



DISTINATION UTTAR PRADESH

Invest in BIDA

우타르프라데시 창고 및
2022년 물류정책



우타르프라데시 창고 및 2022년 물류정책

목차

	약어 목록	삼
1.	배경	4-5
2.	우타르프라데시의 시나리오	5
삼.	정책에 대하여	6-8
4.	강력한 인프라 개발	7-11
5.	종합물류기획	11-13
6.	지속가능한 물류	13-14
7.	물류 생태계 지원	15
8.	물류투자 유치	16-19
9.	인센티브 제도	19-40
10.	정책 시행	40-42

약어

1. GDP 국내 총생산
2. GST 상품 및 서비스세
3. CAGR 4. 복합 연 성장률
- DFC 전용 화물 통로
5. EDFC 동부 전용 화물 통로
6. WDFC 박수 서부 전용 화물 통로
7. 종합물류실천계획
8. GSDP 국내 총생산
9. PPP 공공-민간-파트너십
10. 리드 여러 주에 걸친 물류 용이성
11. 브랩 비즈니스 개혁 실행 계획
12. UPSIDA 우타르프라데시주 산업개발청
13. LoC 위안장 14. NLP 국가 물류 정책
15. ICD 내륙 컨테이너 창고
16. CFS 컨테이너 화물역
17. AFS 항공 화물 기지
18. 캘리포니아 통제된 분위기
19. 그리고 Modified Atmosphere 개별 급
20. IQF 속 냉동 개인 화물 터미널 PM Gati
- 21차 PFT Shakti 네트워크 계획 그룹 인프라 및 산
22. PMGS 23. 업 개발 위원 기술 지원
- NPG 24. 부서
- IIDC
25. TSU 26. 최고 경영자
- CEO 27. UPCB UP 오염 제어 보드
28. IoT 사물 인터넷 고급 교통 관
29. ATMS 리 시스템
30. UPSDM UP 기술 개발 임무 31. IDTR 운전자 훈련 및 연구 연구소
32. NSDC 국가 기술 개발 공사 33. NGO 비정부기구
34. EIP 적격 투자 기간 35. PIU 정책 실행 단위 36. EC 권한 위원회 고위 권한 위원회
- 인도 내륙 수로 당국
37. HLEC 38. 이와이

1. 배경

물류는 세계 경제에서 큰 역할을 합니다. 사업의 본질은 무역을 통해 상품이나 서비스를 돈으로 교환하는 것입니다. 물류는 이러한 상품과 서비스가 거래를 완료하는 데 사용되는 경로입니다. 물류산업은 경제발전에도 크게 기여할 뿐만 아니라, 환경적, 사회적 문제를 해결하는 데에도 중요한 역할을 담당하고 있습니다. 시장이 발전함에 따라 회사는 고객에게 더 나은 서비스를 제공하기 위해 다양한 공급망 전략을 채택하고 있습니다. 글로벌 물류 시장은 2017년 7조 6,412억 달러로 평가되었으며, 2020년부터 2027년까지 CAGR 6.5%로 성장하여 2027년에는 12조 9,756억 4천만 달러에 이를 것으로 예상됩니다(글로벌 물류 시장 통계, 2021-2027). 아시아 시장은 전 세계 성장과 글로벌 투자 측면에서 글로벌 물류 활동의 중심이 될 것으로 예상됩니다. 2020년부터 2025년까지 중국, 일본, 인도가 주도하는 글로벌 전자상거래 물류 시장 성장의 57%를 차지할 것으로 예상됩니다(Statista, 2022).

물류는 인도 내 무역을 결정하는 중요한 요소이며 전체적으로 세계 무역에서 인도의 경쟁력을 높이는 데 중요합니다. 인도의 GDP 대비 물류 비용은 선진국의 7~8%, 기타 BRIC 국가의 9~10%에 비해 13~14%로 높습니다. 물류비를 1%만 절감해도 연간 약 14억 루피(INR)의 절약을 의미합니다. 따라서 강력하고 잘 통합된 시스템을 개발해야 하는 본질적인 필요성이 있습니다.

국내의 효율적인 물류생태계를 구축합니다.

2018년 물류성과지수에서 인도의 순위는 2014년 54위에서 2018년 44위로 10위나 올랐습니다(세계은행 2018). 인도의 물류 산업 가치는 현재(2021회계연도) 1,500억 달러로 국가 GDP의 14.4%를 차지하며 2025년에는 3,800억 달러에 이를 것으로 예상됩니다(물류 기술 위원회, 2022). 글로벌 팬데믹으로부터 회복된 인도의 물류 산업은 디지털화로 인해 CAGR 10~12%의 높은 성장을 이룰 준비가 되어 있습니다(Statista, 2022). 현재 인도의 화물 운송은 주로 도로를 통해 이루어지며 화물 이동의 59%를 차지합니다. 화물 수요의 약 35%는 철도로 충족되고, 6%는 수로로, 1% 미만은 항공으로 충족됩니다(Niti Ayog, 2021).

인도 연방 정부는 인도 내 물류 인프라의 포괄적인 개발을 보장하기 위해 다양한 계획을 취해 왔습니다. 이는 주로 4개 기둥 즉, 4개 기둥을 기반으로 합니다. 인프라 개발, 물류 계획, 사전 예방적 거버넌스 및 기술 채택. 여기에는 FDI 규범 완화, GST 시행, 전자상거래 성장 촉진, 규제 정책의 긍정적인 변화, "Gatishakti", "Sagarmala", "Make in India"와 같은 프로그램을 통한 전반적인 인프라 및 산업 개발이 포함됩니다.

인도 정부는 2개의 전용 화물 통로를 마련할 예정입니다.

(DFC) 즉, 화물 운송을 위한 고속, 고용량 철도 통로인 EDFC(동부 전용 화물 통로) 및 WDFC(서부 전용 화물 통로)입니다. 이러한 회랑이 물류 비용과 운송 시간을 줄임에 따라 델리-मुंबई 산업(DMIC)과 암리차르-콜카타 회랑(AKIC)과 같은 두 가지 유명한 산업 회랑이 이 두 DFC 주변에 생겨나고 있습니다. 기타 프로젝트로는 다중 모드 물류 단지, 고속철도 시스템,

고속도로, UDAN - 지역 항공 연결 계획 등도 물류 지출 비용을 GDP의 14%에서 10% 미만으로 줄이기 위해 시행되고 있습니다.

중앙 정부는 또한 인도 물류 부문의 집중적 발전을 위해 적극적이고 효과적인 거버넌스를 강조하고 있으며 2017년 인도에서 시작된 물류 산업의 조화로운 성장을 보장하기 위해 전담 물류 부서를 설립했습니다. 연합 정부는 PM Gati Shakti National을 출범시켰습니다. 인도의 인프라 및 산업 개발을 위한 통합적이고 포괄적인 프로젝트 계획을 위한 2021년 마스터 플랜으로 인도의 물류를 더욱 개선할 것입니다. 최근 중앙 정부는 종합물류행동계획(CLAP)을 제공하여 서비스(프로세스, 디지털 시스템, 규제 프레임워크) 및 인적 자원의 효율성을 향상시키려는 국가 물류 정책 2022를 발표했습니다.

