



DISTINATION UTTAR PRADESH

Invest in BIDA

**Uttar Pradesh Lagerhaltung und
Logistikpolitik 2022**



Uttar Pradesh Lagerhaltung und Logistikpolitik 2022

Inhaltsverzeichnis

	Abkürzungsverzeichnis	3
1.	Hintergrund	4-5
2.	Szenario in Uttar Pradesh	5
3.	Über Richtlinien	6-8
4.	Robuste Infrastrukturentwicklung	7-11
5.	Umfassende Logistikplanung	11-13
6.	Nachhaltige Logistik	13-14
7.	Ökosystemunterstützung für die Logistik	15
8.	Ziehen Sie Investitionen für die Logistik an	16-19
9.	Anreizsystem	19-40
10.	Strategieumsetzung	40-42

Abkürzungen

1. BIP Bruttoinlandsprodukt
2. GST Mehrwertsteuer
3. CAGR 4. Jährliche Wachstumsrate
- DFC Eigener Güterverkehrskorridor
5. EDFC Östlicher spezieller Güterverkehrskorridor
6. WDFC CLAP Westlicher spezieller Güterverkehrskorridor
7. Umfassender Logistik-Aktionsplan
8. GSDP Bruttoinlandsprodukt des Staates
9. PPP Öffentlich-private Partnerschaft
10. FÜHRT Logistikfreundlichkeit in verschiedenen Staaten
11. BRAP Aktionsplan zur Unternehmensreform
12. UPSIDA Uttar Pradesh State Industrial Development Authority
13. LoC Patronatserklärung 14. NLP Nationale Logistikrichtlinie
15. ICD Inland Container Depot
16. CFS-Containerfrachtstationen
17. AFS-Luftfrachtstationen
18. CA Kontrollierte Atmosphäre
19. UND Modifizierte Atmosphäre,
20. IQF individuelles Schnellgefrieren,
21. PFT private Frachtterminals, PM Gati
22. PMGS 23. Shakti,
- NPG 24. Netzwerkplanungsgruppe,
- IIDC Kommissar für Infrastruktur und industrielle Entwicklung, technische
25. TSU 26. Unterstützungseinheit
- CEO 27. UPPCB Geschäftsführer
UP-Umweltschutzbehörde
28. IoT Fortgeschrittene
29. Geldautomaten Verkehrsmanagementsysteme für das Internet der Dinge
30. UPSDM UP Skill Development Mission 31. IDTR Institute of
Driver Training and Research 32. NSDC National Skill Development Corporation
33. NGO Nichtregierungsorganisation
34. EIP-berechtigter Investitionszeitraum 35. PIU Policy Implementation Unit 36. Ermächtigter
Ausschuss der EG Hochrangiger ermächtigter Ausschuss
37. HLEC 38. der indischen Binnenwasserstraßenbehörde
IWAI

1. Hintergrund

Die Logistik spielt in der Weltwirtschaft eine große Rolle. Der Kern eines Unternehmens besteht darin, Waren oder Dienstleistungen durch Handel gegen Geld einzutauschen. Logistik ist der Weg, den diese Waren und Dienstleistungen nehmen, um die Transaktionen abzuschließen. Die Logistikbranche leistet nicht nur einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung, sondern spielt auch eine wichtige Rolle bei der Lösung ökologischer und sozialer Probleme. Während sich die Märkte weiterentwickeln, wenden die Unternehmen unterschiedliche Supply-Chain-Strategien an, um ihren Kunden bessere Dienstleistungen zu bieten. Der globale Logistikmarkt wurde 2017 auf 7.641,20 Milliarden US-Dollar geschätzt und soll bis 2027 12.975,64 Milliarden US-Dollar erreichen, was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 6,5 % von 2020 bis 2027 entspricht (Global Logistics Market Statistics, 2021-2027). Der asiatische Markt dürfte im Zentrum der globalen Logistikaktivitäten stehen – sowohl im Hinblick auf Wachstum als auch auf globale Investitionen in der Welt. Es wird erwartet, dass es zwischen 2020 und 2025 57 % des Wachstums des globalen E-Commerce-Logistikmarktes ausmachen wird (Statista, 2022), angeführt von China, Japan und Indien.

Die Logistik ist ein entscheidender Faktor für den Handel innerhalb des Landes und für Indiens Wettbewerbsfähigkeit im globalen Handel insgesamt von Bedeutung. Der Anteil der Logistikkosten am BIP liegt in Indien bei 13–14 %, verglichen mit 7–8 % in Industrieländern und 9–10 % in anderen BRIC-Ländern. Eine Reduzierung der Logistikkosten um nur 1 % würde eine Einsparung von etwa 1,4 Lakhs crore INR pro Jahr bedeuten. Daher besteht ein inhärenter Bedarf an der Entwicklung eines robusten, gut integrierten, und effizientes Logistik-Ökosystem im Land.

Indiens Rang im Logistics Performance Index 2018 ist um 10 Plätze von 54 im Jahr 2014 auf 44 im Jahr 2018 gestiegen (Weltbank 2018). Die Logistikbranche in Indien wird derzeit auf 150 Milliarden US-Dollar geschätzt (Geschäftsjahr 2021), macht 14,4 % des BIP des Landes aus und wird bis 2025 voraussichtlich 380 Milliarden US-Dollar erreichen (Logistics Skill Council, 2022). Nach der Erholung von der globalen Pandemie steht der Logistikbranche in Indien aufgrund der Digitalisierung ein hohes Wachstum mit einer jährlichen Wachstumsrate von 10–12 % bevor (Statista, 2022). Derzeit wird der Güterverkehr in Indien größtenteils auf der Straße abgewickelt, auf die 59 % des Güterverkehrs entfallen. Ungefähr 35 % der Güternachfrage werden auf der Schiene gedeckt, 6 % auf Wasserstraßen und weniger als 1 % auf dem Luftweg (Niti Ayog, 2021).

Um eine umfassende Entwicklung der Logistikinfrastruktur im Land sicherzustellen, hat die indische Unionsregierung mehrere Initiativen ergriffen. Diese basieren hauptsächlich auf 4 Säulen, nämlich. Infrastrukturentwicklung, Logistikplanung, proaktive Governance und Einführung von Technologie. Dazu gehören die Lockerung der FDI-Normen, die Einführung von GST, die Förderung des E-Commerce-Wachstums, positive Änderungen in der Regulierungspolitik sowie eine umfassende Infrastruktur- und Industrieentwicklung durch Programme wie „Gatishakti“, „Sagarmala“ und „Make in India“.

usw. Die indische Regierung plant zwei dedizierte Güterverkehrskorridore (DFC), also Eastern Dedicated Freight Corridor (EDFC) und Western Dedicated Freight Corridor (WDFC), als Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungs-Eisenbahnkorridor für den Gütertransport. Da diese Korridore die Logistikkosten und die Transportzeiten reduzieren, entstehen rund um diese beiden DFCs zwei bedeutende Industriekorridore, nämlich Delhi-Mumbai Industrial (DMIC) und Amritsar-Kolkata Corridor (AKIC). Weitere Projekte umfassen multimodale Logistikparks, das Rapid Rail Transit System,

Schnellstraßen, UDAN (Regional Air Connectivity Scheme) usw. werden ebenfalls umgesetzt, um die Kosten für Logistikausgaben von 14 % des BIP auf weniger als 10 % zu senken.

Die Zentralregierung legt außerdem Wert auf eine proaktive und effektive Governance für eine gezielte Entwicklung des Logistiksektors in Indien und hat eine eigene Logistikabteilung eingerichtet, um ein koordiniertes Wachstum der Logistikbranche sicherzustellen, das 2017 in Indien begonnen hat. Die Unionsregierung hat Premierminister Gati Shakti National ins Leben gerufen Masterplan im Jahr 2021 für eine integrierte und umfassende Projektplanung für die Infrastruktur- und Industrieentwicklung in Indien, die die Logistik im Land weiter verbessern wird. Vor Kurzem hat die Zentralregierung die Nationale Logistikpolitik 2022 ins Leben gerufen, die eine Verbesserung der Effizienz bei Dienstleistungen (Prozesse, digitale Systeme, regulatorische Rahmenbedingungen) und Humanressourcen durch die Bereitstellung eines umfassenden Logistik-Aktionsplans (Comprehensive Logistics Action Plan, CLAP) vorsieht.

2. Szenario in Uttar Pradesh

Uttar Pradesh ist flächenmäßig der viertgrößte Bundesstaat Indiens und beherbergt 17 % der indischen Bevölkerung. Aufgrund seiner strategischen Lage neben der National Capital Region bietet es ein lukratives Tor zu östlichen Exporthäfen und Zentralindien.

Der Staat bietet Investoren einen riesigen Verbraucher- und Arbeitsmarkt. Derzeit wird das Bruttoinlandsprodukt (GSDP) von Uttar Pradesh zu aktuellen Preisen im Zeitraum 2021–22 auf 294,90 Milliarden US-Dollar (21,74 Billionen INR) geschätzt (MoSPI, 2022).

Mit einem Beitrag von fast 8 % zum nationalen BIP hat sich Uttar Pradesh mit seiner investorenfreundlichen Politik, seinen Reformen und seiner proaktiven Regierungsführung das Ziel gesetzt, eine Wirtschaft von 1 Billion US-Dollar zu werden. Dafür will der Staat Investitionen in Höhe von INR 10 Lakh Crores anlocken. Daher fördert die Landesregierung energisch die rasche Industrialisierung und Infrastrukturentwicklung, da Produktion und Logistik untrennbar miteinander verbunden sind.

Uttar Pradesh hat sich zu einem der beliebtesten Investitionsziele Indiens entwickelt. In den letzten Jahren hat sich der Staat als führender Investitionsstandort in Indien etabliert. Die Warenexporte aus Uttar Pradesh erreichten im Geschäftsjahr 21 16,39 Milliarden US-Dollar und im Geschäftsjahr 22 18,83 Milliarden US-Dollar (bis Februar 2022).

In Bezug auf die FDI-Zuflüsse im Jahr 2021 belegte der Staat in Indien den 11. Platz. Im Jahr 2019 wurden 147 Investitionsabsichten im Wert von Rs. 16.799 crore (2,40 Milliarden US-Dollar) wurden beim Staat (DPIIT) eingereicht. Aufgrund des Schwerpunkts, der auf die Logistikentwicklung und die Erleichterung der Logistik gelegt wird, wurde Uttar Pradesh im Binnencluster in der Kategorie „Logistics Ease Across Different States“ (LEADS) in die Kategorie „Leistungsträger“ eingestuft.

Umfrage 2022. Es wurde als einer der führenden Staaten in Bezug auf die „Qualität der Schieneninfrastruktur“ anerkannt und ist ein führender Staat beim Prozess der Integration wesentlicher Datenebenen auf dem PM Gati Shakti-Portal (LEADS 2022). Zuvor ist Uttar Pradesh im letzten LEADS-Ranking (Logistics Ease Across Different States) 2021 um sieben Plätze auf Platz 6 des Landes vorgerückt und wurde als „Top-Verbesserer“ eingestuft.

3. Über die Richtlinien

3.1. Vision

Entwicklung eines integrierten Logistik-Ökosystems im Staat und Verknüpfung verschiedener Transportmittel, um Logistikkosten und -zeit zu reduzieren und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit, die betriebliche Effizienz der Unternehmen und die Bereitstellung von Geschäften zu verbessern freundliche Handels- und Investitionslandschaft im Staat.

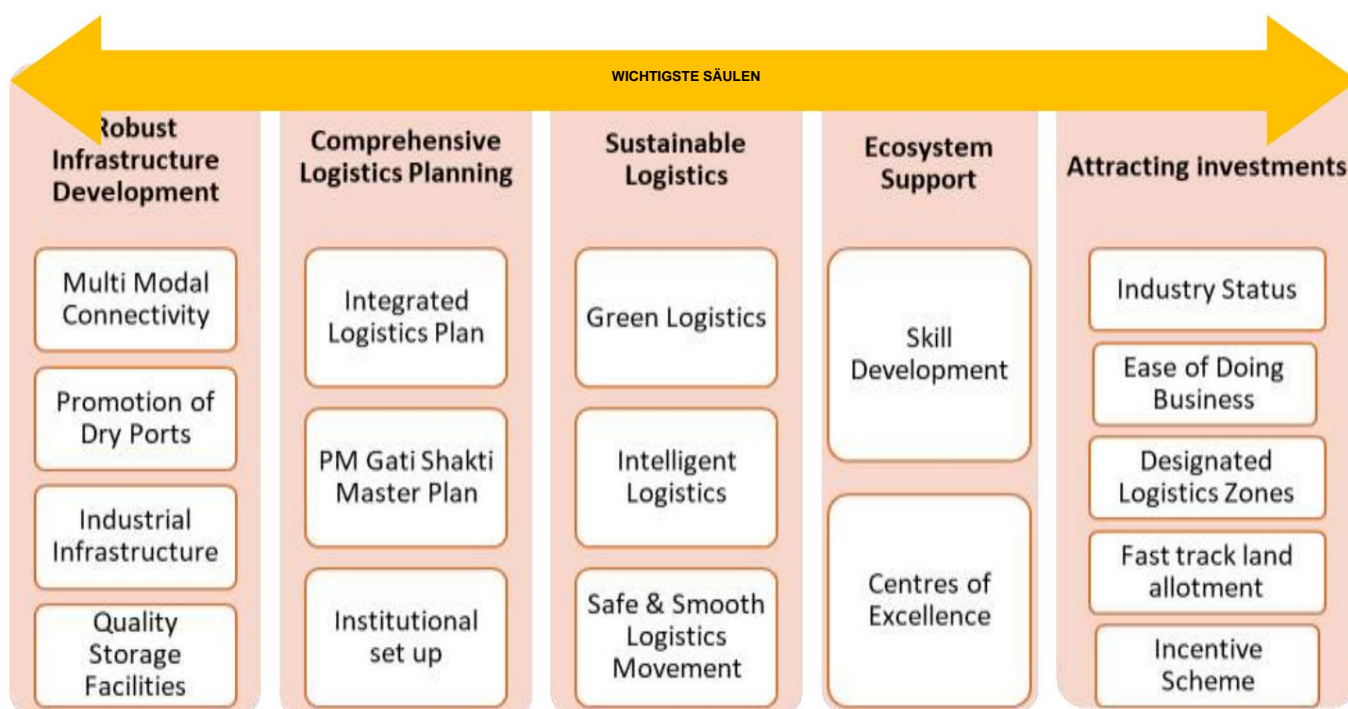
3.2. Ziele

Der Staat strebt eine Vision der Politik durch Folgendes an:

1. **Schaffung eines robusten Verkehrsinfrastrukturnetzes**, das den Intermodalismus für verbesserte Verkehrsverbindungen fördert und so die Anbindung der letzten Meile/ersten Meile an die Wirtschaftszentren des Staates ermöglicht
2. **Modernisierung und Verbesserung der bestehenden Lager- und Logistikinfrastruktur**, um die Wirtschaftstätigkeit anzukurbeln und umfassende Beschäftigungsmöglichkeiten zu schaffen
3. Förderung der integrierten Entwicklung von Logistikdienstleistungen im Staat zur **Reduzierung Logistikkosten senken und die Effizienz steigern**
4. **Schaffung eines wirksamen institutionellen Governance-Mechanismus** für eine effektive Verwaltung und integrierte Planung für die Entwicklung des Logistiksektors
5. **Private Investitionen in den Aufbau von Logistikeinrichtungen** im Land anlocken Vorwärts- und Rückwärtsverbindungen
6. **Exzellenz und Weiterqualifizierung, Umschulung und Kapazitätserweiterung der Arbeitskräfte** fördern, um den Anforderungen der Logistikbranche gerecht zu werden.
7. **Intelligente Logistikpraktiken** etablieren, indem die Einführung von Technologie und modernen Praktiken gefördert wird, um Automatisierung, umweltfreundliche Logistik und Sicherheit zu ermöglichen.

3.3. Strategieüberblick

Durch diese neue Politik schlägt der Staat eine Strategie vor, um private Beteiligungen im Staat für die umfassende Entwicklung des Logistiksektors zu gewinnen, die wie folgt dargestellt werden kann:



3.4. Geltungsbereich der Richtlinie

Gemäß der Definition der indischen Regierung in der National Logistics Policy 2022 bedeutet „Logistik“ den Transport und die Handhabung von Gütern zwischen Produktions- und Verbrauchspunkten, Lagerung, Wertschöpfung und damit verbundene Dienstleistungen. „Logistische Infrastruktur“ besteht aus Knotenpunkten und Verbindungen, besser erkennbar als Häfen, Bahnhöfe, multimodale Logistikparks (MMLPs), Lagerhäuser und andere Geschäftsräume, die durch Straßen, Eisenbahnen, Schifffahrt, Binnenwasserstraßen, Flugrouten, Pipelines usw. verbunden sind und von genutzt werden eine breite Palette von Spediteuren (Abschnitt 2 der National Logistics Policy (NLP) 2022, bekannt gegeben siehe DPIIT GO vom 28.09.2022).

