوفير التسهيلات اللازمة.

(3) أيضًا، سيتعين على وكالة Nodal إنشاء لجنة تقييم مع أعضاء من الإدارات المركزية / الخارجية ذات الصلة لمراجعة والتوصية بطلب الموافقة على "خطاب الراحة" أو صرف الحوافز إلى اللجنة المخولة (EC) أو مستوى عالٍ

اللجنة المختصة (HLEC) حسب مقتضى الحال.

10.2. التوصية النهائية والموافقة عليها

(1) للتوصية بأي مشروع مؤهل وفقًا لهذه السياسة باستثمار رأسمالي بقيمة تصل إلى 100 كرور روبية هندية، يجب إنشاء لجنة مخولة (EC) تحت رئاسة مفوض البنية التحتية والتنمية الصناعية (IIDC) من خلال أمر حكومي منفصل مع أعضاء من ذوي الصلة وزارات الدولة بمعنى الإسكان والإيرادات والمالية والقانون والصناعة والنقل والتخطيط وما إلى ذلك ورئيس وكالة Nodal كعضو منظم.

(2) للتوصية بأي مشروع وفقًا لهذه السياسة باستثمار رأسمالي تبلغ قيمته أكثر من 100 كرور روبية هندية، يتم تشكيل لجنة رفيعة المستوى (HLEC) برئاسة السكرتير الأول من خلال أمر حكومي منفصل مع أعضاء من وزارات الخارجية ذات الصلة.

الإسكان والإيرادات والمالية والقانون والصناعة والنقل والتخطيط وما إلى ذلك ورئيس وكالة Nodal كعضو منظم.

(3) بعد توصيات المفوضية الأوروبية أو HLEC سيتم تقديم مقترحات إصدار "خطاب الراحة" وكذلك صرف المزايا للموافقة النهائية -

أ. مشاريع باستثمارات رأسمالية تصل قيمتها إلى 100 كرور روبية هندية

معالي وزير الصناعة، حكومة ولاية أوتار براديش

ب. المشاريع التي تبلغ قيمة استثماراتها الرأسمالية أكثر من 100 كرور روبية هندية لمجلس الوزراء الموقر، حكومة ولاية أوتار براديش.

تقوم وكالة العقدي بصرف المزايا المقررة بالطريقة التي تحددها إدارة التنمية الصناعية بالحكومة. تصل

3.01. الشروط والأحكام الأساسية الأخرى

(1) تدخل هذه السياسة حيز التنفيذ اعتبارًا من تاريخ الإخطار بها وتظل سارية لمدة 5 (خمس) سنوات أو حتى الإعلان عن السياسة الجديدة أو المعدلة، أيهما أقرب.

(2) بعد الإخطار بهذه السياسة، لن يتم قبول أي طلب جديد بموجب سياسة UP للتخزين والخدمات اللوجستية (W&L) لعام 2018. سيتم إلغاء سياسة W&L لعام 2018 عند الإخطار بهذه السياسة.

(أ) ستظل المشاريع التي تتمتع بحزمة معتمدة من الحوافز بموجب سياسة UP W&L لعام 2018 تتمتع بحق الحصول على المزايا. في حالة وجود أي تعديل في خطاب وسائل الراحة الذي تم إصداره بالفعل للمشاريع بموجب سياسة UP W&L لعام 2018، سيتم إجراء التعديلات وفقًا للشروط المنصوص عليها في سياسة UP W&L لعام 2018

(ب) بالنسبة للحالات التي هي قيد النظر لعقوبة خطاب الراحة للحوافز بموجب سياسة UP W&L لعام 2018، في UPSIDA سيكون لديها خيار لمرة واحدة إما التقديم بموجب هذه السياسة الجديدة وفقًا لشروط

الشروط المنصوص عليها بموجب هذه السياسة الجديدة أو الاستمرار في أخذها في الاعتبار بموجب سياسة UP W&L لعام 2018.

ج) سيتم منح هذا الخيار للطلبات قيد النظر بموجب سياسة UP W&L لعام 2018 لمدة عام واحد من تاريخ الإخطار بهذه السياسة.

(3) تكون المشاريع التي تستفيد من حافز معين بموجب هذه السياسة مؤهلة للاستفادة من الحوافز بموجب أي سياسة/مخطط آخر لحكومة الولاية. يمكن الاستفادة من جميع الحوافز المحددة في هذه السياسة بالإضافة إلى الحوافز المتاحة بموجب أي مخطط/سياسة لحكومة الهند.

(4) في حالة وجود أي توضيح مطلوب بشأن تفسير هذه السياسة، يجب استشارة اللجنة المختصة (EC) ويجب أخذ توصيات اللجنة الأوروبية المعتمدة من قبل وزير الصناعة الموقر في الاعتبار.

(5) يجوز تعديل السياسة وتعديلها أثناء التنفيذ بناءً على توصيات اللجنة رفيعة المستوى المخولة (HLEC) بناءً على موافقة مجلس الوزراء الموقر؛ ومع ذلك، يجب تطبيق جميع هذه التعديلات والتعديلات بأثر رجعي ولا تقلل من أي فائدة أو امتياز تم منحه بالفعل بموجب هذه البوليصة.

(6) على الرغم من أن التعديلات الأخرى في السياسة المتعلقة بتعديل السقف الإجمالي للحوافز والحد الأقصى لعدد المشاريع المقبولة سيتم بناءً على توصية اللجنة العليا للانتخابات وموافقة معالي رئيس الوزراء.

(7) سيتم تقديم إجراءات التشغيل القياسية والطرائق الأخرى للحوافز المالية وغير المالية والجوانب الأخرى للسياسة في المبادئ التوجيهية التفصيلية التي يتم الإخطار بها من خلال أمر حكومي منفصل لتنفيذ هذه السياسة.