2. 우타르프라데시에서의 시나리오

우타르프라데시는 인도에서 4번째로 면적이 큰 주로 인도 인구의 17%를 차지한다. 수도권(National Capital Region)에 인접한 전략적 위치에 있어 동부 수출 항구와 인도 중부로 향하는 수익성 높은 관문을 제공합니다.

주정부는 투자자들에게 광범위한 소비자 및 노동 시장을 제공합니다. 현재 현재 가격으로 우타르프라데시의 국내총생산(GSDP)은 2021~22년에 미화 2,949억 달러(INR 21조 7400억)로 추산됩니다(MoSPI, 2022).

국가 GDP의 약 8%를 기여하는 우타르프라데시는 투자자 친화적인 정책, 개혁 및 적극적인 거버넌스를 통해 1조 달러 규모의 경제가 되겠다는 목표를 세웠습니다. 이를 위해 주정부는 INR 10 lakh crores에 대한 투자를 유치할 계획입니다. 이에 주정부는 제조와 물류가 본질적으로 연결되어 있어 급속한 산업화와 인프라 개발을 적극적으로 추진하고 있습니다.

우타르프라데시는 인도에서 가장 선호하는 투자처 중 하나로 부상했습니다. 최근 몇 년 동안 주는 인도의 주요 투자 대상지로 자리매김했습니다. 우타르프라데시주의 상품 수출은 FY21에 163억 9천만 달러, FY22에 188억 3천만 달러에 달했습니다(2022년 2월까지).

2021년 FDI 유입 측면에서 인도는 인도에서 11위를 차지했습니다. 2019년에는 Rs 상당의 147건의 투자 의도가 있었습니다. 16,799억 달러(미화 24억 달러)가 주(DPIIT)에 제출되었습니다. 물류 개발과 물류 편의성 제공에 중점을 두고 우타르프라데시는 LEADS(Logistics Ease Across Different States)의 Landlocked 클러스터 내에서 "성취자" 카테고리로 분류되었습니다.

설문조사 2022. "철도 인프라 품질" 측면에서 선도적인 국가 중 하나로 인정받았으며 PM Gati Shakti 포털(LEADS 2022)에 필수 데이터 계층을 통합하는 프로세스를 선도하는 국가로 인정받았습니다. 이전에 우타르프라데시는 지난 2021년 LEADS(Logistics Ease Across Different States) 순위에서 7계단 뛰어올라 6위를 차지했으며 "최고 개선국"으로 분류되었습니다.

3. 정책에 대하여

3.1. 비전

국가 내 통합물류생태계를 구축하고 다양한 운송수단을 연결하여 물류비용과 시간을 절감함으로써 경쟁력 제고, 기업운영 효율성 제고 및 비즈니스 제공

주의 우호적인 무역 및 투자 환경.

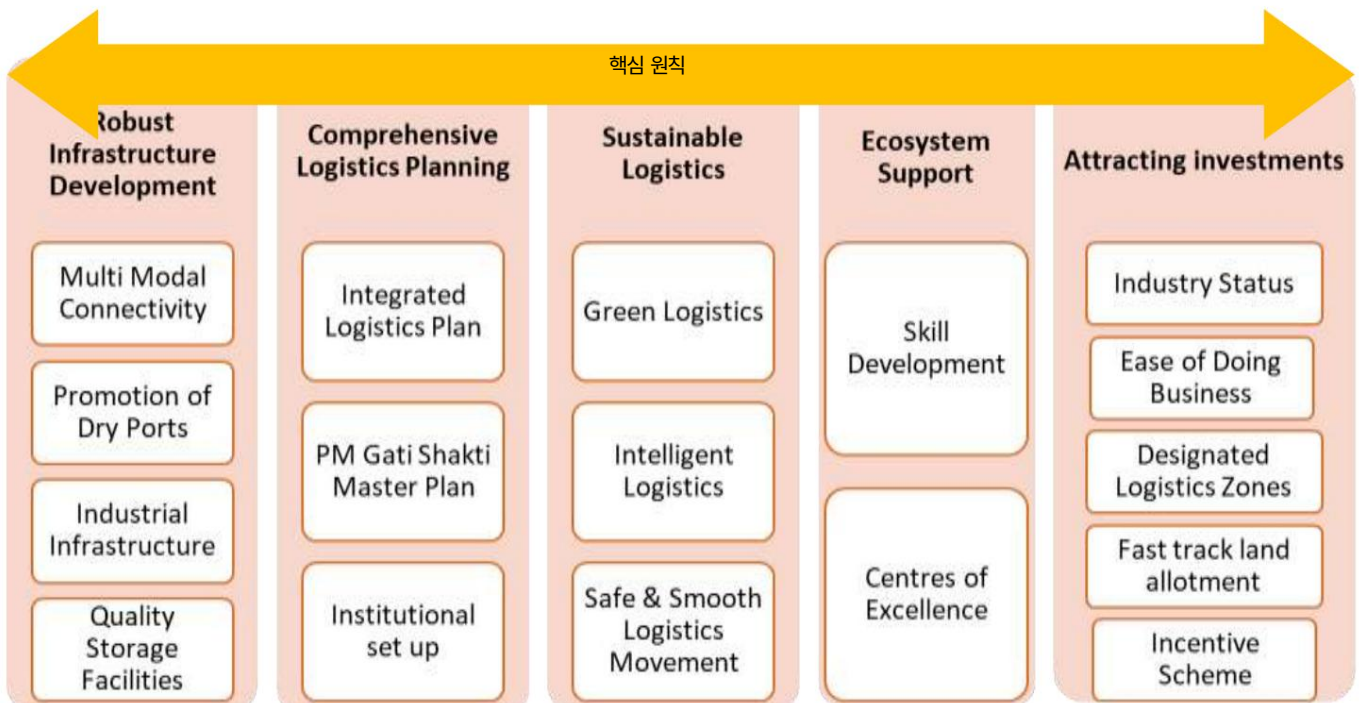
3.2. 목표

국가는 다음을 통해 정책 비전을 달성하는 것을 목표로 합니다.

1. 주의 경제 허브에 대한 라스트 마일/퍼스트 마일 연결성을 제공하기 위해 향상된 교통 연결을 위한 복합 교통 수단을 촉진하는 강력한 교통 인프라 네트워크를 구축합니다.
2. 경제 활동을 활성화하고 대규모 고용 기회를 창출하기 위해 기존 창고 및 물류 인프라를 업그레이드 및 개선합니다.
3. 감소를 위해 국가 내 물류 서비스의 통합 개발을 촉진합니다.
물류비용 및 효율성 향상
4. 물류 부문 발전을 위한 효과적인 관리 및 통합 계획을 위한 효과적인 제도적 거버넌스 메커니즘을 구축합니다.
5. 주 내 물류 시설 설립에 대한 민간 투자를 유치합니다.
순방향 및 역방향 연결
6. 물류 산업의 요구에 부응하기 위해 인력의 우수성과 기술 향상, 재교육 및 역량 강화를 장려합니다. 7. 자동화, 녹색 물류 및 안전을 가능하게 하는 기술 및 현대 관행 채택을 촉진하여 스마트 물류 관행을 확립합니다.