Vor diesem Hintergrund muss die Police Folgendes umfassen:

- 1) „Lagereinrichtungen“ umfassen –
 - A. Lagerhallen mit offenen/geschlossenen Lagerhallen, die für den Umschlag und die Lagerung von Ladung in Massen-/Stückgutform entwickelt wurden;
 - B. Silos als vertikale Lagerkonstruktionen zur Lagerung von Schüttgütern in fester und flüssiger Form;
 - C. Kühlkettenanlagen, die für die Lagerung und minimale Verarbeitung verderblicher/temperaturempfindlicher Fracht entwickelt wurden und über Kammern mit kontrollierter/modifizierter Atmosphäre, Kammern mit variabler Luftfeuchtigkeit, Schnell-/Schockfrostung, mobilen Vorkühlwagen, Kühlfahrzeugen und Einrichtungen zum Wiegen, Sortieren, Sortieren, Verpacken verfügen. Vorkühlung, Nebelbehandlung und andere Prozesse.
- 2) „Logistikparks und Trockenhäfen“ umfassen multimodale Logistikparks und Transportterminals, einschließlich Binnencontainerdepots, Containerfrachtstationen und Luftfrachtstationen mit oder ohne unterstützende Lagereinrichtungen.
- 3) Zu den weiteren Einrichtungen gehören –
 - A. Trucker-Parkplätze oder Stellplätze für Lkw-Parkplätze und Ruheplätze
 - B. Frachtterminals einschließlich privater Gleisanschlüsse und Fracht Terminals
 - C. Binnenschiffe, einschließlich Lastkähne, Schlepper, Jetfähren usw., wie definiert im Binnenschiffsgesetz 2021 und Anlegeterminals

Strategie 1

4. Robuste Infrastrukturentwicklung

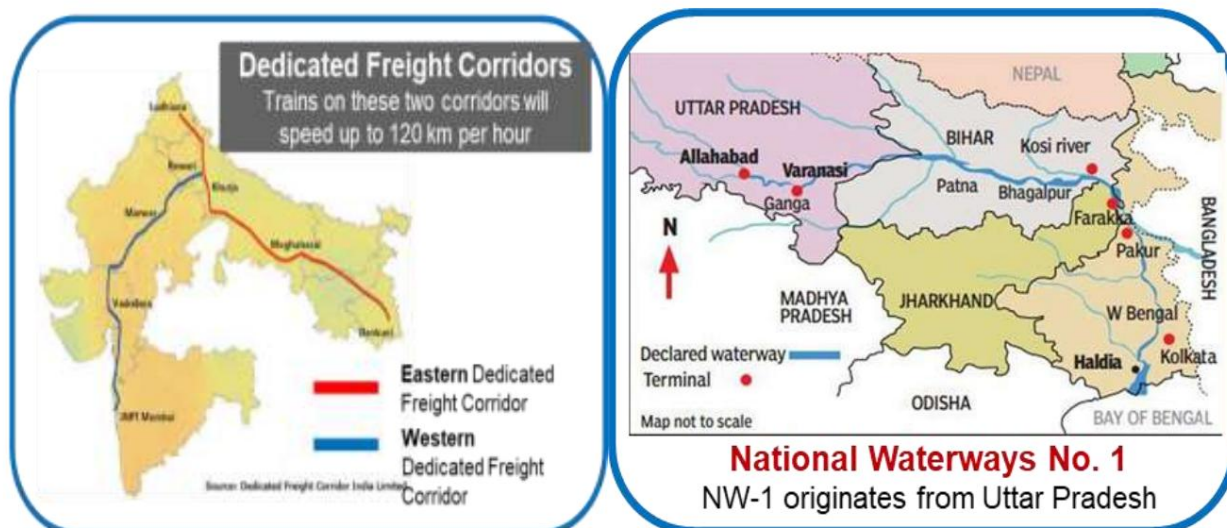
Der Staat verfügt über eine gut entwickelte soziale, physische und industrielle Infrastruktur. Uttar Pradesh verfügt über das längste Netz an Nationalstraßen und Eisenbahnstrecken in Indien. Es verfügt außerdem über eine gute Anbindung durch 48 Nationalstraßen, 13 bestehende und künftige Schnellstraßen, 5 bestehende und künftige internationale Flughäfen, mehr als 20 Routen für Inlandsflugverbindungen und Bahnverbindungen zu allen größeren Städten.

4.1. Multimodale Konnektivität

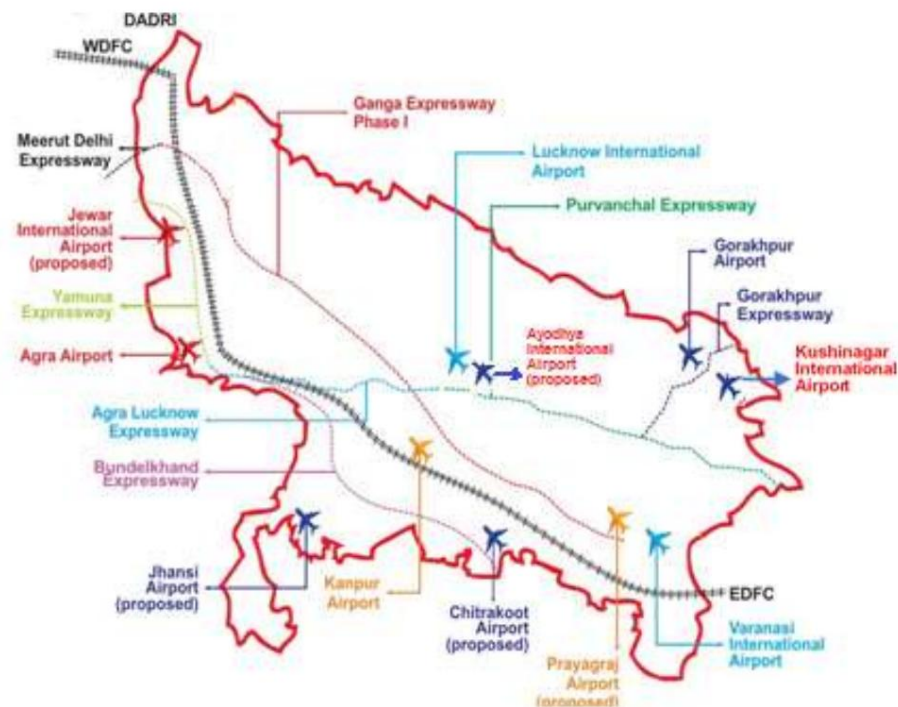
Die langfristige Strategie der Regierung von Uttar Pradesh besteht darin, ein Verbindungsnetz aus Luft-, Wasser-, Straßen- und Schienennetzen zu schaffen, das die Logistik erleichtern wird

Industrie den Zugang zum globalen und inländischen Markt zu ermöglichen. Die Politik zielt darauf ab, dieses Netzwerk zu stärken, um eine reibungslose und kostengünstige Logistik im Staat zu gewährleisten und sein industrielles Investitionspotenzial zu nutzen.

- a) Der Staat beherbergt nicht nur das größte Eisenbahnnetz (mehr als 16.000 km) des Landes, sondern beherbergt auch einen beträchtlichen Teil des Western Dedicated Freight Corridor (WDFC) und des Eastern Dedicated Freight Corridor (EDFC). Der WDFC wird einen einfachen Zugang zum JNPT-Hafen in Mumbai (Westindien) ermöglichen und da 57 % des EDFC über UP laufen und den Haldia-Hafen in Kalkutta (Ostindien) verbinden, hat der Staat einen strategischen Rahmen geschaffen, um diese beiden Frachten zu nutzen Korridore. Da sich beide Korridore – EDFC und WDFC – in Dadri (im Bezirk Gautambuddha Nagar) kreuzen, verfügt der Staat über einen einzigartigen Vorteil im Logistiksektor.



- b) Fast 1.100 km der ersten Binnenwasserstraße des Landes sind in dem Bundesstaat, der Prayagraj mit dem Hafen von Haldia verbindet, bereits in Betrieb. Ein multimodales Terminal in Varanasi und verschiedene schwimmende Terminals sind entlang der NW-1 an den Terminals Ghazipur/Rajghat, Ramnagar (Varanasi) und Prayagraj in Betrieb.
- c) Darüber hinaus ist es die Heimat eines der höchsten nationalen Autobahnnetze
Im Land hat sich Uttar Pradesh mit dreizehn bestehenden und künftigen Schnellstraßen als Staat der Schnellstraßen etabliert – sechs Schnellstraßen wurden fertiggestellt (1225 km), sieben befinden sich in verschiedenen Entwicklungsstadien. Diese Schnellstraßen sorgen für die dringend benötigte allgemeine sozioökonomische Entwicklung im Staat. Außerdem besteht die Möglichkeit, entlang dieser Schnellstraßen neue Industriekorridore zu entwickeln.



- d) Mit den bestehenden internationalen Flughäfen in Lucknow, Varanasi und Kushinagar und den neuen Flughäfen in Jewar und Ayodhya wird Uttar Pradesh voraussichtlich der einzige Bundesstaat des Landes mit fünf internationalen Flughäfen sein. Darüber hinaus wurden sieben Flughäfen im Rahmen des Regional Connectivity Scheme (RCS) für die Inlandsanbindung in Betrieb genommen, und weitere acht Flughäfen sind in Vorbereitung. Der Flughafen Jewar soll mit einer Fläche von 5.000 Hektar einer der größten internationalen Flughäfen Indiens werden. Darüber hinaus wurden mehr als 20 Routen für die Inlandsfluganbindung identifiziert.

4.2. Förderung von Trockenhäfen

Uttar Pradesh ist ein Binnenstaat mit Exportclustern, die über die gesamte Länge und Breite des Staates verteilt sind. Daher hat der Staat im Laufe der Zeit Trockenhäfen entwickelt, um den Transport von Exportgütern zu den Seehäfen zu erleichtern.

- Die bestehende Logistikinfrastruktur in Uttar Pradesh umfasst das mit der Schiene verbundene kombinierte Inlands- und EXIM-Terminal in Moradabad, das mit der Schiene verbundene Pvt Freight Terminal und das Inland Container Depot (ICD) in Kanpur, das ICD am Dadri Terminal und das ICD in Kanpur.
- Der Staat hat einen Vorteil durch künftige Terminals entlang/an der Binnenwasserstraße und multimodale Terminals entlang/an Güterverkehrskorridoren. Außerdem werden ein Multi-Modal Logistics Hub (MMLH) in Dadri und ein Multi-Modal Transport Hub (MMTH) in Boraki entwickelt, was dem Sektor weiteren Auftrieb geben wird.
- Indiens erstes „Frachtdorf“ mit einer Fläche von über 100 Hektar entsteht in Varanasi. Anbindung der Exportzentren von Eastern UP an die Häfen

In Ostindien wird das Dorf als Umschlagplatz für ein- und ausgehende Fracht dienen

Ziel der Landesregierung ist es, die bestehenden Trockenhäfen, Binnencontainerdepots, Güterbahnhöfe und Logistikterminals an geeigneten Standorten mit Zugang zu Straßenkorridoren, einem hochwertigen Netz von 4- und 6-spurigen Autobahnen, Verbindungsstraßen usw. zu stärken. Die Landesregierung plant durch diese Politik sollen private Investitionen für die Entwicklung von Trockenhäfen mit modernen Einrichtungen im Staat angezogen werden.

4.3. Industrielle Infrastruktur

Aufgrund der rasanten Infrastrukturentwicklung hat die Entwicklung von Industrieclustern/-zentren und öffentlich-privaten Partnerschaftsprojekten (PPP) im Staat in den letzten Jahren erheblich zugenommen.

- a) Die indische Regierung entwickelt im Rahmen des National Industrial Corridor Program verschiedene Industriekorridorprojekte entlang der Güterverkehrskorridore von WDFC und EDFC. Delhi Mumbai Industrial Corridor (DMIC) und Amritsar Kolkata Industrial Corridor (AKIC). Ziel dieser Korridore ist die Entwicklung von Industriestädten auf der grünen Wiese in Indien, einschließlich bedeutender Export- und Produktionszentren des Staates.
- b) Wichtige Projekte neben DMIC-AKIC umfassen die Entwicklung einer integrierten Gemeinde entlang des DMIC-Einzugsgebiets im Großraum Noida; Vorgeschlagener Integrated Manufacturing Cluster (IMC) im Rahmen des AKIC-Projekts unter Prayagraj und Agra.
- c) Einige der anderen wichtigen industriellen Infrastrukturprojekte, die im geplanten Staat umfasst-
 - Von den in Indien angekündigten zwei Verteidigungs-Industriekorridoren entsteht einer in Uttar Pradesh auf 6 Knoten innerhalb von UP, nämlich. Agra, Aligarh, Kanpur, Lucknow, Jhansi und Chitrakut über 5000 ha Land.
 - Entlang des Yamuna Expressway wurde der erste Park für medizinische Geräte des Bundesstaates eröffnet. Die erste Filmstadt ihrer Art und Projekte wie Toy Park, Apparel Park und Handicraft Park entstehen neben dem Yamuna Expressway.
 - Im Bundesstaat sind ein Logistikknotenpunkt entlang der Schnellstraße Yamuna, ein MRO-/Frachtkomplex in der Nähe des künftigen internationalen Flughafens Jewar und Logistikzentren/-knotenpunkte entlang der Schnellstraße geplant.
 - Weitere Projekte, darunter der Mega Food Park in Bareilly, Transganga City in Unnao, Plastic Park in Gorakhpur, Garment Park in Gorakhpur und mehrere Flatted Factory-Komplexe in Lucknow, Kanpur, Agra, Ghaziabad, Gorakhpur und Aligarh, sind in Planung.

Mit der Erleichterung der Logistik werden im Staat wahrscheinlich mehr solche industriellen Infrastrukturprojekte entstehen, was wiederum die Investitionsdynamik ankurbeln und das Wirtschaftswachstum ankurbeln wird. Diese Politik wird daher eine Schlüsselrolle bei der Bereitstellung spielen

ein unterstützendes Ökosystem für die Entwicklung einer solchen industriellen Infrastruktur im Staat.

4.4. Hochwertige Lagereinrichtungen

UP verfügt über eine der größten Lagerkapazitäten in Indien, gemessen an der Gesamtzahl der Eisenbahngüterschuppen (689) und Kühllager (2406), wobei die Kühllagerkapazität des Staates mit einem Anteil von 39,84 % an der nationalen Kapazität (LEADS) die höchste in Indien ist (2021). Da Uttar Pradesh bereits ein wichtiger Akteur in der Landwirtschaft ist und beabsichtigt, die Herstellung von Elektronik, Pharmazeutika, Verteidigung usw. zu fördern, ist es wichtig, neben Industriekorridoren, Schnellstraßen, Güterverkehrskorridoren usw. hochwertige Lagereinrichtungen zu entwickeln, die mit modernen Technologien ausgestattet sind. Ziel der Landesregierung ist es, durch diese Politik die Entwicklung solcher Qualitätsspeicheranlagen im gesamten Bundesstaat zu ermöglichen, indem sie private Investitionen in diesem Sektor anzieht.

Die Richtlinie fördert die Einrichtung von Einzelhandelslagern mit modernen Einrichtungen, einschließlich Sortier-, Sortier- und Verpackungsanlagen mit hauseigenen Testlabors. Es ermöglicht auch den Ausbau der Kühllagerinfrastruktur, um die Haltbarkeit verderblicher Waren zu verlängern und die Qualität aufrechtzuerhalten, wodurch der Export von Agrarrohstoffen gefördert wird. **Die Landesregierung wird außerdem die vorhandenen Lagereinrichtungen verschiedener Regierungsbehörden ermitteln und deren Modernisierung durch private Einrichtungen über die zuständigen beteiligten Ministerien/Behörden des Bundesstaats wie das Genossenschaftsministerium, das Gartenbauministerium, das Landwirtschaftsministerium usw. fördern.**

Strategie 2

5. Umfassende Logistikplanung

Da die Logistikbranche in Indien stark defragmentiert ist, wird eine integrierte und umfassende Planung zur Beseitigung einer unausgewogenen Verteilung von Logistikdienstleistungen zu einem sehr entscheidenden Aspekt der Governance. Da die indische Regierung großen Wert auf eine ganzheitliche Logistikplanung legt, um die Wettbewerbsfähigkeit des Landes im Handel zu verbessern, konzentrieren sich auch die Landesregierungen auf die Logistikplanung.

Auch die Regierung von Uttar Pradesh hat in diesem Zusammenhang mehrere Schritte unternommen.

5.1. Integrierter staatlicher Logistikplan:

Für eine ganzheitliche Entwicklung des Logistiksektors hat die Landesregierung einen umfassenden integrierten staatlichen Logistikplan entwickelt, um eine nahtlose Konnektivität und einen schnellen Frachtverkehr im gesamten Staat zu gewährleisten, was den Exportzentren insgesamt zugute kommt. Verbesserungs- und Entwicklungsbereiche werden im Rahmen des Plans regelmäßig überwacht und überprüft.

Darüber hinaus ist der Staat in diesem Zusammenhang dabei, Stadtlogistikpläne für identifizierte sieben intelligente Güterverkehrsstädte, nämlich Agra, Kanpur, Varanasi, Prayagraj, Lucknow, Ghaziabad und Meerut, auszuarbeiten, um die Logistik in peristädtischen Gebieten zu entwickeln

Gebiete und Städte. Es wird Städten dabei helfen, ihre aktuelle Güterverkehrsleistung abzubilden, ihren aktuellen und zukünftigen Bedarf zu definieren und Reformbereiche in ihren jeweiligen Gebieten zu identifizieren.

5.2. Integration in den nationalen Masterplan von PM Gati Shakti

Uttar Pradesh war einer der führenden Staaten bei der Integration des staatlichen Masterplans mit dem nationalen Masterplan von PM Gati Shakti (PMGS-NMP), um die Projektplanung zu erleichtern und die Entwicklung der Logistikinfrastruktur im Staat zu beschleunigen. Nach der Einführung des NMP informieren die zuständigen Außenministerien wurden in Abstimmung mit dem Bhaskaracharya National Institute for Space Applications and Geo-informatics (BISAG-N) und dem Remote Sensing Applications Center UP (RSAC-UP) für die Georeferenzierung und Online-Kartierung ihrer Ressourcen mobilisiert.

Bisher hat der Staat alle 20 von der indischen Regierung identifizierten obligatorischen Ebenen erfolgreich integriert. Darüber hinaus wurden im Landesportal 27 zusätzliche Ebenen erstellt, die für die Projektplanung als wichtig identifiziert wurden. Die Politik wird einen integrierten Ansatz mit dem National Master Plan (NMP) für die Entwicklung einer robusten Infrastruktur im Staat verfolgen. GatiShakti NMP wird dem Logistiksektor vor allem durch Investitionen in Straßen, Autobahnen, Häfen, Flughäfen, multimodale Terminals usw. zugute kommen.

5.3. Institutioneller Aufbau für Logistikplanung

Der Staat verfügt außerdem über eine umfassende institutionelle Struktur, bestehend aus einem engagierten Knotenbeauftragten, einer staatlichen Logistikzelle und einem Logistikkordinierungsausschuss für die Entwicklung des Logistiksektors. Unter dem Vorsitz des zusätzlichen Generalsekretärs der Abteilung für Infrastruktur und industrielle Entwicklung (siehe Regierungsverordnung Nr. 107/77-6-2021 vom 8. Januar 2021) wurde eine spezielle „Logistikzelle“ eingerichtet. Diese spezielle Zelle wird Synergien und eine schnelle Entscheidungsfindung gewährleisten zwischen Abteilungen wie Zivilluftfahrt, Transport, Energie, Gartenbau, Lagerwirtschaft und anderen verwandten Abteilungen bei der Planung der Logistikentwicklung im Staat. Außerdem wurde gemäß Regierungsverordnung Nr. 108/77-6-2021 vom 8. Januar 2021 unter dem Vorsitz des Generalsekretärs ein Logistik-Koordinierungsausschuss gebildet.

Darüber hinaus wurde ein Koordinierungsausschuss für Stadtlogistik unter dem Vorsitz des zusätzlichen Generalsekretärs für Wohnungswesen und Stadtplanung sowie Stadtlogistikausschüsse in den identifizierten sieben intelligenten Güterverkehrsstädten in UP unter dem Vorsitz der jeweiligen Kommunalkommissare eingerichtet (siehe Regierungsverordnung Nr. 8-3099/262/2021 vom 9. September 2021). Das City Logistics Coordination Committee ist neben Konsultationen und Koordination mit der indischen Regierung für die Formulierung, Reform, Umsetzung und Überwachung des Komitees auf Stadtebene zum Aufbau der Logistikinfrastruktur im Bundesstaat verantwortlich. Das Komitee auf Stadtebene ist für die Ausarbeitung des Stadtlogistikplans und für die Entwicklung der Logistikinfrastruktur vor Ort in den jeweiligen Regionen verantwortlich.

In ähnlicher Weise wurde für die Umsetzung von Gati Shakti im Staat ein Beamter im Rang eines Sekretärs zum Knotenoffizier auf Landesebene für PMGS ernannt. Unter dem Vorsitz des Generalsekretärs (siehe IID6 GO Nr. 177/77-6-2022 vom 02.02.2022) wurde eine „Empowered Group of Secretaries“ (EGoS) eingerichtet. Außerdem wurde eine Netzwerkplanungsgruppe (NPG) unter dem Vorsitz des Infrastructure & Industrial Development Commissioner (IIDC) (siehe IID 6 GO Nr. 1122/77-6-2022 vom 28.05.2022) und eine Technical Support Unit (TSU) eingerichtet gegründet unter dem Vorsitz des Chief Executive Officer (CEO) Invest UP siehe IID 6 GO Nr. 1122/77-6-2022 vom 28.05.2022.

Damit hat der Staat einen umfassenden institutionellen Rahmen für die Logistikplanung gemäß den Richtlinien der Zentralregierung geschaffen, der sich weiterhin für eine integrierte Planung und umfassende Entwicklung des Logistiksektors im Staat einsetzt.

Strategie 3

6. Nachhaltige Logistik

6.1. Grüne Logistik

Die Politik zielt darauf ab, intelligente Lagerhaltung, die Nutzung von Solarenergie, die Entlastung von Straßen zur Reduzierung von Emissionen und die Nutzung von Industrie 4.0 wie Internet der Dinge (IoT), KI, Blockchain usw. zu fördern, um die Effizienz der Prozesse in den verschiedenen Logistikeinrichtungen zu verbessern um eine nachhaltige und umweltfreundliche Logistik im Land zu ermöglichen. **Zu diesem Zweck fördert die Politik private Investitionen zur Einführung umweltfreundlicher Maßnahmen in der Logistikbranche. Dazu gehört auch das Bestreben des Staates, die eigene Solarstromerzeugung zu fördern, indem es den offenen Zugang zur Logistikbranche ermöglicht.**

Der Staat soll auch die Effizienzsteigerung bei den Verkehrsträgern fördern, indem er die Konnektivität auf der letzten Meile sicherstellt und durch die kommenden städtischen Logistikpläne den richtigen Verkehrsträgermix (höherer Energieanteil in effizienten Verkehrsträgern/grünen Verkehrsträgern) fördert. Diese Pläne sollen auch reibungslose Logistikkbewegungen, Elektromobilität und Rückwärtslogistik fördern, um Leerlaufzeiten zu minimieren, und technologische Innovationen fördern, um die umweltschädlichen Auswirkungen der Logistik zu minimieren und die Kapazitätsauslastung zu optimieren.

6.2. Innovationen und intelligente Logistik

Die Richtlinie fördert den Einsatz moderner Technologie und digitaler Transformationen, um eine schlankere und intelligentere Logistik für nahtlose Konnektivität bereitzustellen. Die Richtlinie ermöglicht es der Industrie, digitale Technologien zu nutzen, um den Logistiksektor im Staat zu verändern. Um den Zugang zu effizienzsteigernden Mechanismen zu ermöglichen und moderne Techniken einzuführen, wird der Staat den Erwerb besserer Ausrüstung wie größerer und gut ausgestatteter Lastkraftwagen, Eisenbahnwaggons mit höherer Tragfähigkeit usw. fördern und die Einführung innovativer Logistikkbetriebstechnologien fördern.

Dazu gehören die Förderung von Forschung und Entwicklung, die Förderung von Digitalisierungstechniken, Robotik und Automatisierung im Materialtransport, Frachttransport und Entlastung des Frachtverkehrs in Logistikeinrichtungen, Automatisierung in der Lieferkette und auf Blockchain-Technologie basierende Systeme für Transaktionsvalidierungen sowie den Austausch von Dokumentation und Informationen auf gesicherte Weise und andere Innovationen.

6.3. Intelligente Durchsetzung für einen sicheren und reibungslosen Transport von Fracht

Die Landesregierung implementiert bereits die Advanced Traffic Management Systems (ATMS), Way in Motion-Sensorsysteme mit Kameras in allen Fahrspuren der Mautstellen und eine statische Wiegebrücke an jeder Mautstelle der Hauptfahrbahn. Die Bereitstellung von E-Challans auf Hauptstrecken wurde bereits umgesetzt. Es wurde ein integriertes Bergbauüberwachungssystem durch Mine Mitra (minemitra.up.gov.in) entwickelt. Es bietet Online-E-Services für Bürger/Landwirte, Online-Mineralmanagement, ein integriertes Bergbauüberwachungssystem, eine Online-E-Commerce-Plattform und die Zuordnung von DSR-zu-Lease-Urkunden.

Diese Maßnahmen werden von Zeit zu Zeit von den zuständigen Außenministerien/-behörden überprüft und verbessert. Die Landesregierung fördert durch regelmäßige Überprüfung des staatlichen Logistikplans und Überprüfung der Leistung des Staates beim LEADS-Ranking den Einsatz solcher Technologieinterventionen durch verschiedene staatliche Ministerien/Behörden, um eine sichere und reibungslose Logistik im Staat zu ermöglichen. Durch diese Richtlinie wird auch der Einsatz von Technologie durch private Logistikbetreiber/-entwickler gefördert, um einen reibungslosen Transport und eine sichere Handhabung von Fracht im Staat zu gewährleisten (Absatz 6.2).

Strategie 4

7. Ökosystemunterstützung für die Logistik

7.1. Kompetenzentwicklung für die Logistik

Der Staat hat die höchsten Nummern. von Schulungszentren mit maximaler Anzahl. der in der Logistik ausgebildeten Personen (LEADS 2021). Kurse zur Kompetenzentwicklung für Be- und Entlader sowie Packer und Berufskraftfahrer werden über die UP Skill Development Mission (UPSDM) angeboten. Die Ausbildung in Logistiksektoren wird durch die von ihm beauftragten Anbieter/Schulungsanbieter durch die Entwicklung privater Ausbildungseinrichtungen im Staat bereitgestellt. Es gibt rund 688 Fahrschulen in Privatbesitz, die Schulungen für Fahrer schwerer Fahrzeuge (Busse/Lkw) anbieten. Staatliche Fahrerschulungs- und Multi-Skill-Institute werden in 12 Abteilungen errichtet, um die Ausbildung von Lkw-Fahrern sowie anderem Logistikpersonal wie Be-/Entladern, Packern usw. anzubieten. Das Institut für Fahrerschulung und -forschung (IDTR) befindet sich ebenfalls im Bau in Raebareli.

In enger Abstimmung mit Experten in den Märkten und dem Logistics Sector Skill Council werden neue Stellenangebote identifiziert, die den Fähigkeiten des 21. Jahrhunderts im Logistiksektor gerecht werden. Der neue Lehrplan und die Schulungen werden sein

entwickelt in Konsultationen mit Interessenvertretern der Logistikbranche und des NSDC. Um das Qualifikationsökosystem für die Logistik weiter zu stärken, **richtet die Landesregierung eine spezielle Task Force beim State Skill Development Department ein, die koordiniert eine Lückenbewertungsstudie mit dem Auftrag durchführt, Aktionsbereiche zu identifizieren**, nämlich: Bedarf an neuen Kursen, Programmen zur Qualifizierung und Umschulung, Ausbreitung von Ausbildungseinrichtungen usw. Dennoch fördert die Politik die Branche, relevante branchenbezogene Qualifikationen bereitzustellen, und schafft auch Anreize für solche Kosten.

7.2. Zentrum der Exzellenz

Der Staat ist bestrebt, die Entwicklung neuer Technologien, Betriebsmodelle und Möglichkeiten im Logistiksektor durch die Einrichtung von Kompetenzzentren (Centers of Excellence, CoEs) im Staat zu fördern. Regierungsorganisationen/PSUs/PVT-Unternehmen werden ermutigt, Kompetenzzentren (Centers of Excellence, CoE) im Bereich Logistik einzurichten, um Forschung und Entwicklung, Innovationen, Technologieerwerb und andere Einrichtungen zur Unterstützung des Logistikökosystems im Staat zu erleichtern.

Die Regierung von Uttar Pradesh stellt **jedem CoE innerhalb von fünf Jahren ab dem Gründungsdatum finanzielle Unterstützung in Form von Zuschüssen (zur Deckung von Kapital- und Betriebsausgaben) in Höhe von bis zu 10 crores INR zur Verfügung, vorbehaltlich maximal fünf CoEs**. Es wird erwartet, dass das CoE nach fünf Jahren selbsttragend sein wird. Die Abteilung für industrielle Entwicklung genehmigt und gewährt Anreize für das Projekt auf der Grundlage der Empfehlungen des High Level Empowered Committee (HLEC), wie in dieser Richtlinie definiert. Darüber hinaus hängt die Freigabe von Mitteln/Anreizen durch die Regierung von deren Leistung ab.

Strategie 5

8. Investitionen für die Logistik anziehen

8.1. Branchenstatus für den Logistiksektor -

Uttar Pradesh war der Pionierstaat in Indien, der dem Logistiksektor den Industriestatus verliehen hat, wodurch er sich als günstiger Investitionsstandort für die Logistikindustrie in Nordindien etabliert hat. Dieser Branchenstatus wurde gemäß der UP Warehousing and Logistics Policy 2018 nur auf Projekte ausgeweitet, denen von der indischen Regierung der „Infrastrukturstatus“ verliehen wurde.

Im Rahmen dieser neuen Richtlinie wird der „Industriestatus“ nun auf alle **in dieser Richtlinie definierten förderfähigen Projekte ausgeweitet**. Infolgedessen werden die industrielle Landnutzung und die industrielle FAR auf alle derartigen Logistikprojekte im Bundesstaat anwendbar sein. Dadurch werden die Kosten für die Gründung eines Unternehmens in der Logistikbranche im Bundesstaat gesenkt.

8.2. Einfache Geschäftsabwicklung

- 1) Zulässige Höhe: Diese Richtlinie erlaubt Bauwerke mit einer Höhe von mehr als 15 Metern (gemäß Abschnitt 3.4.2 in Teil 4 der National Building Code 2016), unter der Bedingung, dass es keine regelmäßige/kontinuierliche menschliche Besiedlung über fünfzehn Metern (15 Metern) gibt und es werden angemessene Feuerlöschsysteme gemäß den Vorschriften der Landesfeuerwehr installiert. Die Feuerwehr erteilt den Einsatzkräften im Bereich Logistik diesbezüglich besondere Weisungen.

- 2) Weißer Kategorie: Da bestimmte Lager- und Logistikaktivitäten einen geringeren Schadstoffausstoß und eine geringere Abfallerzeugung aufweisen, wird die Kategorisierung solcher Aktivitäten auf der Grundlage ihres Ausmaßes an Luft-, Wasserverschmutzung und gefährlicher Abfallerzeugung von Zeit zu Zeit rationalisiert. Die Landesregierung hat Lager- und Logistikaktivitäten bereits gemäß den Vorgaben des UP Pollution Control Board (UPPCB) kategorisiert, siehe GO-Nr. H 80284/ 213/ 2017-22 vom 26.08.2022 als Kategorie „Weiß“. Die Spezifikationen der Aktivitäten, die unter die „weiße Kategorie“ fallen, werden von UPPCB in Absprache mit der Industrieabteilung, GoUP, von Zeit zu Zeit überprüft.

- 3) Single-Window-Freigabe: Die Landesregierung stellt über Nivesh Mitra Online-NOCs/Freigaben/ Genehmigungen für die Gründung und den Betrieb der Industrien im Staat bereit. Um die Geschäftsabwicklung für die Lager- und Logistikbranche im Bundesstaat weiter zu vereinfachen, werden die für den Sektor erforderlichen spezifischen Freigaben/NoCs/Genehmigungen separat aufgeführt und auf dem Nivesh Mitra-Portal bereitgestellt.

- 4) Betrieb rund um die Uhr: Lagerhäuser dürfen im Bundesstaat rund um die Uhr in Betrieb sein. Um die Beschäftigung von Frauen zu fördern, ist es solchen Projekten mit ihrer Zustimmung auch gestattet, Frauen in allen Schichten (einschließlich Nachtschicht) zu beschäftigen, sofern alle Sicherheits-, Transport- und anderen Maßnahmen für diese weiblichen Mitarbeiter getroffen werden, die vom State Labour Department vorgeschrieben sind sichergestellt.

8.3. Schnelle Grundstückszuteilung für den Logistikpark

8.3.1. Die bevorzugte Landzuteilung innerhalb der Gebiete der Industrial Development Authority/ Development Authority, wie in der UP-Richtlinie für Industrieinvestitionen und Beschäftigungsförderung 2022 festgelegt, erfolgt im Schnellverfahren für die Entwicklung des Logistikparks, wie in dieser Richtlinie definiert, **mit minimaler Kapitalinvestition (gemäß Abs 9.3.1 (7) dieser Police) von INR 500 Crores.**

A. Invest UP wird nach Eingang des Online-Antrags zusammen mit einer Antragsgebühr für eine solche beschleunigte Landzuteilung den Antrag auf der Grundlage des DPR und anderer dafür festgelegter Parameter prüfen.

B. Ein beschleunigter Landzuteilungsausschuss unter dem Vorsitz des Kommissars für Infrastruktur und industrielle Entwicklung, as

Die in der UP-Richtlinie für Industrieinvestitionen und Beschäftigungsförderung 2022 festgelegte Zuteilung wird ihre endgültige Genehmigung für eine solche Zuteilung auf der Grundlage der von Invest UP durchgeführten Prüfung erteilen.