3.3. 전략개요

이 새로운 정책을 통해 국가는 물류 부문의 포괄적인 발전을 위해 국가에 민간 참여를 유치하기 위한 전략을 제시합니다. 이는 다음과 같이 표현될 수 있습니다.



3.4. 정책 범위

인도 정부가 국가 물류 정책 2022에서 정의한 대로 '물류'는 생산 및 소비 지점 간 상품 운송 및 취급, 보관, 부가가치 및 관련 서비스를 의미합니다. “물류 인프라”

도로, 철도, 해운, 내륙 수로, 항공로, 파이프라인 등으로 연결된 항구, 역, 복합물류단지(MMLP), 창고 및 기타 사업장으로 더 잘 인식되는 노드와 연결로 구성됩니다. 다양한 운송업체(2022년 9월 28일자 DPIIT GO를 통해 공개된 국가 물류 정책(NLP) 2022의 섹션 2).

위의 관점에서 정책에는 다음이 포함됩니다.

1) "저장 시설"에는 다음이 포함됩니다.

- ㄱ. 벌크/브레이크 벌크 형태의 화물을 처리하고 보관하기 위해 개발된 개방형/폐쇄형 창고를 포함한 창고;
- ㄴ. 고체 및 액체 형태의 벌크 화물을 저장하기 위한 수직 저장 구조로 제작된 사일로;
- ㄷ. 제어/수정된 대기 챔버, 가변 습도 챔버, 급속/폭발 냉동, 이동식 사전 냉각 밴, 냉동 차량 및 계량, 분류, 등급 지정, 포장, 사전 냉각, 안개 처리 및 기타 공정.

2) “물류 단지 및 건조항”에는 지원 저장 시설이 있거나 없는 내륙 컨테이너 창고, 컨테이너 화물역 및 항공 화물역을 포함한 복합 물류 단지 및 운송 터미널이 포함됩니다.

3) 기타 시설은 다음과 같습니다 -

- ㄱ. 트럭 주차 및 휴게 공간을 위한 트럭 운전자 주차 공간 또는 레이 베이
- ㄴ. 민간 철도 사이딩 및 화물을 포함한 화물 터미널 터미널
- ㄷ. 정의된 바지선, 예인선, 제트 페리 등을 포함한 내륙 선박 내륙 선박법 2021 및 접안 터미널

전략 1

4. 강력한 인프라 개발

국가는 잘 발달된 사회적, 물리적, 산업 기반 시설을 갖추고 있습니다. 우타르프라데시는 인도에서 가장 긴 국도 및 철도망을 보유하고 있습니다.

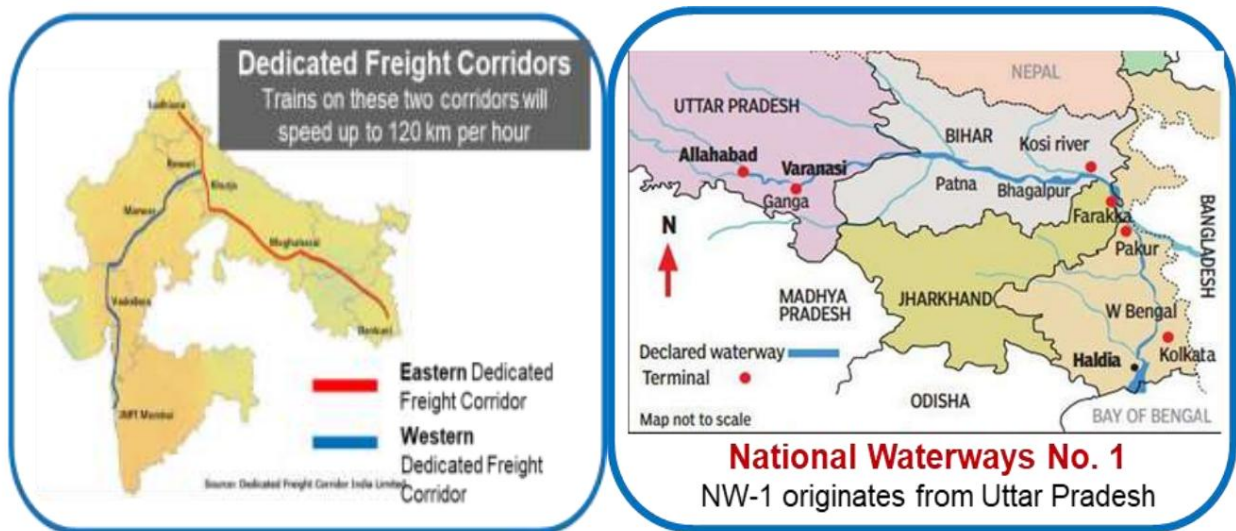
또한 48개의 국도, 13개의 기존 및 향후 고속도로, 5개의 기존 및 향후 국제 공항, 20개 이상의 국내 항공 연결 경로 및 모든 주요 도시로의 철도 연결을 통해 우수한 연결성을 갖추고 있습니다.

4.1. 다중 모달 연결

우타르프라데시주 정부의 장기 전략은 항공, 수자원, 도로, 철도 네트워크의 연결망을 구축하여 물류를 용이하게 하는 것입니다.

업계는 글로벌 및 국내 시장에 접근합니다. 이 정책은 산업 투자 잠재력을 활용하기 위해 주 내 원활하고 저렴한 물류를 보장하기 위해 이 네트워크를 강화하는 것을 목표로 합니다.