- 8.3.2. Falls die Investoren von der Landesregierung verlangen, Grundstücke für solche Logistikparks außerhalb der Industrieentwicklungsbehörde/Entwicklungsbehörde/städtischen Gebietskörperschaften/anderen gemeldeten Gebieten zu erwerben/kaufen, gelten die folgenden Bestimmungen:
- A. Die von der Regierung benannte Nodal-Agentur wird den Erwerb von mindestens dem 1,25-fachen des für diesen förderfähigen Logistikpark erforderlichen Grundstücks veranlassen, damit auf dem so erworbenen zusätzlichen Grundstück mindestens vier weitere Logistikeinheiten oder Industrieinheiten errichtet werden können. Ein solcher förderungswürdiger Logistikpark kann maximal bis zu 80 % der verkaufsfähigen Fläche zugeteilt werden.
 - B. Bei der Einreichung eines Vorschlags für die Zuteilung von Grundstücken gemäß dieser Bestimmung kann der förderfähige Logistikpark auch im Voraus einen Vorschlag für die Zuteilung von Grundstücken für die Errichtung zusätzlicher Logistikeinheiten oder Industrieinheiten auf dem so erworbenen zusätzlichen Grundstück und in diesem Fall aller dieser Grundstücke einreichen. Zusätzliche Projekte/Einheiten werden unabhängig von der Höhe der Investitionen ebenfalls als für die beschleunigte Zuteilung in Frage kommen.
 - C. Zur Berechnung der Förderfähigkeit im Rahmen dieses Programms wird nur die Kapitalinvestition des Logistikparks berücksichtigt und die Kapitalinvestition der anderen 4 Einheiten wird nicht berücksichtigt.
 - D. Für den Fall, dass ein solcher förderfähiger Logistikpark einen Vorschlag für die Zuteilung von Land für zusätzliche Einheiten mit weniger als 4 einreicht, wird die Nodal Agency das restliche Land für die Errichtung von Logistik- oder Industrieinheiten gemäß ihren eigenen Regeln/Verfahren zuteilen.
 - e. Die Zuteilungskosten werden unter Berücksichtigung der Kauf-/Landerwerbskosten, interner und externer Entwicklungskosten gemäß den Ist-Werten und Verwaltungsgebühren, die von Zeit zu Zeit festgelegt werden können, ermittelt. Detaillierte Richtlinien hierzu werden gesondert erlassen.
 - F. Die Nodal-Agentur kann beschließen, die gesamten Anschaffungskosten/Zuteilungspreise im Voraus oder einen Teil im Voraus und einen Teil in Form einer Bankgarantie oder eines anderen Mechanismus zu übernehmen, um sicherzustellen, dass die gesamten Kosten zugunsten der Agentur abgesichert sind. Jegliche Erhöhung der Anschaffungskosten infolge der Intervention der Gerichte muss von dem/den förderfähigen Projekt(en) getragen werden.
 - G. Für die Kartengenehmigung auf solchen erworbenen Grundstücken gelten die Satzungen der benannten Nodal Agency. Für die spätere Anmietung/Vermietung von Grundstücken/ Einheiten durch den Entwickler innerhalb dieses berechtigten Logistikparks während der Mietdauer sind jedoch keine Gebühren/Genehmigungen der benannten Nodal-Agentur erforderlich.

8.3.3. Sicherheit: Wenn die Einrichtung einer neuen Polizeistation/Kontrollstelle im Logistikpark/ Trockenhafen/Luftfrachtbahnhof oder Industriegebiet, in dem die förderfähigen Projekte errichtet werden, unerlässlich ist, wird zu diesem Zweck kostenlos Land zur Verfügung gestellt Entwickler/betroffene Behörde.

8.4. Entwicklung ausgewiesener Logistikzonen:

Der Staat verfügt über mehrere Zonen mit hohem Potenzial, die sich zu Logistikzentren in Indien entwickeln können. Beispielsweise bieten WDFC und EDFC – die beiden wichtigsten Güterverkehrskorridore des Landes, die durch den Staat verlaufen und sich in Dadri (Großraum Noida) kreuzen – ein enormes Potenzial für den Staat, entlang ihrer Einzugsgebiete mehrere Logistikzentren zu entwickeln. Ebenso verhält es sich mit dem ausgedehnten Netz von Schnellstraßen, die die bedeutenden Exportzentren über die gesamte Region hinweg verbinden. Die Länge und Breite von UP bieten in ihrer Nähe mehrere Bereiche, die auch als Logistik-Hubs entwickelt werden können. Andere Gebiete in der Nähe wichtiger Infrastrukturprojekte wie dem bevorstehenden Jewar International Airport, regionalen Inlandsflughäfen und der Binnenschifffahrt können sich ebenfalls zu bedeutenden Logistikzentren im Bundesstaat entwickeln.

- A) Regionen in der Nähe solcher Infrastrukturprojekte werden von der Landesregierung von Zeit zu Zeit durch eine gesonderte Regierungsverordnung zur Förderung als ausgewiesene Logistikzonen ausgewiesen.
- B) Für die Entwicklung solcher Zonen erleichtert die Landesregierung den Erwerb von Grundstücken in den Gebieten, die nicht gemäß Abschnitt 8.3 dieser Richtlinie einer Industrieentwicklungsbehörde, einer Entwicklungsbehörde, einer Sondergebietsbehörde, einem regulierten Gebiet oder einer städtischen örtlichen Körperschaft gemeldet sind.
- C) Den privaten Investoren werden gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie (Kapitel 9) zusätzliche Anreize für die Entwicklung von Logistikanlagen in solchen Zonen geboten.
- D) Die Landesregierung wird auch die Entwicklung externer Infrastruktur in diesen Gebieten fördern, einschließlich Straßenanbindung, Stromversorgung und anderen grundlegenden Annehmlichkeiten in den Gebieten, die unter die ausgewiesenen Logistikzonen fallen.

8.5. Anreizsystem

Die Richtlinie sieht attraktive Subventionen und Anreize für die Logistikinfrastruktur vor, die in drei Kategorien unterteilt sind:

- 1) Lagereinrichtungen wie Lagerhallen, Silos, Kühlkettenanlagen;
- 2) Logistikparks und Trockenhäfen, einschließlich multimodaler Parks, Inlandcontainer Depots, Containerfrachtstationen und Luftfrachtstationen; Und
- 3) Andere Einrichtungen wie LKW-Lagerplätze, private Frachterminals, Liegeplätze Terminals und Binnenschiffe.

Den in dieser Richtlinie definierten förderfähigen Projekten werden in erster Linie Front-End- und Back-End-Zuschüsse gewährt, wobei –

- Zu den Front-End-Subventionen gehören Ausnahmen/Konzessionen, die den in dieser Richtlinie definierten förderfähigen Projekten vor Beginn des kommerziellen Betriebs gewährt werden. Solche Projekte müssen sich bei der Nodal Agency registrieren, die anschließend nach Überprüfung der Relevanz und Vollständigkeit des Antrags eine eindeutige ID ausstellt. Eine Patronatserklärung (LoC) ist zum jetzigen Zeitpunkt für die Inanspruchnahme dieser Anreize nicht zwingend erforderlich. Allerdings müssen die Antragsteller zu einem späteren Zeitpunkt die Patronatserklärung (LoC) einholen.
- Falls der Antrag auf LoC-Sanktion letztendlich abgelehnt wird oder das Projekt nicht innerhalb des in der Richtlinie definierten förderfähigen Investitionszeitraums abgeschlossen wird oder gegen Bestimmungen der Richtlinie verstößt, gelten die dem Antragsteller als Ausnahmen/Konzessionen gewährten Front-End-Anreize durch die vom Antragsteller vorgelegte Bankgarantie eingezogen werden.
- Die in dieser Richtlinie aufgeführten Back-End-Zuschüsse für die jeweiligen förderfähigen Projekte werden erst nach Abschluss des Projekts und Aufnahme des kommerziellen Betriebs gewährt. Solche Leistungen werden nur den förderfähigen Projekten gewährt, für die die Nodal Agency eine Patronatserklärung (LoC) genehmigt hat.

9. Anreizsystem

9.1. Lagerhäuser

9.1.1. Schlüsseldefinitionen

1. **Datum des Inkrafttretens** bezeichnet das Datum, ab dem diese Richtlinie in Kraft tritt.
2. **Gültigkeitszeitraum** bezeichnet den Zeitraum ab dem Datum des Inkrafttretens bis zu dem Zeitraum, für den diese Richtlinie in Kraft bleibt (5 Jahre) oder bis zu einer Änderung oder Aufhebung derselben durch die Landesregierung.
3. **Stichtag** bezeichnet das Datum des Beginns der Investition in das Projekt, falls die Investition am oder nach dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie beginnt. Falls die Investition vor dem Datum des Inkrafttretens beginnt, ist das Stichtag das Datum des Inkrafttretens der Police. Falls jedoch vor dem Datum des Inkrafttretens nur Land erworben wird, gilt das Datum, an dem die erste Investition in einen der anderen unter Kapitalinvestition definierten Grundstücke (außer Land) am oder nach dem Datum des Inkrafttretens getätigt wird, als Stichtag Datum. Die Frist darf jedoch nicht über die Gültigkeitsdauer der Police hinausgehen.
4. **Als förderfähiges Lagereinrichtungsprojekt** gelten die folgenden Einrichtungen, die im Bundesstaat errichtet wurden Uttar Pradesh -

ich. **Lager** einschließlich Nebengebäuden **mit einer Mindestfläche von 100.000 m² und einer Mindestkapitalinvestition von 20 Crores INR**, wie in dieser Richtlinie definiert

ii. **Das Silo wurde auf einer Mindestfläche von 4 Acres und einem Mindestkapital entwickelt Investition von INR 30 Crores** , wie in dieser Richtlinie definiert

iii. **Die Kühlkettenanlage wurde auf einer Mindestfläche von 20.000 Quadratfuß und einer Mindestkapitalinvestition von 15 Crores INR entwickelt**, wie in dieser Richtlinie definiert

5. **Entwickler** bezeichnet jede juristische Person, die als Eigentümer, Personengesellschaft, Genossenschaft, Unternehmen, Trust, Nichtregierungsorganisation (NGO), Partnerschaft mit beschränkter Haftung (LLP) oder SPV registriert ist und zum Zweck der Entwicklung des berechtigten Projekts im Sinne dieser Definition gegründet wurde Politik.
6. **Unter Betreiber** versteht man jede juristische Person, der die Räumlichkeiten des förderfähigen Projekts, wie in dieser Richtlinie definiert, für den Geschäftsbetrieb zur Pacht/Pacht überlassen wurden. Die Vorteile/Anreize, die einem berechtigten Projekt im Rahmen dieser Richtlinie gewährt werden, werden gegebenenfalls weiterhin dem Entwickler/Betreiber dieses Projekts zur Verfügung gestellt. Für die Qualifikation als „Betreiber“ ist keine Mindestmietdauer erforderlich.
7. **Kapitalinvestitionen** für förderfähige Lager-, Silo- oder Kühlkettenanlagenprojekte sind Investitionen in Grundstücke, Gebäude, Handhabungsausrüstung, Versorgungseinrichtungen, Werkzeuge und Ausrüstung sowie andere derartige Vermögenswerte, einschließlich Investitionen in die Entwicklung von Infrastruktureinrichtungen, einschließlich der folgenden Kosten:

Land	<p>Der tatsächliche Kaufpreis gemäß der registrierten Grundstücksurkunde gilt als Grundstückskosten für das Projekt (ohne gezahlte Stempelsteuer und Registrierungsgebühren). Falls das Land von der UP State Industrial Development Corporation (UPSIDA) oder einer anderen staatlichen Regierungsbehörde zugeteilt wird, gilt der tatsächlich gezahlte Zuteilungspreis als Grundstückskosten (ohne gezahlte Stempelsteuer und Registrierungsgebühren).</p> <p><i>Hinweis: Maximal 40 % der gesamten Kapitalinvestition (einschließlich des tatsächlichen Grundstückspreises, der Gesamtkosten für Gebäude, sonstige Bauarbeiten, Ausrüstung und Installationen sowie Infrastruktureinrichtungen gemäß der Definition in dieser Richtlinie) werden als Gesamtlandkomponente für berücksichtigt der Zweck, zur Kapitalinvestition zu gelangen.</i></p>
Gebäude	<p>Unter Gebäude versteht man jedes für das Projekt errichtete neue Gebäude oder den Erwerb eines neuen und ungenutzten Gebäudes für das Projekt, einschließlich Verwaltungsgebäude.</p> <p>Dazu gehören die Kosten für neue Gebäude, die hauptsächlich für die Lagerung und den Umschlag von Gütern errichtet werden, einschließlich Gebäudeflächen für die Installation von Frachtumschlagsgeräten, Fahrzeugladerampen, Cross-Docking-Einrichtungen sowie Lade- und Entladestrukturen.</p> <p>Der Bau umfasst auch die Kosten für die Anlage, die für Test- und Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen (falls vorhanden) entwickelt wurde, und andere Gebäude im Zusammenhang mit dem Lager- und Logistikbetrieb werden entsprechend den tatsächlich angefallenen Ausgaben berücksichtigt.</p> <p>Anfallende Kosten für den Erwerb eines Altbaus sowie Aufwendungen für die Sanierung eines Gebäudes werden nicht berücksichtigt.</p>
Andere	<p>Unter „andere Konstruktion“ versteht man Konstruktionen wie Verbundwände</p>

konstruktion	und Tore, Sicherheitskabinen, interne Straßen, Bohrbrunnen, Wassertanks, internes Rohrleitungsnetz für Wasser und Gas und andere damit verbundene Konstruktionen.
Ausrüstung & Eingerichtet Wir	<p>Unter Ausrüstung und Installation versteht man die Kosten für den Erwerb neuer einheimischer/importierter Geräte oder Maschinen für Lager- und Logistikbetriebe, einschließlich der Kosten für Transport, Fundament, Montage, Installation und Elektrifizierung.</p> <p>Die Elektrifizierungskosten umfassen die Kosten für Umspannwerk und Transformator. Solche anderen Werkzeuge und Geräte, die für Lager- und Logistikkvorgänge einschließlich Be- und Entladen hilfreich sind, müssen ebenfalls einbezogen werden.</p> <p>Zu den Ausrüstungen und Installationen können auch gehören:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrzeuge, die nur für den Transport innerhalb des Projektgeländes verwendet werden, und Frachtabfertigungsgeräte, die ausschließlich für den Transport von Gütern innerhalb dieses Geländes verwendet werden. 2. Ausrüstung zur Erzeugung nichtkonventioneller Energie. 3. Ausrüstung zur Eigenstromerzeugung. 4. Ausrüstung für Umweltschutzmaßnahmen. 5. Ausrüstung für die Abfallentsorgung 6. Intelligente Logistikausrüstung für effiziente Abläufe, einschließlich Robotik und Automatisierung im Frachtumschlag 7. Test- und F&E-Ausrüstung (falls vorhanden)
Infrastruktur kultureinrichtungen	<p>Kosten für die Entwicklung grundlegender Annehmlichkeiten wie neuer Straßen, Abwasserleitungen, Abwasserleitungen, Stromleitungen und anderer Infrastruktur einschließlich anderer Einrichtungen, die für den Betrieb der Einheit unerlässlich sind), Eisenbahnlinien/Anschlussgleisen (nur zur Eigennutzung).</p> <p>verbinden die Räumlichkeiten des Unternehmens mit den wichtigsten Fernleitungen der Infrastruktur.</p>

8. Zu **den nicht förderfähigen Kapitalinvestitionen** gehören Betriebskapital; Goodwill; Vorläufige und präoperative Kosten; Zinsen aktiviert; In den Büchern aktivierte Aufwendungen für den Erwerb von Technologie/technischem Know-how; Beratungskosten; Lizenzgebühren; Entwurf und Zeichnungen; Patente, Lizenzen, Software und geistige Eigentumsrechte sowie Stromerzeugung, mit Ausnahme der Eigennutzung.

Solche Köpfe werden bei der Berechnung der Kapitalanlage nicht berücksichtigt.

9. **Förderfähiger Investitionszeitraum** (EIP) bezeichnet den Zeitraum für den Abschluss der Investition durch ein förderfähiges Lager-/Silo-/Kühlketten-Einrichtungsprojekt, wie in der Richtlinie definiert. EIP ist der Zeitraum, der mit *dem ersten Datum der Investition beginnt, das in den effektiven Zeitraum fällt, bis zu drei Jahren oder bis zum Datum der Aufnahme des Geschäftsbetriebs, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt*

10. **Geeignete Kapitalinvestitionen** (ECI) sind Kapitalinvestitionen, die während des in der Richtlinie definierten zulässigen Investitionszeitraums getätigt werden.

A. Falls die Kapitalinvestition vor dem Datum des Inkrafttretens eingeleitet wurde, sollten mindestens 80 % der Kapitalinvestition nach dem Datum des Inkrafttretens während des zulässigen Investitionszeitraums getätigt worden sein

Kapitalinvestitionen gelten als zulässige Kapitalinvestitionen zur Bestimmung der zulässigen Gesamtanreize.

B. Falls jedoch vor dem Datum des Inkrafttretens eine Investition in Grundstücke getätigt wird, sind solche Grundstücksinvestitionen nicht für Anreize berechtigt, aber die Bewertung dieser Grundstücke anhand des Buchwerts wird bei der Bestimmung der Förderfähigkeit der Projekte berücksichtigt.

11. **Nodal Agency** bezeichnet UPSIDA, die für die Bearbeitung der Anträge auf Anreize im Rahmen der Richtlinie und die Koordinierung mit verschiedenen Außenministerien zur Erleichterung der anderen in der Richtlinie vorgesehenen Leistungen verantwortlich ist

9.1.2. Anreize

(A) Front-End-Subventionen

Sl	Kopf	Anreiz
1	Befreiung von der Stempelsteuer	<p>Die Befreiung von der Stempelsteuer auf gekauftes oder gepachtetes Land (für einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren) erfolgt zu folgenden Sätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100 % in der Region Bundelkhand und Poorvanchal sowie in der Region, die unter die „Taj Trapezium Zone“ fällt. • 75 % Befreiung in Madhyanchal und Paschimanchal (außer Gautambuddha Nagar & Ghaziabad) • 50 % Befreiung in Gautambuddha Nagar und Ghaziabad <p><i>Die Befreiung erfolgt gegen Vorlage einer Bankgarantie über den entsprechenden Betrag der Befreiung bei der Stempel- und Registrierungsabteilung, die bei Aufnahme des Geschäftsbetriebs innerhalb der zulässigen Frist freigegeben wird. 75 % der Landnutzungsumwandlungsgebühren werden erlassen</i></p>
2	Konzession bei Landnutzungsumwandlungsgebühren	<p><i>Die Konzession wird gegen Vorlage einer Bankgarantie in Höhe des Konzessionsäquivalents bei der zuständigen staatlichen Behörde/ Agentur gewährt, die bei Aufnahme des Geschäftsbetriebs innerhalb der zulässigen Frist freigegeben wird.</i></p>
3	Befreiung in Entwicklung Gebühren	<p>75 % der Entwicklungsgebühren sind steuerfrei</p> <p><i>Die Befreiung erfolgt nach Vorlage einer Bankgarantie in Höhe des entsprechenden Betrags der Befreiung bei der zuständigen staatlichen Behörde/ Agentur, die bei Aufnahme des Geschäftsbetriebs innerhalb der zulässigen Frist freigegeben wird.</i></p>
4	Boden Abdeckung	<p>Für solche eigenständigen Speichereinrichtungen ist eine Bodenbedeckung von bis zu 60 % zulässig . Hinweis: Die</p>
<p>oben genannten Ausnahmen/Konzessionen werden von der zuständigen Abteilung nur nach Überprüfung des von der Nodal Agency ausgestellten eindeutigen Ausweises gewährt und werden der Nodal Agency die Einzelheiten mitteilen.</p>		

(B) Back-End-Subventionen:

SI-Projekt	Anreiz
1 Kapitalzuschuss	<p>Der Kapitalzuschuss für Lagerhäuser/Silos/Kühlkettenanlagen wird in Höhe von 15 % der zulässigen Kapitalinvestition gewährt, vorbehaltlich-</p> <ul style="list-style-type: none"> • maximal INR 5 crores für die Einrichtung solcher Einrichtungen überall im Staat; • maximal INR 10 Crores für die Einrichtung solcher Einrichtungen in den ausgewiesenen Logistikzonen (gemäß Abschnitt 8.4) <p><i>Hinweis: Einmalig nach Aufnahme des Geschäftsbetriebs zahlbar</i></p>
2 Elektrizität Pflicht Befreiung	Für einen Zeitraum von 10 Jahren wird eine Befreiung von der Stromsteuer in Höhe von 100 % gewährt
3 Qualität Erstattung der Zertifizierungskosten	<p>Die Kostenerstattung für die Qualitätszertifizierung erfolgt in Höhe von 50 % der gezahlten Kosten bis zu einem Höchstbetrag von 5 Lakh INR pro Projekt</p> <p><i>Hinweis: Einmalig nach Aufnahme des Geschäftsbetriebs zahlbar</i></p>
4 Fähigkeit Entwicklung Subvention	Der Zuschuss zur Kompetenzentwicklung wird als Erstattung des Stipendiums in Höhe von 1.000 INR pro Auszubildenden und Monat für 6 Monate bis zu maximal 50 Auszubildenden pro Jahr für 5 Jahre pro Projekt gewährt
<p>Hinweis: 1) Die Summe aller Vorteile, einschließlich Ausnahmen, die für ein Projekt gewährt werden, darf 100 % der förderfähigen Kapitalinvestition gemäß der Definition in der Richtlinie nicht überschreiten.</p> <p>2) Zu diesem Zweck erfolgen die Erstattungen für jedes Projekt nach der Aufnahme des kommerziellen Betriebs und der Bewertung der vom Antragsteller in Anspruch genommenen Ausnahmen anhand der von der Nodal Agency ausgestellten eindeutigen IDs (sofern vorhanden).</p> <p>3) Projekte, die im Rahmen dieser Richtlinie gefördert werden, haben Anspruch auf zulässige Zuwendungen der Regierung des indischen Plan Agriculture Infrastructure Fund.</p>	

9.2. Trockene Häfen**9.2.1. Schlüsseldefinitionen**

1. **Datum des Inkrafttretens** bezeichnet das Datum, ab dem diese Richtlinie in Kraft tritt.
2. **Gültigkeitszeitraum** bezeichnet den Zeitraum ab dem Datum des Inkrafttretens bis zu dem Zeitraum, für den diese Richtlinie in Kraft bleibt (5 Jahre) oder bis zu einer Änderung oder Aufhebung derselben durch die Landesregierung.
3. **Stichtag** bezeichnet das Datum des Beginns der Investition in das Projekt, falls die Investition am oder nach dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie beginnt. Falls die Investition vor dem Datum des Inkrafttretens beginnt, ist das Stichtag das Datum des Inkrafttretens der Police. Falls jedoch vor dem Datum des Inkrafttretens nur Grundstücke erworben werden, ist das Datum, an dem die erste Investition in eines der Grundstücke erfolgt

Andere unter „Kapitalinvestitionen“ definierte Grundstücke (außer Land) werden am oder nach dem Wirksamkeitsdatum als Stichtag betrachtet. Die Frist darf jedoch nicht über die Gültigkeitsdauer der Police hinausgehen.

4. **Förderfähiges Trockenhafenprojekt** bedeutet folgende im Bundesstaat Uttar errichtete Einrichtungen Pradesh –

ich. **Das Inland Container Depot (ICD) wurde auf einer Mindestfläche von 10 Acres und einer Mindestkapitalinvestition von 50 Crores INR entwickelt und** verfügt über solche festen Installationen oder andere Geräte, Maschinen usw., die Dienstleistungen für den Umschlag und/oder die Abfertigung beladener Import-/Exportcontainer unter Zollkontrolle erbringen und mit Lagermöglichkeit für zollverzollte oder nicht verzollte Fracht. Solche Projekte sollten Infrastruktureinrichtungen bereitstellen, darunter interne Straßenanbindung, Zoll-/Nichtzolllager, LKW-Terminals und andere gemeinsame Nutzereinrichtungen, die für einen effizienten Betrieb erforderlich sind.

ii. **Containerfrachtstationen (CFS) einschließlich Luftfrachtstationen (AFS), die als Trockenhafen-/Flughafenanlage mit einer Mindestfläche von 10 Acres und einer Mindestkapitalinvestition von INR 50 Crores** mit festen Installationen oder anderen Geräten, Maschinen usw. entwickelt wurden. Bereitstellung von Dienstleistungen für den Umschlag / Abfertigung von beladenen Import- und Exportcontainern unter Zollkontrolle und mit Lagermöglichkeiten für zollverzollte oder nicht verzollte Fracht, Parkplatz und anderen Einrichtungen, die zur Durchführung der Vorgänge erforderlich sind. Solche Projekte sollten Infrastruktureinrichtungen bereitstellen, darunter interne Straßenanbindung, Gleisanschlüsse, Zoll-/Nichtzolllager, LKW-Terminals und andere gemeinsame Nutzereinrichtungen, die für einen effizienten Betrieb erforderlich sind.

5. **Entwickler** bezeichnet jede juristische Person, die als Eigentümer, Personengesellschaft, Genossenschaft, Unternehmen, Trust, Nichtregierungsorganisation (NGO), Partnerschaft mit beschränkter Haftung (LLP) oder SPV registriert ist und zum Zweck der Entwicklung des berechtigten Projekts im Sinne dieser Definition gegründet wurde Politik.

6. **Unter Betreiber** versteht man jede juristische Person, der die Räumlichkeiten des förderfähigen Projekts, wie in dieser Richtlinie definiert, für den Geschäftsbetrieb zur Pacht/Pacht überlassen wurden. Die Vorteile/Anreize, die einem berechtigten Projekt im Rahmen dieser Richtlinie gewährt werden, werden gegebenenfalls weiterhin dem Entwickler/Betreiber dieses Projekts zur Verfügung gestellt. Für die Qualifikation als „Betreiber“ ist keine Mindestmietdauer erforderlich.

7. **Kapitalinvestitionen** für jedes ICD/CFS/AFS sind Investitionen in Grundstücke, Gebäude, Handhabungsausrüstung, Versorgungseinrichtungen, Werkzeuge und Ausrüstung sowie andere derartige Vermögenswerte, einschließlich Investitionen in die Entwicklung von Infrastruktureinrichtungen, einschließlich folgender Kosten –

Land	Der tatsächliche Kaufpreis gemäß der registrierten Grundstücksurkunde gilt als Grundstückskosten für das Projekt (ohne gezahlte Stempelsteuer und Registrierungsgebühren). Für den Fall, dass das Land von der UP State Industrial Development Corporation (UPSIDA) oder einer anderen staatlichen Regierungsbehörde zugeteilt wird
------	---

	<p>Der tatsächlich gezahlte Zuteilungspreis gilt als Grundstückskosten (ohne gezahlte Stempelsteuer und Registrierungsgebühren).</p> <p><i>Hinweis: Maximal 40 % der gesamten Kapitalinvestition (einschließlich des tatsächlichen Grundstückspreises, der Gesamtkosten für Gebäude, sonstige Bauarbeiten, Ausrüstung und Installationen sowie Infrastruktureinrichtungen gemäß der Definition in dieser Richtlinie) werden als Gesamtkostenkomponente für berücksichtigt der Zweck, zur Kapitalinvestition zu gelangen.</i></p>
Gebäude	<p>Unter Gebäude versteht man ein neues Gebäude, das für das Projekt errichtet wird, oder der Erwerb eines neuen und ungenutzten Gebäudes für das Projekt, einschließlich eines Verwaltungsgebäudes.</p> <p>Die Kosten für Neubauten, die für folgende Zwecke errichtet werden, werden entsprechend den tatsächlich angefallenen Ausgaben berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intermodaler Frachttransfer, Frachtbewegung und Transport einschließlich Fahrzeugservicebereich (ausgenommen Parkplatz, Ruheplätze) • Installation von Materialtransportgeräten • Mehrwertdienste wie Verpackung, Umverpackung, Verarbeitung und Wiederverarbeitung • Warenlagereinrichtungen einschließlich Zolllager und EXIM-Abfertigungsdienste einschließlich Zollabfertigungsdiensten und Quarantänezonen • Testeinrichtungen und F&E-Einrichtungen (falls vorhanden) • Alle anderen Gebäude im Zusammenhang mit dem Logistikbetrieb • Büroflächen für Logistikdienstleister, Transportunternehmen und Verwaltung <p>Anfallende Kosten für den Erwerb eines Altbaus sowie Aufwendungen für die Sanierung eines Gebäudes werden nicht berücksichtigt.</p>
Andere Konstruktion	<p>Unter sonstiger Bauart versteht man Bauten wie Mauern und Tore, Sicherheitshütten, Innenstraßen, Bohrbrunnen, Wassertanks, interne Rohrleitungsnetze für Wasser und Gas und andere damit verbundene Konstruktionen.</p>
Ausrüstung & Eingerichtet	<p>Unter Ausrüstung und Installation versteht man die Kosten für den Erwerb neuer einheimischer/importierter Geräte oder Maschinen für Logistikvorgänge, einschließlich der Kosten für Transport, Fundament, Montage, Installation und Elektrifizierung.</p> <p>Die Elektrifizierungskosten umfassen die Kosten für Umspannwerk und Transformator. Solche anderen Werkzeuge und Geräte, die für Logistikvorgänge einschließlich Be- und Entladen hilfreich sind, müssen ebenfalls einbezogen werden.</p> <p>Zu den Geräten und Anlagen können auch gehören:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrzeuge, die nur für den Transport innerhalb des Projektgeländes verwendet werden, und Materialtransportgeräte, die ausschließlich für den Transport von Gütern innerhalb dieses Geländes verwendet werden. 2. Ausrüstung zur Erzeugung nichtkonventioneller Energie. 3. Ausrüstung zur Eigenstromerzeugung. 4. Ausrüstung für Maßnahmen zur Schadstoffbegrenzung

	<p>5. Ausrüstung für die Abfallentsorgung</p> <p>6. Intelligente Logistikausrüstung für effiziente Abläufe einschließlich Robotik und Automatisierung im Materialtransport</p> <p>7. Test- und F&E-Ausrüstung (falls vorhanden)</p>
Infrastruktur kultureinrichtungen	Zu diesen Einrichtungen gehören interne Straßen, Abwasserleitungen, Wasserleitungen, Stromleitungen, Infrastruktur (einschließlich anderer Einrichtungen, die für den Betrieb der Einheit unerlässlich sind), Bahnlinien/Anschlussgleise (nur für den Eigengebrauch), die das Unternehmensgelände mit den wichtigsten Fernleitungen der Infrastruktur verbinden.

8. Zu **den nicht förderfähigen Kapitalinvestitionen** gehören Betriebskapital; Goodwill; Vorläufige und präoperative Kosten; Zinsen aktiviert; In den Büchern aktivierte Aufwendungen für den Erwerb von Technologie/technischem Know-how; Beratungskosten; Lizenzgebühren; Entwurf und Zeichnungen; Patente, Lizenzen, Software und geistige Eigentumsrechte sowie Stromerzeugung, mit Ausnahme der Eigennutzung.

Solche Köpfe werden bei der Berechnung der Kapitalanlage nicht berücksichtigt.

9. **Förderfähiger Investitionszeitraum** (EIP) bezeichnet den Zeitraum für den Abschluss der Investition durch ein förderfähiges ICD-/CFS-/AFS-Projekt gemäß der Definition in der Richtlinie.

EIP ist der Zeitraum, der mit *dem ersten Datum der Investition beginnt, das in den effektiven Zeitraum fällt, bis zu 5 Jahren oder bis zum Datum der Aufnahme des Geschäftsbetriebs, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt*

10. **Geeignete Kapitalinvestitionen** (ECI) sind Kapitalinvestitionen, die während des in der Richtlinie definierten zulässigen Investitionszeitraums getätigt werden.

A. Falls die Kapitalinvestition vor dem Datum des Inkrafttretens eingeleitet wurde, sollten mindestens 80 % der Kapitalinvestition nach dem Datum des Inkrafttretens während des zulässigen Investitionszeitraums getätigt worden sein und dieselbe Kapitalinvestition wird als zulässige Kapitalinvestition zur Bestimmung des zulässigen Gesamtbetrags betrachtet Anreize.

B. Falls jedoch vor dem Datum des Inkrafttretens eine Investition in Grundstücke getätigt wird, sind solche Grundstücksinvestitionen nicht für Anreize berechtigt, aber die Bewertung dieser Grundstücke anhand des Buchwerts wird bei der Bestimmung der Förderfähigkeit der Projekte berücksichtigt.

11. **Nodal Agency** bezeichnet UPSIDA, die für die Bearbeitung der Anträge auf Anreize im Rahmen der Richtlinie und die Koordinierung mit verschiedenen Außenministerien zur Erleichterung der anderen in der Richtlinie vorgesehenen Leistungen verantwortlich ist.