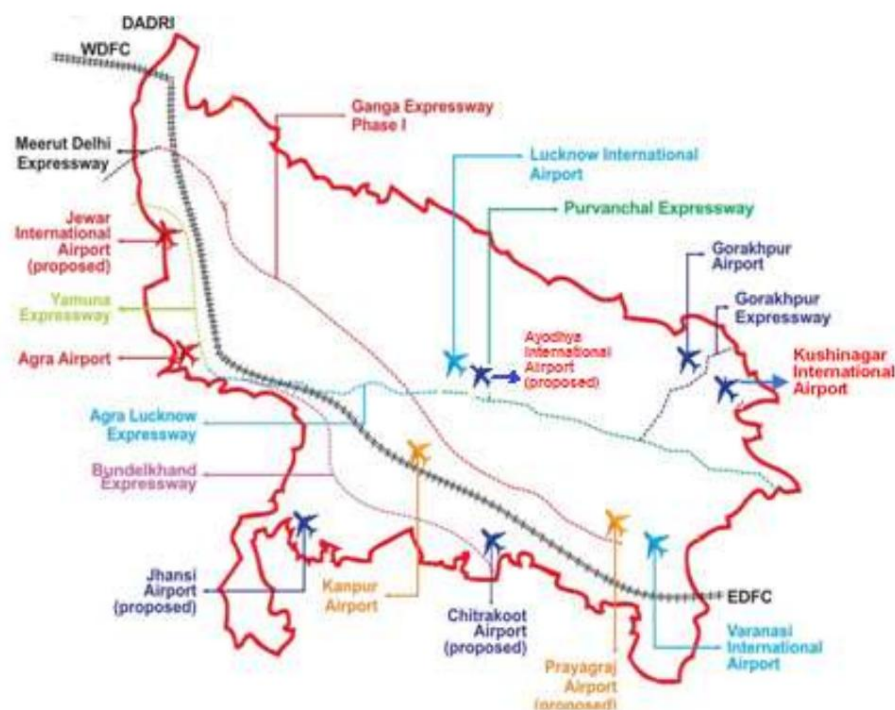
- a) 국가 최대 규모의 철도 네트워크(16,000KM 이상)를 호스팅하는 것 외에도 주는 서부 전용 화물 통행로(WDFC)와 동부 전용 화물 통행로(EDFC)의 상당 부분을 보유하고 있습니다. WDFC는 뭄바이(서인도)의 JNPT 항구에 대한 쉬운 접근을 제공할 것이며 EDFC의 57%가 UP를 통과하고 콜카타(인도 동부)의 Haldia 항구를 연결하므로 주에서는 이 두 화물을 모두 활용할 수 있는 전략적 프레임워크를 만들었습니다. 북동. EDFC와 WDFC의 두 통로가 Dadri(Gautambuddha Nagar 지구에 위치)에서 교차하므로 국가는 물류 부문에서 독특한 이점을 갖고 있습니다.



- b) Prayagraj와 Haldia 항구를 연결하는 국내 최초의 내륙 수로 중 거의 1,100KM가 이미 주에서 운영되고 있습니다. 바라나시의 다중 모달 터미널과 다양한 플로팅 터미널이 Ghazipur/Rajghat, Ramnagar(Varanasi) 및 Prayagraj 터미널의 NW-1을 따라 운영됩니다.

- c) 가장 높은 국도 네트워크 중 하나가 있는 곳일 뿐만 아니라

국내에서 우타르프라데시는 13개의 기존 및 향후 고속도로를 갖춘 고속도로 국가로 자리매김했습니다. 6개의 고속도로가 완성(1225km)되었으며 7개는 다양한 개발 단계에 있습니다. 이러한 고속도로는 주에서 절실히 필요한 전반적인 사회 경제적 발전을 가져오고 있습니다. 또한, 이러한 고속도로를 따라 새로운 산업 통로를 개발할 수 있는 기회가 있습니다.



d) 르크나우(Lucknow), 바라나시(Varanasi), 쿠시나가르(Kushinagar)에 기존 국제공항이 있고 제와르(Jewar)와 아요디아(Ayodhya)에 새로운 공항이 건설되고 있는 가운데 우타르프라데시는 5개의 국제공항을 보유한 국내 유일한 주가 될 것입니다. 또한, 국내 연결을 위해 지역 연결 계획(RCS)에 따라 7개 공항이 운영되고 있으며, 또 다른 8개 공항이 파이프라인에 있습니다. Jewar 공항은 5000헥타르가 넘는 인도 최대 규모의 국제공항 중 하나로 자리잡을 예정입니다. 또한, 국내 항공 연결을 위한 20개 이상의 노선이 확인되었습니다.

4.2. 건항 추진

우타르프라데시는 주의 전역에 걸쳐 수출 클러스터가 퍼져 있는 내륙 주입니다. 따라서 국가는 항구로의 수출 화물 이동을 촉진하기 위해 일정 기간 동안 건조 항구를 개발해 왔습니다.

- 우타르프라데시의 기존 물류 인프라에는 국내선과 EXIM 터미널이 결합된 모라다바드 철도, 칸푸르의 철도 연결 Pvt 화물 터미널 및 내륙 컨테이너 창고(ICD), 다드리 터미널의 ICD 및 칸푸르 ICD가 포함됩니다.
- 주정부는 내륙 수로를 따라 곧 터미널을 건설하고 화물 통로를 따라 다중 모드 터미널을 건설할 수 있다는 이점이 있습니다. Dadri의 MMLH(Multi-Modal Logistics Hub)와 Boraki의 MMTH(Multi-Modal Transport Hub)도 개발 중이며, 이는 이 부문에 더욱 활력을 불어넣을 것입니다.
- 100에이커가 넘는 인도 최초의 “화물 마을”이 바라나시에 등장합니다. 동부 UP 수출 허브를 항만과 연결

동인도의 이 마을은 인바운드 및 아웃바운드 화물의 환적 허브 역할을 할 것입니다.

주 정부는 도로 통로, 4차선 및 6차선 고속도로의 고품질 네트워크, 상호 연결 도로 등에 접근할 수 있는 적절한 위치에 기존 건조 항구, 내륙 컨테이너 창고, 화물 정류장 및 물류 터미널을 강화하는 것을 목표로 합니다. 주 정부는 계획 이 정책을 통해 주 내 현대적인 시설을 갖춘 건항을 개발하기 위한 민간 투자를 유치합니다.

4.3. 산업 인프라

급속한 인프라 개발의 결과로 최근 몇 년 동안 주 내에서 산업 클러스터/허브 및 공공-민간-파트너십(PPP) 프로젝트의 개발이 상당히 증가했습니다.

a) 인도 정부는 국가 산업 통로 프로그램(National Industrial Corridor Program)의 일환으로 WDFC 및 EDFC의 화물 통로와 함께 다양한 산업 통로 프로젝트를 개발하고 있습니다. 델리 뭄바이 산업 회랑(DMIC) 및 암라차르 콜카타 산업 회랑(AKIC). 이러한 경로는 인도의 저명한 수출 및 제조 허브를 포함하여 인도의 신규 산업 도시 개발을 목표로 합니다.

b) DMIC-AKIC과 함께 진행되는 중요한 프로젝트에는 Greater Noida의 DMIC 집수 지역을 따라 통합 타운십 개발이 포함됩니다. AKIC 프로젝트에 따라 제안된 통합 제조 클러스터(IMC)

프라야그라지(Prayagraj)와 아그라(Agra).

c) 2019년에 계획된 기타 주요 산업 인프라 프로젝트 중 일부 상태 포함-

- 인도에서 발표된 2-방어 산업 회랑 중 하나는 우타르프라데시에서 UP 내 6노드에 등장할 예정입니다. Agra, Aligarh, Kanpur, Lucknow, Jhansi 및 Chitrakut 5000ha 이상의 토지.
- 주 최초의 의료기 단지가 Yamuna 고속도로를 따라 개장되었습니다. 최초의 영화 도시와 장난감 공원, 의료 공원, 수공예 공원과 같은 프로젝트가 야무나 고속도로를 따라 다가오고 있습니다.
- Yamuna 고속도로를 따라 있는 물류 허브, 다가오는 Jewar 국제 공항 근처의 MRO/화물 단지 및 고속도로를 따라 있는 물류 센터/허브가 주에서 계획되고 있습니다.
- Bareilly의 Mega Food Park, Unnao의 Transganga City, Gorakhpur의 Plastic Park, Gorakhpur의 Garment Park 및 Lucknow, Kanpur, Agra, Ghaziabad, Gorakhpur 및 Aligarh의 여러 Flatted Factory 단지를 포함한 기타 프로젝트가 계획 중입니다.