9.2.2. Anreize

(A) Front-End-Zuschüsse:

SI Kopf	Anreiz
1	<p>Befreiung von der Stempelsteuer</p> <p>Für gekaufte oder gepachtete Grundstücke (für einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren) gilt eine Befreiung von der Stempelsteuer in Höhe von 100 % für die Einrichtung von ICD-/CFS-/AFS-Projekten an einem beliebigen Ort im Land Zustand</p> <p><i>Die Befreiung erfolgt gegen Vorlage einer Bankgarantie über den entsprechenden Betrag der Befreiung bei der Stempel- und Registrierungsabteilung, die bei Aufnahme des Geschäftsbetriebs innerhalb der zulässigen Frist freigegeben wird.</i></p>
2	<p>Konzession von Landnutzungsumwandlungsgebühren</p> <p>75 % der Landnutzungsumwandlungsgebühren werden erlassen</p> <p><i>Die Konzession wird gegen Vorlage einer Bankgarantie in Höhe des Konzessionsäquivalents bei der zuständigen staatlichen Behörde/Agentur gewährt, die bei Aufnahme des Geschäftsbetriebs innerhalb der zulässigen Frist freigegeben wird.</i></p>
3	<p>Befreiung in Entwicklung Gebühren</p> <p>75 % der Entwicklungsgebühren sind steuerfrei</p> <p><i>Die Befreiung erfolgt nach Vorlage einer Bankgarantie in Höhe des entsprechenden Betrags der Befreiung bei der zuständigen staatlichen Behörde/Agentur, die bei Aufnahme des Geschäftsbetriebs innerhalb der zulässigen Frist freigegeben wird.</i></p>
4	<p>Boden Abdeckung</p> <p>Für eigenständige ICD-/CFS-/AFS-Projekte ist eine Bodenbedeckung von bis zu 60 % zulässig. Hinweis: Die oben</p>
<p>genannten Ausnahmen/Konzessionen werden von der zuständigen Abteilung nur nach Überprüfung des von der Nodal Agency ausgestellten eindeutigen Ausweises gewährt und werden die Einzelheiten an die zuständige Behörde weitergeben Knotenagentur.</p>	

(B) Back-End-Subventionen:

SI-Projekt	Anreiz
1	<p>Hauptstadt Subvention</p> <p>Kapitalzuschuss in Höhe von 25 % des zulässigen Kapitals</p> <p>Investitionen werden ICD/CFS/AFS unter folgenden Bedingungen bereitgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • maximal INR 25 Crores für die Einrichtung des Projekts irgendwo im Staat; • maximal INR 50 Crores für die Einrichtung der Projekte in den ausgewiesenen Logistikzonen (gemäß Abschnitt 8.4.) <p><i>Hinweis: 75 % der oben genannten Anreize werden in vier Raten auf der Grundlage der angefallenen Ausgaben in Höhe von 25 %, 50 %, 75 % und 100 % der gesamten Projektkosten bereitgestellt. Die nächsten 10 % werden nach Abschluss der Landzuteilung an alle Einheiten im Park bereitgestellt und die restlichen 15 % werden freigegeben, nachdem 80 % der Einheiten ihren kommerziellen Betrieb aufgenommen haben.</i></p>

2	Elektrizität Pflicht Befreiung	Für einen Zeitraum von 10 Jahren wird eine Befreiung von der Stromsteuer in Höhe von 100 % gewährt
3	Fähigkeit Entwicklung	Der Zuschuss zur Kompetenzentwicklung wird als Erstattung des Stipendiums in Höhe von 1.000 INR pro Auszubildenden und Monat für 6 Monate bis zu maximal 50 Auszubildenden pro Jahr für 5 Jahre pro Projekt gewährt
<p>Hinweis: 1) Die Summe aller Vorteile, einschließlich Ausnahmen, die für ein Projekt gewährt werden, darf 100 % der förderfähigen Kapitalinvestition gemäß der Definition in der Richtlinie nicht überschreiten.</p> <p>2) Zu diesem Zweck werden die Erstattungen für jedes Projekt nach Aufnahme des kommerziellen Betriebs und Bewertung der vom Antragsteller in Anspruch genommenen Ausnahmen anhand der von der Nodal Agency ausgestellten eindeutigen IDs (falls vorhanden) bereitgestellt.</p>		

9.3. Logistikpark

9.3.1. Schlüsseldefinitionen

1. **Datum des Inkrafttretens** bezeichnet das Datum, ab dem diese Richtlinie in Kraft tritt.
2. **Gültigkeitszeitraum** bezeichnet den Zeitraum ab dem Datum des Inkrafttretens bis zu dem Zeitraum, für den diese Richtlinie in Kraft bleibt (5 Jahre) oder bis zu einer Änderung oder Aufhebung derselben durch die Landesregierung.
3. **Stichtag** bezeichnet das Datum des Beginns der Investition in das Projekt, falls die Investition am oder nach dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie beginnt. Falls die Investition vor dem Datum des Inkrafttretens beginnt, ist das Stichtag das Datum des Inkrafttretens der Police. Falls jedoch vor dem Datum des Inkrafttretens nur Land erworben wird, gilt das Datum, an dem die erste Investition in einen der anderen unter Kapitalinvestition definierten Grundstücke (außer Land) am oder nach dem Datum des Inkrafttretens getätigt wird, als Stichtag Datum. Die Frist darf jedoch nicht über die Gültigkeitsdauer der Police hinausgehen.
4. **Förderfähige Logistikpark-Projekte sind Projekte, die auf mindestens 25 Acres Land im Staat entwickelt werden und die folgenden Einrichtungen bieten (Richtwerte):**
 - i. ~~Logistikeinrichtungen wie~~ Frachtaggregation/-trennung, Sortierung, Sortierung, Verpackung/ Umverpackung, Etikettierung/Etikettierung, Verteilung/Verbraucherverteilung, intermodaler Transfer von Fracht und Containern, offene und/oder geschlossene Lagerung, temperaturkontrollierte und/oder Umgebungslagerung, Zolllager, Containerfrachtstationen, Containerterminals, Materialtransportgeräte und andere logistische Einrichtungen für die Handhabung und Bewegung von Gütern.
 - ii. ~~Infrastruktureinrichtungen wie~~ interne Straßen, interne öffentliche Verkehrsmittel, Stromleitungen, Zubringer, Kommunikationseinrichtungen, Frei- und Grünflächen, Wasserverteilungs- und Wasseraufbereitungsanlagen, Abwasser- und Entwässerungsleitungen, Abwasserbehandlungs- und -entsorgungsanlagen, Feuerlöscheinrichtungen und andere Einrichtungen gemäß die Anforderungen.

iii. Geschäfts- und Gewerbeeinrichtungen wie Wohnheime, Gästehäuser, Kantinen, Gesundheitszentren und Apotheke, Zapfsäulen und Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Banken und Finanzen, Büroräume und Verwaltungsbüros.

iv. Gemeinsame Einrichtungen wie Gewichtsbrücke, Kompetenzzentrum, Rechenzentrum, Untervertragsbörse, Containerfrachtstation, Produktionsinspektionszentrum, Reparaturwerkstatt für Fahrzeuge und Produktionsmaschinen.

5. **Entwickler** bezeichnet jede juristische Person, die als Eigentümer, Personengesellschaft, Genossenschaft, Unternehmen, Trust, Nichtregierungsorganisation (NGO), Partnerschaft mit beschränkter Haftung (LLP) oder SPV registriert ist und zum Zweck der Entwicklung des berechtigten Projekts im Sinne dieser Definition gegründet wurde Politik.

6. **Unter Betreiber** versteht man jede juristische Person, der die Räumlichkeiten des förderfähigen Projekts, wie in dieser Richtlinie definiert, für den Geschäftsbetrieb zur Pacht/Pacht überlassen wurden. Die Vorteile/Anreize, die einem berechtigten Projekt im Rahmen dieser Richtlinie gewährt werden, werden gegebenenfalls weiterhin dem Entwickler/Betreiber dieses Projekts zur Verfügung gestellt. Für die Qualifikation als „Betreiber“ ist keine Mindestmietdauer erforderlich.

7. **Unter Kapitalinvestitionen** für einen Logistikpark versteht man Investitionen in Grundstücke, Gebäude, Handhabungsausrüstung, Versorgungseinrichtungen, Werkzeuge und Ausrüstung sowie andere derartige Vermögenswerte, einschließlich Investitionen in die Entwicklung von Infrastruktureinrichtungen, einschließlich folgender Kosten –

Land	<p>Der tatsächliche Kaufpreis gemäß der registrierten Grundstücksurkunde gilt als Grundstückskosten für das Projekt (ohne gezahlte Stempelsteuer und Registrierungsgebühren). Falls das Land von der UP State Industrial Development Corporation (UPSIDA) oder einer anderen staatlichen Regierungsbehörde zugeteilt wird, gilt der tatsächlich gezahlte Zuteilungspreis als Grundstückskosten (ohne gezahlte Stempelsteuer und Registrierungsgebühren).</p> <p><i>Hinweis: Maximal 40 % der gesamten Kapitalinvestition (einschließlich des tatsächlichen Grundstückspreises, der Gesamtkosten für Gebäude, sonstige Bauarbeiten, Ausrüstung und Installationen sowie Infrastruktureinrichtungen gemäß der Definition in dieser Richtlinie) werden als Gesamtlandkomponente für berücksichtigt der Zweck, zur Kapitalinvestition zu gelangen.</i></p>
Gebäude	<p>Unter Gebäude versteht man ein neues Gebäude, das für das Projekt errichtet wird, oder der Erwerb eines neuen und ungenutzten Gebäudes für das Projekt, einschließlich eines Verwaltungsgebäudes.</p> <p>Die Kosten für Neubauten, die für folgende Zwecke errichtet werden, werden entsprechend den tatsächlich angefallenen Ausgaben berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intermodaler Frachttransfer, Frachtaggregation/ Trennungs- und Bewegungsbereich • Transportbereich einschließlich Fahrzeugservicebereich (ohne Parkplatzbereich, Ruheplätze) • Mehrwertdienste wie Verpackung, Umverpackung, Verarbeitung und Wiederverarbeitung

	<ul style="list-style-type: none"> • Lagereinrichtungen für Waren, einschließlich Zolllager, Offene/geschlossene Lagerung und temperaturgesteuert Lagerung • EXIM-Abfertigungsdienste einschließlich Zollabfertigung Dienste und Quarantänezonen • Compounds für Testeinrichtungen und F&E-Einrichtungen (falls vorhanden) • Alle anderen Gebäude im Zusammenhang mit dem Logistikbetrieb • Verwaltungs- und Büroflächen für Logistikdienstleister, Transporteure und Verwaltung • Gewerbegebäude einschließlich Wohnheime, Gästehäuser, Kantinen, Gesundheitszentren und Apotheke, Zapfsäule und Ladestation für Elektrofahrzeuge, Bank- und Finanzwesen. • Gelände für gemeinsame Einrichtungen, einschließlich Waagenbrücke, Kompetenzzentrum, Rechenzentrum, Untervertragsbörse, Containerfrachtstation, Produktionsinspektionszentrum, Reparaturwerkstatt für Fahrzeuge und Produktionsmaschinen. <p>Anfallende Kosten für den Erwerb eines Altbaus sowie Aufwendungen für die Sanierung eines Gebäudes werden nicht berücksichtigt.</p>
Andere Konstruktion	<p>Unter sonstiger Bauart versteht man Bauten wie Mauern und Tore, Sicherheitshütten Innenstraßen, Bohrbrunnen, Wassertanks, interne Rohrleitungsnetze für Wasser und Gas und andere damit verbundene Konstruktionen.</p>
Ausrüstung & Eingerichtet Wir	<p>Unter Ausrüstung und Installation versteht man die Kosten für den Erwerb neuer einheimischer/importierter Geräte oder Maschinen für Logistikvorgänge, einschließlich der Kosten für Transport, Fundament, Montage, Installation und Elektrifizierung.</p> <p>Solche anderen Werkzeuge und Geräte, die für Logistikvorgänge hilfreich sind, einschließlich Be-/Entladen, Ladungsbündelung/-trennung, Containerfrachtstationen, Containerterminals, Materialtransportausrüstung und andere logistische Einrichtungen für die Handhabung und Bewegung von Gütern, sind ebenfalls einzubeziehen Die Elektrifizierungskosten umfassen die Kosten für Umspannwerk und Transformator.</p> <p>Zu den Ausrüstungen und Installationen können auch gehören:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrzeuge, die nur für den Transport innerhalb des Projektgeländes verwendet werden, und Materialtransportgeräte, die ausschließlich für den Transport von Gütern innerhalb dieses Geländes verwendet werden. 2. Ausrüstung zur Erzeugung nichtkonventioneller Energie. 3. Ausrüstung zur Eigenstromerzeugung. 4. Ausrüstung für Umweltschutzmaßnahmen. 5. Ausrüstung für die Abfallentsorgung 6. Intelligente Logistikausrüstung für effiziente Abläufe, einschließlich Robotik und Automatisierung im Materialtransport 7. Test- und F&E-Ausrüstung (falls vorhanden)
Infrastruktur Struktur	<p>Zu diesen Einrichtungen gehören interne Straßen, interne öffentliche Verkehrsmittel, Stromleitungen, Zubringer, Kommunikationseinrichtungen,</p>

Anlagen, Freiflächen und Grünflächen, Wasserverteilungs- und Wasseraufbereitungsanlagen, Abwasser- und Entwässerungsleitungen, Abwasserbehandlungs- und -entsorgungsanlagen, Feuerschutzeinrichtungen und andere für den Projektbetrieb wesentliche Einrichtungen, einschließlich Bahnlinien/Anschlussgleise, die das Unternehmensgelände mit der Hauptinfrastruktur verbinden Stammleitungen sind einzubeziehen.

8. Zu **den nicht förderfähigen Kapitalinvestitionen** gehören Betriebskapital; Goodwill; Vorläufige und präoperative Kosten; Zinsen aktiviert; In den Büchern aktivierte Aufwendungen für den Erwerb von Technologie/technischem Know-how; Beratungskosten; Lizenzgebühren; Entwurf und Zeichnungen; Patente, Lizenzen, Software und geistige Eigentumsrechte sowie Stromerzeugung, mit Ausnahme der Eigennutzung.
Solche Köpfe werden bei der Berechnung der Kapitalanlage nicht berücksichtigt.
9. **Förderfähiger Investitionszeitraum** (EIP) bezeichnet den Zeitraum für den Abschluss der Investition durch ein förderfähiges Logistikpark-Projekt gemäß der Definition in der Richtlinie. EIP ist der Zeitraum, der mit *dem ersten Datum der Investition beginnt, das in den effektiven Zeitraum fällt, bis zu 5 Jahren oder bis zum Datum der Aufnahme des Geschäftsbetriebs, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt*
10. **Geeignete Kapitalinvestitionen** (ECI) sind Kapitalinvestitionen, die während des in der Richtlinie definierten zulässigen Investitionszeitraums getätigt werden.
- A. Falls die Kapitalinvestition vor dem Datum des Inkrafttretens eingeleitet wurde, sollten mindestens 80 % der Kapitalinvestition nach dem Datum des Inkrafttretens während des zulässigen Investitionszeitraums getätigt worden sein und dieselbe Kapitalinvestition wird als zulässige Kapitalinvestition zur Bestimmung des zulässigen Gesamtbetrags betrachtet Anreize.
- B. Falls jedoch vor dem Datum des Inkrafttretens eine Investition in Grundstücke getätigt wird, sind solche Grundstücksinvestitionen nicht für Anreize berechtigt, aber die Bewertung dieser Grundstücke anhand des Buchwerts wird bei der Bestimmung der Förderfähigkeit der Projekte berücksichtigt.
11. **Nodal Agency** bezeichnet UPSIDA, die für die Bearbeitung der Anträge auf Anreize im Rahmen der Richtlinie und die Koordinierung mit verschiedenen Außenministerien zur Erleichterung der anderen in der Richtlinie vorgesehenen Leistungen verantwortlich ist

9.3.2. Anreize

(A) Front-End-Zuschüsse:

SI Kopf	Anreiz
1	<p>Befreiung von der Stempelsteuer</p> <p>Für gekaufte oder gepachtete Grundstücke (für einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren) gilt eine Befreiung von der Stempelsteuer in Höhe von 100 % für die Errichtung eines Logistikparks an einem beliebigen Ort im Bundesstaat</p> <p><i>Die Befreiung erfolgt gegen Vorlage einer Bankgarantie über den entsprechenden Betrag der Befreiung bei der Stempel- und Registrierungsabteilung, die bei Aufnahme des Geschäftsbetriebs innerhalb der zulässigen Frist freigegeben wird.</i></p>
2	<p>Konzession von Landnutzungsumwandlungsgebühren</p> <p>75 % der Landnutzungsumwandlungsgebühren werden erlassen</p> <p><i>Die Konzession wird gegen Vorlage einer Bankgarantie in Höhe des Konzessionsäquivalents bei der zuständigen staatlichen Behörde/Agentur innerhalb der zulässigen Frist freigegeben wird.</i></p>
3	<p>Befreiung in Entwicklung Gebühren</p> <p>75 % der Entwicklungsgebühren sind steuerfrei</p> <p><i>Die Befreiung erfolgt nach Vorlage einer Bankgarantie in Höhe des entsprechenden Betrags der Befreiung bei der zuständigen staatlichen Behörde/Agentur, die bei Aufnahme des Geschäftsbetriebs innerhalb der zulässigen Frist freigegeben wird.</i></p>
4	<p>Boden Abdeckung</p> <p>Für ein Logistikpark-Projekt ist eine Gesamtbodenbedeckung von 60 % zulässig, vorbehaltlich Rückschlägen, Brandschutz und anderen FSI-Vorschriften.</p>
5	<p>Andere Einrichtungen</p> <p>1) Der Logistikpark darf höchstens 30 % der gesamten Grundstücksfläche für die Erbringung anderer nichtlogistischer Dienstleistungen, d.</p> <p>2) Dem Logistikpark wird ein FSI von 1 für „Logistikeinrichtungen“ (wie in Abschnitt 9.3.1 (4)(i) definiert) und ein FSI von bis zu 1,5 für andere nicht-logistische Einrichtungen, d. h. kommerzielle und gemeinsame Einrichtungen (wie definiert) gewährt in Abschnitt 9.3.1 (4) iii, iv).</p> <p>3) Das Verschieben von FSI aus dem Bereich „Logistikeinrichtungen“ in den Bereich der Nicht-Logistikeinrichtungen (gemäß Abschnitt 9.3.1 (4) iii, iv) oder umgekehrt ist nicht zulässig, das Verschieben von FSI ist jedoch innerhalb dieses Bereichs zulässig die jeweiligen Bereiche „Logistikanlagen“ und „Nicht-Logistikanlagen“.</p> <p>4) Floating FSI bedeutet, die ungenutzten FSI-Mittel zur Verwendung in einem Projekt in ein anderes Gebäude zu nutzen. Zulässige FSI im Bereich Logistik oder Nicht-Logistik dürfen nur in identischen Abschnitten verwendet werden. Verbleibende FSI eines Abschnitts können nicht in einem anderen Sektor verwendet werden.</p>

Hinweis: Die oben genannten Ausnahmen/Konzessionen werden von der zuständigen Abteilung nur nach Überprüfung des von der Nodal Agency ausgestellten eindeutigen Ausweises gewährt und werden der Nodal Agency die Einzelheiten mitteilen.

(B) Back-End-Subventionen:

SI-Projekt	Anreiz
1 Hauptstadt Subvention	<p>Den Entwicklern des Logistikparks wird ein Kapitalzuschuss in Höhe von 25 % der zulässigen Kapitalinvestition gewährt, sofern Folgendes gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • maximal INR 25 Crores für die Einrichtung des Projekts irgendwo im Staat; • maximal INR 50 Crores für die Einrichtung der Projekte in den ausgewiesenen Logistikzonen (gemäß Abschnitt 8.4.) <p><i>Hinweis: 75 % der oben genannten Anreize werden in vier Raten auf der Grundlage der angefallenen Ausgaben in Höhe von 25 %, 50 %, 75 % und 100 % der gesamten Projektkosten bereitgestellt. Die nächsten 10 % werden nach Abschluss der Landzuteilung an alle Einheiten im Park bereitgestellt und die restlichen 15 % werden freigegeben, nachdem 80 % der Einheiten ihren kommerziellen Betrieb aufgenommen haben.</i></p>
2 Elektrizität Pflicht Befreiung	Für einen Zeitraum von 10 Jahren wird eine Befreiung von der Stromsteuer in Höhe von 100 % gewährt
3 Fähigkeit Entwicklung	Der Zuschuss zur Kompetenzentwicklung wird als Erstattung des Stipendiums in Höhe von 1.000 INR pro Auszubildenden und Monat für 6 Monate bis zu maximal 50 Auszubildenden pro Jahr für 5 Jahre pro Park gewährt
<p>Hinweis: 1) Die Summe aller Vorteile, einschließlich Ausnahmen, die für ein Projekt gewährt werden, darf 100 % der förderfähigen Kapitalinvestition gemäß der Definition in der Richtlinie nicht überschreiten.</p> <p>2) Zu diesem Zweck werden die Erstattungen für jedes Projekt nach Aufnahme des kommerziellen Betriebs und Bewertung der vom Antragsteller in Anspruch genommenen Ausnahmen anhand der von der Nodal Agency ausgestellten eindeutigen IDs (falls vorhanden) bereitgestellt.</p>	

9.4. Anlage für die Binnenschifffahrt

9.4.1. Anlegestelle

1. **Datum des Inkrafttretens** bezeichnet das Datum, ab dem diese Richtlinie in Kraft tritt.
2. **Gültigkeitszeitraum** bezeichnet den Zeitraum ab dem Datum des Inkrafttretens bis zu dem Zeitraum, für den diese Richtlinie in Kraft bleibt (5 Jahre) oder bis zu einer Änderung oder Aufhebung derselben durch die Landesregierung.
3. **Stichtag** bezeichnet das Datum des Beginns der Investition in das Projekt, falls die Investition am oder nach dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie beginnt. Falls die Investition vor dem Wirksamkeitsdatum beginnt, ist der Stichtag der

Datum des Inkrafttretens der Richtlinie. Falls jedoch vor dem Datum des Inkrafttretens nur Land erworben wird, gilt das Datum, an dem die erste Investition in einen der anderen unter Kapitalinvestition definierten Grundstücke (außer Land) am oder nach dem Datum des Inkrafttretens getätigt wird, als Stichtag Datum. Die Frist darf jedoch nicht über die Gültigkeitsdauer der Police hinausgehen.

4. **Anlegeterminal** bezeichnet jedes Terminal, das entlang des National Waterway-1 im Staat als gemeinsame Nutzereinrichtung (nicht für den Eigenbedarf genutzte Anlage) gebaut wird, um das Entladen oder Laden von Fracht zu erleichtern. Binnenschiffe **mit einer Frachturnschlagkapazität von mindestens 5000 Tonnen und einer Mindestkapitalinvestition (außer Grundstückskosten) von INR 20 Crores**
5. **Unter Kapitalinvestitionen** für förderfähige Liegeplatzterminals sind die Kosten für die Entwicklung eines solchen Liegeplatzterminals zu verstehen, einschließlich Investitionen in den Bau, die Beschaffung und Installation von Umschlaggeräten, Versorgungseinrichtungen, Werkzeugen und Ausrüstungen sowie anderen Anlagegütern für den Betrieb des im Staat entwickelten Terminals, einschließlich Investitionen in die Entwicklung der Infrastruktureinrichtungen (außer Grundstückskosten).
6. **Nicht förderfähige Kapitalinvestitionen** umfassen Betriebskapital; Goodwill; Vorläufige und präoperative Kosten; Zinsen aktiviert; In den Büchern aktivierte Aufwendungen für den Erwerb von Technologie/technischem Know-how; Beratungskosten; Lizenzgebühren; Entwurf und Zeichnungen; Patente, Lizenzen, Software und geistige Eigentumsrechte sowie Stromerzeugung, mit Ausnahme der Eigennutzung.
Solche Köpfe werden bei der Berechnung der Kapitalanlage nicht berücksichtigt.
7. **Förderfähiger Investitionszeitraum (EIP)** bezeichnet den Zeitraum für den Abschluss der Investition zur Entwicklung des förderfähigen Projekts gemäß der Definition in der Richtlinie. EIP ist der Zeitraum, der mit dem *ersten Datum der Investition beginnt, das in den effektiven Zeitraum fällt, bis zu 5 Jahren oder bis zum Datum der Aufnahme des Geschäftsbetriebs, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt*
8. **Zulässige Kapitalinvestitionen (ECI)** sind Kapitalinvestitionen, die während des in der Richtlinie definierten zulässigen Investitionszeitraums getätigt werden.
 - A. Falls die Kapitalinvestition vor dem Datum des Inkrafttretens eingeleitet wurde, sollten mindestens 80 % der Kapitalinvestition nach dem Datum des Inkrafttretens während des zulässigen Investitionszeitraums getätigt worden sein und dieselbe Kapitalinvestition wird als zulässige Kapitalinvestition zur Bestimmung des zulässigen Gesamtbetrags betrachtet Anreize.
 - B. Falls jedoch vor dem Datum des Inkrafttretens eine Investition in Grundstücke getätigt wird, sind solche Grundstücksinvestitionen nicht für Anreize berechtigt, aber die Bewertung dieser Grundstücke anhand des Buchwerts wird bei der Bestimmung der Förderfähigkeit der Projekte berücksichtigt.
9. **Entwickler** bezeichnet jede juristische Person, die als Eigentümer, Personengesellschaft, Genossenschaft, Unternehmen, Trust, Nichtregierungsorganisation (NGO), Partnerschaft mit beschränkter Haftung (LLP) oder SPV registriert ist und zum Zweck der Entwicklung des berechtigten Projekts im Sinne dieser Definition gegründet wurde Politik.
10. **Unter „Betreiber“** versteht man jede juristische Person, der die Räumlichkeiten des förderfähigen Projekts, wie in dieser Richtlinie definiert, zur Geschäftsmiete/Miete zur Verfügung gestellt wurden

Operationen. Die Vorteile/Anreize, die einem berechtigten Projekt im Rahmen dieser Richtlinie gewährt werden, werden gegebenenfalls weiterhin dem Entwickler/Betreiber dieses Projekts zur Verfügung gestellt. Für die Qualifikation als „Betreiber“ ist keine Mindestmietdauer erforderlich.

11. **Nodal Agency** bezeichnet die von der Landesregierung anschließend per Anordnung benannte Agentur zur Bearbeitung der Anträge auf Anreize im Rahmen der Richtlinie und zur Koordinierung mit verschiedenen Außenministerien zur Erleichterung der anderen in der Richtlinie gewährten Leistungen.

12. Anreize

- A) Die Landesregierung soll Investitionen für die Einrichtung von Anlegestellen entlang des Einzugsgebiets des künftigen National Waterway-1 in Uttar Pradesh fördern. Die Landesregierung stellt über eine benannte Nodal Agency Land für die Entwicklung solcher Einrichtungen zur Verfügung.
- B) Dieses Land wird auf PPP-Basis für einen Zeitraum von **maximal 30 Jahren** bereitgestellt **Jahre am Build Own Operate Transfer (BOOT)-Modell** für die Entwicklung und den Betrieb von maximal 6 solcher Projekte in Phase 1. Der Ausschreibungsparameter für die Auswahl von Entwicklern solcher Terminals basiert auf der Mindestkonzessionsdauer.
- C) Das Eigentum an dem Projekt, einschließlich Land und aller anderen entwickelten Infrastrukturen, wird nach Ablauf des Konzessionszeitraums auf die Landesregierung übertragen. Detaillierte Richtlinien hierzu werden gesondert erlassen.
- D) Den Entwicklern solcher Anlegeterminals wird **ein Kapitalzuschuss** in Höhe von 20 % der in dieser Richtlinie definierten förderfähigen Kapitalinvestitionen für die Entwicklung solcher Terminals gewährt, wobei der Höchstbetrag INR 15 Crores beträgt. Dieser Zuschuss wird in 3 Jahresraten nach Abschluss des Projekts ausgezahlt.
- E) Solche Einrichtungen müssen in den PM Gati Shakti-Masterplan für den Staat aufgenommen werden, um eine rechtzeitige Planung, Überwachung und Überprüfung der Infrastrukturentwicklung zu ermöglichen.

Notiz:

- i. Über die Standorte für die Bereitstellung von Grundstücken entscheidet das im Rahmen dieser Richtlinie eingerichtete „Empowered Committee“ (EC) auf Grundlage der Empfehlungen der benannten Knotenagentur durch Konsultation der Interessenträger.
- ii. Die maximale Anzahl von Projekten kann auf Empfehlung der benannten Knotenagentur durch das im Rahmen dieser Richtlinie eingerichtete High Level Empowered Committee (HLEC) erhöht werden. Das HLEC kann auch über die Entwicklung solcher neuer Anlegestellen und die Bereitstellung von Anreizen gemäß dieser Richtlinie auf anderen Wasserstraßen im Staat entscheiden.

9.4.2. Binnenschiff

1. „**Binnenschiff**“ bezeichnet alle „Schiffe“, die im Staat gemäß dem Binnenschiffsgesetz von 2021 registriert sind und eine **Mindestkapazität von 500 Tonnen** für den Betrieb im Einzugsgebiet der bevorstehenden Nationalen Wasserstraße 1 haben, die in den Staat fällt
2. **Kaufzuschüsse** für den Kauf von Binnenschiffen wie oben definiert für den Betrieb im Staat entlang der National Waterway-1 werden von den Herstellern dieser Schiffe bereitgestellt. Dieser Zuschuss beträgt 25 % des tatsächlichen Kaufpreises, vorbehaltlich eines Höchstbetrags von INR 5 Crores pro Schiff.
3. Der Zuschuss wird den ersten 10 Binnenschiffen gewährt, die während der Gültigkeitsdauer der Police gekauft wurden, vorbehaltlich des Kaufs von maximal 4 Schiffen pro Unternehmen.
4. **Nodal Agency** bezeichnet die von der Landesregierung anschließend per Anordnung benannte Agentur zur Bearbeitung der Anträge auf Anreize im Rahmen der Richtlinie und zur Koordinierung mit verschiedenen Außenministerien zur Erleichterung der anderen in der Richtlinie gewährten Leistungen.

Hinweis: Die maximale Anzahl von Projekten kann auf Empfehlung der benannten Knotenagentur durch das im Rahmen dieser Richtlinie eingerichtete High Level Empowered Committee (HLEC) erhöht werden. Das HLEC kann auch über die Bereitstellung von Anreizen für Binnenschiffe im Sinne dieser Richtlinie auf anderen Wasserstraßen im Staat entscheiden.

9.5. Frachtterminals

9.5.1. Wichtige Terminologien

1. **Datum des Inkrafttretens** bezeichnet das Datum, ab dem diese Richtlinie in Kraft tritt.
2. **Gültigkeitszeitraum** bezeichnet den Zeitraum ab dem Datum des Inkrafttretens bis zu dem Zeitraum, für den diese Richtlinie in Kraft bleibt (5 Jahre) oder bis zu einer Änderung oder Aufhebung derselben durch die Landesregierung.
3. **Stichtag** bezeichnet das Datum des Beginns der Investition in das Projekt, falls die Investition am oder nach dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie beginnt. Falls die Investition vor dem Datum des Inkrafttretens beginnt, ist das Stichtag das Datum des Inkrafttretens der Police. Falls jedoch vor dem Datum des Inkrafttretens nur Land erworben wird, gilt das Datum, an dem die erste Investition in einen der anderen unter Kapitalinvestition definierten Grundstücke (außer Land) am oder nach dem Datum des Inkrafttretens getätigt wird, als Stichtag Datum. Die Frist darf jedoch nicht über die Gültigkeitsdauer der Police hinausgehen.
4. **Förderfähige Frachtterminalprojekte**, einschließlich privater Abstellgleise oder Frachtterminals, umfassen zwei Arten von Projekten:

ich. Im Rahmen des Gati Shakti-Programms genehmigte Projekte: Nur Greenfield-Frachtterminals (einschließlich privater Abstellgleise oder privater Frachtterminals), die im Staat errichtet und im Rahmen des Gati Shakti Multi Modal Cargo Terminal (GCT)-Programms 2021 der indischen Regierung genehmigt wurden, siehe GO 2021/ TC (FM)/ 18/ 23 vom 15.12.2021 während der Gültigkeitsdauer dieser Richtlinie

ii. Andere als die im Rahmen des Gati Shakti-Programms genehmigten Projekte: Nur Greenfield-Frachtterminals (einschließlich privater Abstellgleise oder privater Frachtterminals), die *als gemeinsame Nutzereinrichtung (keine Eigennutzung) im Staat auf einer Landfläche von mindestens 10 Acres mit minimaler Kapitalinvestition (außer Land) entwickelt wurden Kosten) von INR 20 Crores*

5. **Kapitalinvestitionen** sowohl für Projekte, die im Rahmen des Gati Shakti-Programms genehmigt wurden, als auch für andere als GCT-genehmigte Projektkosten sind die Kosten für die Entwicklung eines Greenfield-Frachtterminals, das im Rahmen des GCT-Programms 2021 der indischen Regierung genehmigt wurde und vom GCT-Betreiber oder einem anderen Entwickler ab dem Startpunkt getragen wird am bedienten Bahnhof, ausgenommen Grundstückskosten, Kosten für die Entwicklung der Ringleitung und andere Kapitalkosten, die von Indian Railways getragen werden (gemäß Abschnitt 5 des Gati Shakti Multi Modal Cargo Terminal (GCT) Scheme 2021 der indischen Regierung) oder Kapitalkosten, die von anderen getragen werden Abteilung/Behörde der Zentral-/Landesregierung.
6. **Nicht förderfähige Kapitalinvestitionen** umfassen Betriebskapital; Goodwill; Vorläufige und präoperative Kosten; Zinsen aktiviert; In den Büchern aktivierte Aufwendungen für den Erwerb von Technologie/technischem Know-how; Beratungskosten; Lizenzgebühren; Entwurf und Zeichnungen; Patente, Lizenzen, Software und geistige Eigentumsrechte sowie Stromerzeugung, mit Ausnahme der Eigennutzung.
Solche Köpfe werden bei der Berechnung der Kapitalanlage nicht berücksichtigt.
7. **Förderfähiger Investitionszeitraum (EIP)** bezeichnet den Zeitraum für den Abschluss der Investition zur Entwicklung des förderfähigen Projekts gemäß der Definition in der Richtlinie. EIP ist der Zeitraum, der mit dem *ersten Datum der Investition beginnt, das in den effektiven Zeitraum fällt, bis zu 5 Jahren oder bis zum Datum der Aufnahme des Geschäftsbetriebs, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt*
8. **Zulässige Kapitalinvestitionen (ECI)** sind Kapitalinvestitionen, die während des in der Richtlinie definierten zulässigen Investitionszeitraums getätigt werden.
 - A. Falls die Kapitalinvestition vor dem Datum des Inkrafttretens eingeleitet wurde, sollten mindestens 80 % der Kapitalinvestition nach dem Datum des Inkrafttretens während des zulässigen Investitionszeitraums getätigt worden sein und dieselbe Kapitalinvestition wird als zulässige Kapitalinvestition zur Bestimmung des zulässigen Gesamtbetrags betrachtet Anreize.
 - B. Falls jedoch vor dem Datum des Inkrafttretens eine Investition in Grundstücke getätigt wird, sind solche Grundstücksinvestitionen nicht für Anreize berechtigt, aber die Bewertung dieser Grundstücke anhand des Buchwerts wird bei der Bestimmung der Förderfähigkeit der Projekte berücksichtigt.
9. **Entwickler** bezeichnet jede juristische Person, die als Eigentümer, Personengesellschaft, Genossenschaft, Unternehmen, Trust, Nichtregierungsorganisation (NGO), Partnerschaft mit beschränkter Haftung (LLP) oder SPV registriert ist und zum Zweck der Entwicklung des berechtigten Projekts im Sinne dieser Definition gegründet wurde Politik.