물류가 용이해지면 주에서 이러한 산업 인프라 프로젝트가 더 많이 진행될 가능성이 높으며, 이는 결과적으로 투자 모멘텀을 강화하고 경제 성장을 촉진할 것입니다. 따라서 이 정책은 다음과 같은 중요한 역할을 할 것입니다.

주 내 이러한 산업 인프라 개발을 위한 지원 생태계입니다.

4.4. 고품질 저장 시설

UP는 인도에서 가장 큰 저장 용량을 보유하고 있으며 총 철도 창고(689개)와 냉장 창고(2406개)를 보유하고 있으며 주의 저온 저장 용량은 인도에서 가장 높으며 국가 용량의 39.84%를 차지합니다(LEADS, 2021). 우타르프라데시는 이미 농업 분야의 주요 국가이고 전자, 제약, 국방 등의 제조를 촉진할 계획을 갖고 있으므로 산업 통로, 고속도로, 화물 통로 등과 함께 현대 기술을 갖춘 고품질 저장 시설을 개발하는 것이 중요합니다. 주 정부는 해당 부문에 대한 민간 투자를 유치하여 이 정책을 통해 주 전역에 고품질 저장 시설을 개발할 수 있도록 하는 것을 목표로 합니다.

이 정책은 내부 테스트 실험실을 갖춘 등급 지정, 분류 및 포장 시설을 포함한 현대적인 시설을 갖춘 소매 연결 창고 설정을 권장합니다. 또한, 냉장보관 인프라 확충을 통해 부패성 상품의 유통기한을 연장하고 품질을 유지함으로써 농산물 수출을 촉진할 수 있습니다. 주 정부는 또한 다양한 정부 기관이 소유한 기존 저장 시설을 파악하고 협력부, 원예부, 농업부 등과 같은 관련 국무부/기관을 통해 민간 단체의 업그레이드를 촉진할 것입니다.

전략 2

5. 종합물류기획

인도의 물류 산업은 고도로 세분화되어 있기 때문에 물류 서비스의 불균형한 유통을 제거하기 위한 통합적이고 포괄적인 계획이 거버넌스의 매우 중요한 측면이 됩니다. 인도 정부가 국가 무역 경쟁력 향상을 위해 전체적인 물류 계획에 중점을 두고 있는 만큼, 주 정부 역시 물류 계획에 주력하고 있습니다.

우타르프라데시 주 정부도 이러한 맥락에서 여러 조치를 취했습니다.

5.1. 통합 국가 물류 계획:

물류 부문의 전체적인 발전을 위해 주 정부는 주 전역의 원활한 연결성과 신속한 화물 이동을 보장하여 수출 허브 전반에 혜택을 주기 위해 포괄적인 통합 주 물류 계획을 개발했습니다. 개선 및 개발 분야는 계획을 통해 정기적으로 모니터링 및 검토되고 있습니다.

또한 이러한 맥락에서 주정부는 도시 주변의 물류를 개발하기 위해 Agra, Kanpur, Varanasi, Prayagraj, Lucknow, Ghaziabad & Meerut 등 확인된 7개의 스마트 화물 도시에 대한 도시 물류 계획을 준비하는 과정에 있습니다.

지역과 마을. 이는 도시가 현재 화물 성과를 매핑하고, 현재와 미래의 요구 사항을 정의하며, 각 영역의 개혁 영역을 식별하는 데 도움이 될 것입니다.

5.2. PM Gati Shakti 국가 마스터플랜과 통합

우타르프라데시는 프로젝트 계획을 촉진하고 주의 물류 인프라 개발을 가속화하기 위해 주 마스터플랜을 PM Gati Shakti 국가 마스터플랜(PMGS-NMP)과 통합하는 주요 주 중 하나입니다. NMP 출시 이후 관련 국무부 Bhaskaracharya 국립 우주 응용 및 지리 정보학 연구소(BISAG-N) 및 원격 감지 응용 센터 UP(RSAC-UP)과 협력하여 지리 참조 및 온라인 자산 매핑을 위해 동원되었습니다.

지금까지 주정부는 인도 정부가 식별한 20개의 필수 계층을 모두 성공적으로 통합했습니다. 또한 프로젝트 계획에 중요한 것으로 확인된 27개의 추가 레이어가 주 포털 내에 생성되었습니다. 이 정책은 주의 강력한 인프라 개발을 위해 국가 마스터 플랜(NMP)과 통합된 접근 방식을 채택할 것입니다. GatiShakti NMP는 도로, 고속도로, 항구, 공항, 다중 모드 터미널 등에 대한 투자를 통해 물류 부문에 가장 큰 혜택을 줄 것입니다.

5.3. 물류계획을 위한 제도적 장치 마련

또한 국가는 물류 부문 개발을 위한 전담 Nodal Officer, 국가 물류 셀 및 물류 조정 위원회로 구성된 포괄적인 제도적 장치를 갖추고 있습니다. 2021년 1월 8일자 정부 명령 번호 107/77-6-2021에 따라 인프라 및 산업 개발부 추가 최고 비서관의 주재 하에 전용 "물류 셀"이 설치되었습니다. 이 전용 셀은 시너지 효과와 신속한 의사 결정을 보장합니다. 주 내 물류 개발 계획에 있어 민간 항공, 운송, 전력, 원예, 창고 공사 및 기타 관련 부서를 포함한 부서 간. 또한 2021년 1월 8일자 정부 명령 No. 108/77-6-2021에 따라 최고 비서관의 의장으로 물류 조정 위원회가 구성되었습니다.

또한, 도시 물류 조정 위원회는 주택 및 도시 계획 추가 수석 비서관의 주재 하에 설치되었으며, UP에서 확인된 7개 스마트 화물 도시의 도시 물류 위원회는 각 지방자치단체 위원의 주재 하에 정부 명령 제 1호에 따라 설치되었습니다. 2021년 9월 9일자 8-3099/262/2021. 도시 물류 조정 위원회는 인도 정부와의 협의 및 조정과는 별도로 주의 물류 인프라를 구축하기 위한 도시 수준 위원회의 구성, 개혁, 구현 및 모니터링을 담당합니다. 도시 수준의 위원회는 도시 물류 계획 수립과 해당 지역의 물류 인프라 지상 개발을 담당합니다.

마찬가지로, 주에서 Gati Shakti 구현을 위해 장관급 장관이 PMGS의 주 수준 Nodal 장관으로 임명되었습니다. 권한 있는 비서 그룹(EGoS)은 2022년 2월 2일자 IID6 GO No 177/77-6-2022를 통해 최고 비서의 의장으로 설립되었습니다. 또한 2022년 5월 28일자 IID 6 GO No 1122/77-6-2022에 따라 인프라 및 산업 개발 위원(IIDC)의 의장으로 네트워크 계획 그룹(NPG)이 설립되었으며 기술 지원 부서(TSU)가 설립되었습니다. CEO(최고 경영자)의 의장으로 설립된 Invest UP vide IID 6 GO No. 1122/77-6-2022(2022년 5월 28일자).

이를 통해 국가는 중앙 정부 지침에 따라 물류 계획을 위한 포괄적인 제도적 장치를 마련했으며, 이는 국가 내 물류 부문의 통합 계획 및 포괄적인 발전을 위해 계속 노력할 것입니다.

전략 3

6. 지속가능한 물류

6.1. 녹색물류

이 정책은 스마트 창고업, 태양 에너지 사용, 도로 혼잡 완화를 통해 배출가스 감소, IoT(사물인터넷), AI, 블록체인 등과 같은 4차 산업혁명 활용을 촉진하여 다양한 물류 시설 전반의 프로세스 효율성을 향상시키는 것을 목표로 합니다. 주에서 지속 가능하고 친환경적인 물류를 활성화합니다. 이를 위해 이 정책은 물류 산업에서 녹색 조치를 채택하기 위한 민간 투자를 장려합니다. 여기에는 물류 산업에 대한 개방적인 접근을 허용함으로써 포로 태양광 발전을 장려하려는 주정부의 노력도 포함됩니다.

주에서는 또한 다가오는 도시 물류 계획을 통해 라스트 마일 연결성을 보장하고 올바른 모드 혼합(효율적 모드/친환경 모드에서 에너지 공유 증가)을 촉진함으로써 운송 모드의 효율성 개선을 촉진해야 합니다. 이러한 계획은 또한 원활한 물류 이동, 전기 이동성, 역물류를 촉진하여 유휴 시간을 최소화하고 기술 혁신을 촉진하여 물류의 오염 영향을 최소화하고 용량 활용을 최적화해야 합니다.

6.2. 혁신과 지능형 물류

이 정책은 원활한 연결을 위해 보다 간결하고 스마트한 물류를 제공하기 위해 현대 기술과 디지털 혁신의 사용을 장려합니다. 이 정책을 통해 업계는 디지털 기술을 사용하여 주의 물류 부문을 변화시킬 수 있습니다. 효율성 향상 메커니즘에 대한 접근을 가능하게 하고 현대 기술을 채택하기 위해 국가는 더 크고 잘 갖춰진 트럭, 더 높은 적재 용량의 철도 마차 등과 같은 더 나은 장비의 획득을 장려하고 혁신적인 물류 운영 기술의 채택을 촉진할 것입니다.

여기에는 연구 개발 장려, 디지털화 기술 촉진, 자재 취급 로봇 공학 및 자동화, 화물 운송 및 물류 시설의 화물 교통 혼잡 해소, 공급망 자동화, 거래 검증을 위한 블록체인 기술 기반 시스템, 문서 및 정보 교환 등이 포함됩니다. 안전한 방식으로 및 기타 혁신을 이루었습니다.

6.3. 화물의 안전하고 원활한 이동을 위한 Smart Enforcement

주 정부는 이미 고급 교통 관리 시스템(ATMS), 요금소의 모든 차선에 카메라가 장착된 Way in Motion 센서 시스템, 주요 차도의 각 요금소에 정적 계량대를 구현하고 있습니다. 주요 노선에서는 E-challans 제공이 이미 시행되었습니다. Mine Mitra(minemitra.up.gov.in)를 통한 통합 광산 감시 시스템이 개발되었습니다. 온라인 시민/농민 e-서비스, 온라인 광물 관리, 통합 광산 감시 시스템, 온라인 전자 상거래 플랫폼 및 임대 증서 매핑에 대한 DSR을 제공합니다.

이러한 조치는 관련 국무부/기관에 의해 수시로 검토되고 업그레이드되어야 합니다. 주 정부는 주 물류 계획의 정기적인 검토와 LEADS 순위에 대한 주의 성과 검토를 통해 주에서 안전하고 원활한 물류를 가능하게 하기 위해 다양한 주 부서/기관이 수행하는 기술 개입의 사용을 장려합니다. 또한 이 정책을 통해 주 내 화물의 번거로움 없는 이동과 안전한 취급을 보장하기 위해 민간 물류 운영자/개발자의 기술 사용을 장려합니다(6.2항).

전략 4

7. 물류 생태계 지원

7.1. 물류기술개발

국가가 가장 높은 순위를 가지고 있습니다. 최대 수의 교육 센터 수. 물류 교육을 받은 개인의 비율(LEADS 2021) 로더/엔로더, 패커 및 상용 드라이버를 위한 기술 개발 과정은 UP Skill Development Mission(UPSDM)을 통해 제공됩니다. 주 내 훈련을 위한 민간 시설을 개발하여 자체 벤더/훈련 제공자를 통해 물류 부문의 훈련이 제공되고 있습니다. 대형 차량(버스/트럭) 운전자에게 교육을 제공하는 개인 소유의 자동차 운전 훈련 학교가 약 688개 있습니다. 트럭 운전사뿐만 아니라 로더/엔로더, 포장업자 등 기타 물류 인력에게 교육을 제공하기 위해 국영 운전자 교육 및 다중 기술 연구소가 12개 부서로 건설되고 있습니다. 운전자 교육 및 연구 연구소(IDTR)도 건설 중입니다. 라에바렐리에서.

시장 전문가 및 물류 부문 기술 협회와의 긴밀한 협력을 통해 물류 부문의 21세기 기술을 충족할 수 있는 새로운 직무 역할이 식별되고 있습니다. 새로운 커리큘럼과 훈련은 다음과 같습니다.

물류업계 이해관계자 및 NSDC와의 협의를 통해 개발되었습니다. 물류를 위한 기술 생태계를 더욱 강화하기 위해 주 정부는 국가 기술 개발부에 전담 태스크 포스를 구성하여 활동 영역, 즉 활동 영역을 식별하는 임무와 함께 격차 평가 연구를 수행해야 합니다. 새로운 과정의 요구, 기술 및 재교육 프로그램, 훈련 기관의 확산 등. 그럼에도 불구하고 이 정책은 업계가 관련 산업 관련 기술을 제공하도록 장려하고 그러한 비용도 장려합니다.

7.2. 우수성 센터

국가는 주 내 우수센터(CoE) 설립을 통해 물류 부문의 새로운 기술, 운영 모델 및 기회 개발을 촉진하기 위해 노력해야 합니다. 정부 기관/PSU/Pvt 회사는 주 내 물류 생태계를 지원하기 위한 R&D, 혁신, 기술 획득 및 기타 시설을 촉진하기 위해 물류 분야에 CoE(Center of Excellence)를 설립하도록 권장되어야 합니다.