10. „**Betreiber**“ bezeichnet jede juristische Person, der die Räumlichkeiten des förderfähigen Projekts, wie in dieser Richtlinie definiert, zur Miete/Miete für den Geschäftsbetrieb zur Verfügung gestellt wurden. Die Vorteile/Anreize, die einem berechtigten Projekt im Rahmen dieser Richtlinie gewährt werden, werden gegebenenfalls weiterhin dem Entwickler/Betreiber dieses Projekts zur Verfügung gestellt. Für die Qualifikation als „Betreiber“ ist keine Mindestmietdauer erforderlich.
11. **Nodal Agency** bezeichnet die von der Landesregierung anschließend per Anordnung benannte Agentur zur Bearbeitung der Anträge auf Anreize im Rahmen der Richtlinie und zur Koordinierung mit verschiedenen Außenministerien zur Erleichterung der anderen in der Richtlinie gewährten Leistungen.

9.5.2. Anreize

1. Die Landesregierung stellt über die benannte Nodal Agency für Frachtterminals den GCT-Betreibern, die im Rahmen des PM Gati Shakti Cargo Terminal Scheme 2021 zugelassen sind, oder Entwicklern von nicht GCT-zugelassenen Frachtterminals über eine benannte Nodal Agency Land (außer Eisenbahnland) zur Verfügung.
2. Solche Grundstücke werden auf PPP-Basis für einen Zeitraum von **maximal 30 Jahren nach dem Build Own Operate Transfer (BOOT)-Modell** für die Entwicklung und den Betrieb von maximal 25 solcher Projekte in Phase 1 bereitgestellt. Der Ausschreibungsparameter für die Auswahl von Entwicklern solcher Terminals basiert auf der Mindestkonzessionsdauer.
3. Das Eigentum an dem Projekt, einschließlich Land und aller anderen entwickelten Infrastrukturen, wird nach Ablauf des Konzessionszeitraums auf die Landesregierung übertragen. Detaillierte Richtlinien hierzu werden gesondert erlassen.
4. Sämtliche Kosten für den Ausbau der Ringleitung trägt der Staat Regierung.
5. Den Entwicklern solcher Terminals wird **ein Kapitalzuschuss** in Höhe von 20 % der zulässigen Kapitalinvestition gemäß dieser Richtlinie für die Entwicklung solcher Terminals gewährt, jedoch mit einem Höchstbetrag von INR 15 Crores. Dieser Zuschuss wird in 3 Jahresraten nach Abschluss des Projekts ausgezahlt.
6. **Befreiung von der Zahlung einer erneuten Lizenzgebühr für die Lagerung von Materialien**, die auf die Lagerung von Material erhoben wird, das für die Entwicklung und den Betrieb eines solchen Anlegeterminals verwendet wird, sowohl im Ein- als auch im Ausland gemäß dem State Mining Act.
7. Solche Einrichtungen werden in den PM Gati Shakti Masterplan für den Staat aufgenommen, um die Infrastrukturentwicklung rechtzeitig zu planen, zu überwachen und zu überprüfen.

Notiz:

- ich. Über die Standorte für die Bereitstellung von Grundstücken entscheidet das im Rahmen dieser Richtlinie eingerichtete „Empowered Committee“ (EC) auf Grundlage der Empfehlungen der benannten Knotenagentur durch Konsultation der Interessenträger.

- ii. Die maximale Anzahl von Projekten kann auf Empfehlung der benannten Knotenagentur durch das im Rahmen dieser Richtlinie eingerichtete High Level Empowered Committee (HLEC) erhöht werden.

9.6. Trucker Park

9.6.1. Wichtige Terminologien _____

1. **Datum des Inkrafttretens** bezeichnet das Datum, ab dem diese Richtlinie in Kraft tritt.
2. **Gültigkeitszeitraum** bezeichnet den Zeitraum ab dem Datum des Inkrafttretens bis zu dem Zeitraum, für den diese Richtlinie in Kraft bleibt (5 Jahre) oder bis zu einer Änderung oder Aufhebung derselben durch die Landesregierung.
3. **Förderfähiges Trucker-Park-Projekt** bedeutet , **dass auf mindestens 10 Acres Land im Staat in einer Entfernung von bis zu 2 km auf beiden Seiten von Nationalstraßen/Schnellstraßen/ Staatsstraßen oder anderen wichtigen Güterverkehrswegen LKW-Abstellplätze und Park- und Rastplätze errichtet werden.** Diese Parks sollten über mindestens 85 % Parkplatzfläche mit Verkehrsfläche verfügen und die restlichen 15 % Fläche für Erholungs- und Gewerbeaktivitäten sowie andere damit verbundene Aktivitäten reserviert sein.
4. **Entwickler** bezeichnet jede juristische Person, die als Eigentümer, Personengesellschaft, Genossenschaft, Unternehmen, Trust, Nichtregierungsorganisation (NGO), Partnerschaft mit beschränkter Haftung (LLP) oder SPV registriert ist und zum Zweck der Entwicklung des berechtigten Projekts im Sinne dieser Definition gegründet wurde Politik.
5. **Unter Betreiber** versteht man jede juristische Person, der die Räumlichkeiten des förderfähigen Projekts, wie in dieser Richtlinie definiert, für den Geschäftsbetrieb zur Pacht/Miete zur Verfügung gestellt wurden. Die Vorteile/Anreize, die einem berechtigten Projekt im Rahmen dieser Richtlinie gewährt werden, werden gegebenenfalls weiterhin dem Entwickler/Betreiber dieses Projekts zur Verfügung gestellt. Für die Qualifikation als „Betreiber“ ist keine Mindestmietdauer erforderlich.
6. **Nodal Agency** bezeichnet die von der Landesregierung anschließend per Anordnung benannte Agentur zur Bearbeitung der Anträge auf Anreize im Rahmen der Richtlinie und zur Koordinierung mit verschiedenen Außenministerien zur Erleichterung der anderen in der Richtlinie gewährten Leistungen.

9.6.2. Anreize: _____

Die unten aufgeführten Ausnahmen/Konzessionen werden den Entwicklern berechtigter Truckers Parks vor Aufnahme des kommerziellen Betriebs gewährt. Solche Projekte müssen bei der von der Landesregierung benannten Nodal Agency registriert werden, die anschließend nach Prüfung der Relevanz und Vollständigkeit des Antrags ein Unique ausstellt. Eine Patronatserklärung (LoC) ist zum jetzigen Zeitpunkt für die Inanspruchnahme dieser Anreize nicht zwingend erforderlich. Allerdings müssen die Antragsteller zu einem späteren Zeitpunkt die Patronatserklärung (LoC) einholen.

SI Kopf		Anreiz
1	Befreiung von der Stempelsteuer	<p>Für die Einrichtung solcher Trucker-Parks überall im Staat ist eine Befreiung von der Stempelsteuer in Höhe von 100 % vorgesehen.</p> <p>Eine solche Befreiung gilt sowohl für den Kauf von Grundstücken als auch für die Zuteilung durch Industrie- oder Entwicklungsbehörden.</p> <p><i>Die Befreiung erfolgt gegen Vorlage einer Bankgarantie über den entsprechenden Betrag der Befreiung bei der Stempel- und Registrierungsabteilung, die bei Aufnahme des Geschäftsbetriebs innerhalb der zulässigen Frist freigegeben wird. 75 % der Landnutzungsumwandlungsgebühren werden</i></p>
2	Konzession von Landnutzungsumwandlungsgebühren	<p>erlassen</p> <p><i>Die Konzession wird gegen Vorlage einer Bankgarantie in Höhe des Konzessionsäquivalents bei der zuständigen staatlichen Behörde/Agentur gewährt, die bei Aufnahme des Geschäftsbetriebs innerhalb der zulässigen Frist freigegeben wird. 75 % der Entwicklungsgebühren sind steuerfrei</i></p>
3	Befreiung in Entwicklung Gebühren	<p><i>Die Befreiung erfolgt nach Vorlage einer Bankgarantie in Höhe des entsprechenden Betrags der Befreiung bei der zuständigen staatlichen Behörde/Agentur, die bei Aufnahme des Geschäftsbetriebs innerhalb der zulässigen Frist freigegeben wird.</i></p>
<p><u>Hinweis:</u> Die oben genannten Ausnahmen/Konzessionen werden von der zuständigen Abteilung nur nach Überprüfung des von der Nodal Agency ausgestellten eindeutigen Ausweises gewährt und werden der Nodal Agency die Einzelheiten mitteilen.</p>		

10. Richtlinienumsetzung

10.1. Bewerbungsprozess

A) Für Lagereinrichtungen, Trockenhäfen und Logistikparks

- 1) Die benannte Knotenagentur, dh UPSIDA, verwaltet die Umsetzung der Richtlinie über das Online Incentive Management System (OIMS). Es wird Folgendes ausführen:
 - A. Koordinieren Sie sich mit den zuständigen staatlichen Behörden/Agenturen, um die in der Richtlinie definierten Front-End-Leistungen zu ermöglichen
 - B. Verfolgen Sie den Status von Bewerbern, denen die „Unique Id“ ausgestellt wurde.
 - C. Überprüfen und bearbeiten Sie die Anträge für „Back-End-Subventionen“ gemäß Politik
- 2) Die Nodal-Agentur ernennt einen speziellen Nodal-Beauftragten für die Koordinierung der Überprüfung und Prüfung der Back-End-Incentive-Anträge und die Erleichterung der in der Police vorgesehenen Front-End-Leistungen.
- 3) Alle Anträge jeglicher Art von Anreizen (sowohl Front-End- als auch Back-End-Subventionen), wie in der Richtlinie definiert, müssen bei der benannten Knotenagentur, d. h. UPSIDA, zur Ausstellung einer „eindeutigen ID“ eingereicht werden. Der designierte Nodal Officer bei UPSIDA verfolgt Folgendes:
 - A. Überprüfen Sie die Bewerbungen auf Vollständigkeit und Relevanz
 - B. Untersuchen Sie die Anwendungen auf Fehler, Inkonsistenzen oder Irrelevanz
 - C. Teilen Sie etwaige Unstimmigkeiten oder Unvollständigkeiten im Antrag mit und stellen Sie eine Frage, um vom Antragsteller eine Antwort zu diesen Angelegenheiten einzuholen. d. Vergewähren Sie für die weitere Anreizverwaltung eine „eindeutige ID“ für jeden vollständigen und relevanten Antrag

Der Antragsteller kann die Vorabzuschüsse (Befreiungen/Konzessionen) gemäß dieser Richtlinie in Anspruch nehmen. Die zuständige staatliche Behörde/Behörde gewährt dem Antragsteller die Leistung nur nach Überprüfung der eindeutigen ID.
- 4) Es wird ein Prüfungsausschuss auf der Ebene des CEO UPSIDA eingerichtet. Relevante Abteilungen und Agenturen werden in den Ausschuss eingeladen, um den Anreizantrag entsprechend den Anforderungen zu prüfen.
- 5) Die Nodal Agency wird die Anträge bearbeiten und nach notwendiger Bewertung durch den Prüfungsausschuss dem Empowered Committee (EC) bzw. dem High Level Empowered Committee (HLEC) vorlegen, um die Genehmigung eines „Letter of Comfort“ oder die Auszahlung zu beantragen von Anreizen.

B) Für Binnenschiffahrtsanlagen, Frachtterminals und Truckers Park

- 1) Die Landesregierung ernennt eine benannte Knotenagentur, die die Bestimmungen dieser Richtlinie für solche Projekte verwaltet. Diese Agentur bearbeitet die Anträge für die Anreize und stimmt sich mit den zuständigen Zentral-/Außenministerien ab.
- 2) Die benannte Knotenagentur muss einen speziellen Knotenbeauftragten ernennen, der die Prüfung und Prüfung der Anträge koordiniert und die notwendige Erleichterung leistet.

- 3) Außerdem muss die Nodal Agency einen Bewertungsausschuss mit Mitgliedern aus relevanten Zentral-/Außenministerien einrichten, um den Antrag auf Genehmigung eines „Patronatsschreibens“ oder die Auszahlung von Anreizen an das Empowered Committee (EC) zu prüfen und zu empfehlen Hohes Level

Gegebenenfalls wird das Empowered Committee (HLEC) vom zuständigen Komitee (HLEC) geleitet.

10.2. Abschließende Empfehlung und Genehmigung

- 1) Für die Empfehlung jedes förderfähigen Projekts gemäß dieser Richtlinie mit einer Kapitalinvestition im Wert von bis zu INR 100 Crores wird durch eine separate Regierungsverordnung ein bevollmächtigter Ausschuss (EC) unter dem Vorsitz des Commissioner für Infrastruktur und industrielle Entwicklung (IIDC) mit Mitgliedern aus relevanten Bereichen eingesetzt Außenministerien, d. h. Wohnen, Einnahmen, Finanzen, Recht, Industrie, Verkehr, Planung usw. und Leiter der Nodal-Agentur als Mitgliedsbeauftragter.
- 2) Für die Empfehlung eines Projekts gemäß dieser Richtlinie mit einer Kapitalinvestition im Wert von mehr als INR 100 Crores wird durch eine separate Regierungsverordnung ein hochrangiges ermächtigtes Komitee (High Level Empowered Committee, HLEC) unter dem Vorsitz des Generalsekretärs gebildet, dem Mitglieder aus den zuständigen Außenministerien angehören, d. h. Wohnen, Einnahmen, Finanzen, Recht, Industrie, Verkehr, Planung usw. und Leiter der Nodal-Agentur als Mitgliedsbeauftragter.
- 3) Nach den Empfehlungen des EC oder HLEC werden die Vorschläge zur Ausstellung des „Letter of Comfort“ sowie zur Auszahlung der Leistungen zur endgültigen Genehmigung vorgelegt –
 - A. Projekte mit Kapitalinvestitionen im Wert von bis zu INR 100 Crores Ehrenwerter Industrieminister der Regierung von Uttar Pradesh
 - B. Projekte mit Kapitalinvestitionen im Wert von mehr als INR 100 Crores an das Hon'ble-Kabinettt der Regierung von Uttar Pradesh.

Die Nodal Agency zahlt die sanktionierten Leistungen in der von der Abteilung für industrielle Entwicklung der Regierung vorgeschriebenen Weise aus. von bis

10.3. Sonstige Allgemeine Geschäftsbedingungen

- 1) Diese Richtlinie tritt mit dem Datum ihrer Bekanntgabe in Kraft und bleibt für einen Zeitraum von 5 (fünf) Jahren oder bis zur Erklärung einer neuen oder überarbeiteten Richtlinie gültig, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.
- 2) Nach der Bekanntgabe dieser Richtlinie wird kein neuer Antrag gemäß der UP Warehousing and Logistics Policy (W&L) 2018 mehr berücksichtigt. Die UP W&L Policy 2018 wird mit der Bekanntgabe dieser Richtlinie aufgehoben.
 - a) Projekte mit einem genehmigten Anreizpaket im Rahmen der UP W&L-Richtlinie 2018 haben weiterhin Anspruch auf die Vorteile. Im Falle einer Änderung der Patronatserklärung, die bereits für Projekte im Rahmen der UP W&L-Richtlinie 2018 ausgestellt wurde, erfolgen die Änderungen gemäß den in der UP W&L-Richtlinie 2018 festgelegten Bedingungen
 - b) In Fällen, in denen die Genehmigung einer Patronatserklärung für Anreize im Rahmen der UP W&L-Richtlinie 2018 bei UPSIDA in Betracht gezogen wird, besteht die einmalige Möglichkeit, sich entweder im Rahmen dieser neuen Richtlinie gemäß den Bedingungen von zu bewerben

- Bedingung, die in dieser neuen Richtlinie festgelegt ist, oder weiterhin gemäß der UP W&L-Richtlinie 2018 berücksichtigt werden.
- c) Diese Option wird den im Rahmen der UP W&L-Richtlinie 2018 geprüften Anträgen für die Dauer eines Jahres ab dem Datum der Bekanntgabe dieser Richtlinie gewährt.
- 3) Projekte, die einen bestimmten Anreiz im Rahmen dieser Richtlinie nutzen, sind nicht berechtigt, Anreize im Rahmen anderer Richtlinien/Programme der Landesregierung in Anspruch zu nehmen. Alle in dieser Richtlinie genannten Anreize können zusätzlich zu den Anreizen in Anspruch genommen werden, die im Rahmen eines Programms/einer Richtlinie der indischen Regierung verfügbar sind.
- 4) Falls Klarheit über die Auslegung dieser Richtlinie erforderlich ist, ist das Ermächtigte Komitee (EC) zu konsultieren und die vom ehrenwerten Industrieminister genehmigten Empfehlungen des EC zu berücksichtigen.
- 5) Die Richtlinie kann im Laufe der Umsetzung gemäß den Empfehlungen des hochrangigen ermächtigten Ausschusses (HLEC) zur Genehmigung durch das ehrenwerte Kabinett geändert und modifiziert werden; Alle derartigen Ergänzungen und Modifikationen gelten jedoch prospektiv und schränken keine bereits im Rahmen der Police gewährten Vorteile oder Vergünstigungen ein.
- 6) Andere Änderungen der Richtlinie im Zusammenhang mit der Änderung der Gesamtobergrenze der Anreize und der maximalen Anzahl zulässiger Projekte erfolgen jedoch auf Empfehlung des HLEC und mit Zustimmung des ehrenwerten Ministerpräsidenten.
- 7) Standardbetriebsverfahren und andere Modalitäten für steuerliche und nichtsteuerliche Anreize sowie andere Aspekte der Richtlinie werden in den detaillierten Richtlinien dargelegt, die durch eine separate Regierungsverordnung zur Umsetzung dieser Richtlinie bekannt gegeben werden.