우타르프라데시 주 정부는 설립일로부터 5년 동안 각 CoE에 최대 INR 10 crores까지 보조금(자본 및 운영 지출 포함) 형태로 재정 지원을 제공해야 하며, 최대 5개의 CoE를 조건으로 합니다. CoE는 5년 안에 자립 가능해질 것으로 예상됩니다. 산업 개발부는 본 정책에 정의된 대로 고위급 권한 위임 위원회(HLEC)의 권장 사항에 따라 프로젝트에 대한 인센티브를 승인하고 지급합니다. 또한, 정부의 자금/인센티브 출시는 성과에 따라 달라집니다.

전략 5

8. 물류투자 유치

8.1. 물류분야별 산업현황 -

우타르프라데시는 인도에서 물류 부문에 산업 지위를 부여한 선구적인 주였으며, 이로 인해 인도 북부의 물류 산업에 유리한 투자처로 자리매김했습니다. 이러한 산업 지위는 UP 창고 및 물류 정책 2018에 따라 인도 정부가 '인프라 지위'를 부여한 프로젝트에만 적용되었습니다.

이 새로운 정책에 따라 '산업 현황'은 이제 이 정책에 정의된 모든 적격 프로젝트로 확대됩니다. 결과적으로 산업용 토지 사용 및 산업용 FAR은 주의 모든 물류 프로젝트에 적용됩니다. 이는 주 내 물류 산업을 위한 사업 설립 비용을 절감할 것입니다.

8.2. 사업의 용이성

- 1) 허용 높이: 이 정책은 15미터(15미터)를 초과하는 일반/지속적인 인간 거주가 없다는 조건 하에 15미터를 초과하는 높이의 구조물을 허용합니다(2016년 국가 건축법 제4부의 3.4.2항에 따라). 주 소방국이 규정한 대로 적절한 소방 시스템이 설치되어 있습니다. 소방서는 물류 부문과 관련하여 현장 단위에 특별 지침을 발행해야 합니다.
- 2) 백색 카테고리: 특정 창고 및 물류 활동은 오염 배출량과 폐기물 발생량이 낮다는 점을 고려하여 대기, 수질 오염 및 유해 폐기물 발생 수준을 기준으로 해당 활동의 분류가 때때로 합리화됩니다. 주 정부는 이미 UP 오염 통제 위원회(UPPCB) vide GO no.에서 규정한 대로 창고 및 물류 활동을 분류했습니다. H 80284/213/2017-22(2022년 8월 26일자) '화이트' 카테고리. '화이트 카테고리'에 해당하는 활동의 사양은 산업부인 GoUP과 협의하여 UPPCB가 수시로 검토해야 합니다.
- 3) 단일 창구 통관: 주 정부는 Nivesh Mitra를 통해 주 내 산업 설립 및 운영에 대한 온라인 NOC/통관/승인을 제공합니다. 주 내 창고 및 물류 산업의 사업 수행을 더욱 쉽게 하기 위해 해당 부문에 필요한 특정 통관/NoC/승인이 별도로 나열되어 Nivesh Mitra 포털에 제공됩니다.
- 4) 24X7 운영: 창고는 주 내에서 24x7 운영이 허용됩니다. 여성 고용을 장려하기 위해 해당 프로젝트에서는 주 노동부가 규정한 대로 여성 직원을 위한 모든 안전, 교통 및 기타 조치를 준수하는 경우 동의 하에 모든 교대(야간 근무 포함)에 여성을 고용하는 것이 허용됩니다.

보장됩니다.

8.3. 물류단지 패스트트랙 토지배정

- 8.3.1. UP 산업 투자 및 고용 촉진 정책 2022에 규정된 대로 산업 개발청/개발청 지역 내 우선 토지 할당은 최소한의 자본 투자로 이 정책에 정의된 대로 물류 단지 개발을 위한 빠른 경로로 수행됩니다. 본 정책의 9.3.1 (7) INR 500 Crores.

†. Invest UP는 이러한 빠른 토지 할당에 대한 신청 수수료와 함께 온라인 신청서를 받으면 DPR 및 이에 대해 명시된 기타 매개변수를 기반으로 신청서를 면밀히 조사합니다.

비. 인프라 및 산업 개발 위원장 직속의 패스트트랙 토지 할당 위원회는 다음과 같습니다.

UP 산업 투자 및 고용 촉진 정책 2022에 규정된 대로, Invest UP의 조사를 바탕으로 해당 할당에 대한 최종 승인을 제공할 것입니다.

8.3.2. 투자자가 주 정부에 산업 개발청/개발청/도시 지방 기관/기타 공지된 지역 외부의 물류 단지에 대한 토지를 취득/구매하도록 요구하는 경우 다음 조항이 적용됩니다.

ㅏ. 정부가 지정한 Nodal Agency는 적격 물류 단지에 필요한 토지의 최소 1.25배를 취득하여 취득한 추가 토지에 최소 4개의 물류 단위 또는 산업 단위를 추가로 설립할 수 있도록 준비합니다.

이러한 적격 물류 단지는 판매 가능 면적의 최대 80%까지 할당될 수 있습니다.

비. 본 조항에 따라 토지 할당 제안서를 제출하는 동안, 적격 물류 단지는 그렇게 취득한 추가 토지에 추가 물류 단위 또는 산업 단위를 설립하기 위한 토지 할당에 대한 제안도 미리 제출할 수 있습니다. 추가 프로젝트/단위도 투자 수준에 관계없이 신속 배정 대상으로 간주됩니다.

씨. 본 계획에 따른 적격성 계산 목적상 물류단지의 자본 투자만 고려되며 다른 4개 단위의 자본 투자는 고려되지 않습니다.

디. 해당 적격 물류 단지가 4개 미만의 추가 단위에 대한 토지 할당 제안을 제출하는 경우 Nodal Agency는 자체 규칙/절차에 따라 물류 또는 산업 단위 설정을 위해 나머지 토지를 할당합니다.

이자형. 배정비용은 매입/토지취득비용, 내외부 개발비용, 실제상황에 따른 관리비 등을 포함하여 수시로 정하는 바에 따라 결정됩니다. 이와 관련된 세부 지침은 별도로 발행됩니다.

에프. Nodal Agency는 전체 취득 비용/할당 가격을 선불로 받거나 일부를 선불로 받고 일부를 은행 보증 또는 기타 메커니즘의 형태로 가져가서 전체 비용이 기관에 유리하도록 보장하기로 결정할 수 있습니다. 법원의 개입으로 인해 취득 비용이 증가하는 경우 해당 적격 프로젝트가 부담해야 합니다.

g. 취득한 토지에 대한 지도 승인을 위해서는 지정된 Nodal Agency의 조례가 적용됩니다. 그러나 임대 기간 동안 적격 물류 단지 내에서 개발자가 부지/유닛을 임대/임대하는 경우에는 지정된 Nodal Agency의 요금/승인이 필요하지 않습니다.

8.3.3. 안전: 적격 프로젝트가 설립되고 있는 물류단지, 항구, 항공 화물역 또는 산업 지역에 새로운 경찰서/검문소를 설치하는 것이 필수적인 경우, 이를 위해 토지를 무료로 제공합니다. 개발자/관련 기관.

8.4. 지정 물류 구역 개발:

주에는 인도의 물류 허브로 부상할 수 있는 잠재력이 높은 여러 지역이 있습니다. 예를 들어, 국가를 통과하고 Dadri(Greater Noida)에서 교차하는 국가의 두 주요 화물 통로인 WDFC와 EDFC는 주정부 부가 집수 지역을 따라 여러 물류 허브를 개발할 수 있는 엄청난 잠재력을 제공합니다. 마찬가지로, 유명한 수출 허브를 연결하는 광범위한 고속도로 네트워크가 전 세계에 퍼져 있습니다.

UP의 길이와 폭은 물류 허브로도 개발될 수 있는 여러 포켓을 근접하게 제공합니다. 다가오는 Jewar 국제 공항, 지역 국내 공항 및 내륙 수로와 같은 주요 인프라 프로젝트 인근의 다른 지역도 주의 주요 물류 허브로 부상할 수 있습니다.

A) 해당 인프라 프로젝트에 근접한 지역은 주 정부가 별도의 정부 명령을 통해 수시로 지정된 물류 구역으로 홍보하기 위해 식별됩니다.

B) 이러한 구역의 개발을 위해 주 정부는 본 정책의 8.3항에 따라 산업 개발 기관, 개발 기관, 특별 지역 기관, 규제 지역 또는 도시 지방 기관에서 통보하지 않은 지역의 토지 취득을 촉진합니다.

C) 민간 투자자에게는 본 정책의 조항(9장)에 따라 해당 구역의 물류 시설 개발에 대한 추가 인센티브가 제공됩니다.

D) 주 정부는 또한 통보된 지정된 물류 구역에 속하는 지역의 도로 연결, 전력 공급 및 기타 기본 편의 시설을 포함하여 해당 지역의 외부 기반 시설 개발을 촉진할 것입니다.

8.5. 인센티브 제도

이 정책은 3개 분야로 분류되는 물류 인프라에 매력적인 보조금과 인센티브를 제공합니다.

- 1) 창고, 사일로, 콜드체인 시설 등 저장시설
- 2) 복합단지, 내륙컨테이너 등 물류단지 및 항만
창고, 컨테이너 화물역 및 항공 화물역; 그리고
- 3) 트럭 레이 베이, 개인 화물 터미널, 접안 시설 등 기타 시설
터미널 및 내륙 선박.

본 정책에 정의된 적격 프로젝트에는 주로 프론트엔드 및 백엔드 보조금이 제공됩니다.

- 초기 보조금에는 상업 운영이 시작되기 전에 본 정책에 정의된 적격 프로젝트에 허용되는 면제/할인이 포함됩니다. 이러한 프로젝트는 Nodal Agency에 등록해야 하며 Nodal Agency는 신청서의 관련성과 완전성을 확인한 후 고유 ID를 발급합니다. 이 단계에서는 이러한 인센티브를 이용하기 위해 위안장(LoC)이 의무적이지 않습니다. 그러나 신청자는 추후에 LoC(Letter of Comfort)를 받아야 합니다.
- 결국 LoC의 제재 신청이 거부되거나 정책에 정의된 적격 투자 기간 내에 프로젝트가 완료되지 않거나 정책 조항을 위반하는 경우 면제/양허로 신청자에게 제공되는 프론트엔드 인센티브는 다음과 같습니다. 신청자가 제출한 은행 보증을 통해 복구됩니다.
- 각 적격 프로젝트에 대해 이 정책에 나열된 백엔드 보조금은 프로젝트 완료 및 상업 운영 개시 후에만 제공됩니다. 이러한 혜택은 Nodal Agency가 LoC(Letter of Comfort)를 승인한 적격 프로젝트에만 제공됩니다.

9. 인센티브 제도

9.1. 저장 시설

9.1.1. 주요 정의

1. 발효일은 본 정책이 발효되는 날짜를 의미합니다.
2. 유효 기간은 발효일부터 본 정책이 유효한 기간(5년)까지 또는 주 정부가 이를 개정하거나 폐지할 때까지의 기간을 의미합니다.
3. 마감일은 정책 발효일 이후에 투자가 시작되는 경우 프로젝트 투자 개시일을 의미합니다. 투자가 발효일 이전에 시작된 경우, 마감일은 보험의 발효일이 됩니다. 다만, 시행일 이전에 토지만을 취득한 경우에는 시행일 이후 자본투자에서 정의된 다른 소유자(토지 제외)에 대한 최초 투자가 이루어진 날을 마감일로 간주합니다. 날짜. 다만, 중단은 정책의 유효기간을 초과할 수 없습니다.
4. 적격 저장 시설 프로젝트는 다음과 같은 시설을 의미합니다.
우타르프라데시 -
 - 나. 이 정책에 정의된 최소 면적 1lakh sq.ft 및 최소 자본 투자 INR 20 Crores 이상으로 개발된 고다운을 포함한 참고

- ii. 최소 4에이커의 면적과 최소 자본금으로 개발된 사일로
본 정책에 정의된 INR 30 Crores 투자
- iii. 이 정책에 정의된 대로 최소 면적 20,000평방피트 및 최소 INR 15 Crores의 자본 투자 이상으로 개발된 콜드 체인 시설
5. 개발자란 본 문서에 정의된 적격 프로젝트를 개발할 목적으로 설립된 소유자, 파트너십 회사, 협동조합, 회사, 신탁, 비정부 기구(NGO), 유한 책임 파트너십(LLP) 또는 SPV로 등록된 모든 법인을 의미합니다. 정책.
6. 운영자란 본 정책에 정의된 적격 프로젝트 부지가 사업 운영을 위해 임대/임차로 제공받은 법인을 의미합니다. 본 정책에 따라 적격 프로젝트에 승인된 혜택/인센티브는 해당 프로젝트의 개발자/운영자가 계속 사용할 수 있습니다. '운영자' 자격을 얻기 위해 최소 임대/임대 기간은 필요하지 않습니다.
7. 적격 창고, 사일로 또는 콜드 체인 시설 프로젝트에 대한 자본 투자는 토지, 건물, 취급 장비, 유틸리티, 도구 및 장비 및 기타 자산에 대한 투자를 의미하며 다음 비용을 포함하여 인프라 시설 개발에 대한 투자를 포함합니다.

<p>땅</p>	<p>토지 등록 문서에 따른 실제 구매 가격은 프로젝트의 토지 비용으로 간주됩니다(지불된 인지세 및 등록 수수료 제외). UP State Industrial Development Corporation(UPSIDA) 또는 기타 주 정부 기관에 의해 토지가 할당된 경우 지불된 실제 할당 가격은 토지 비용으로 간주됩니다(지불된 인지세 및 등록비 제외).</p> <p>참고: 총 자본 투자(본 정책에 정의된 실제 토지 가격, 건물 총 비용, 기타 건설, 장비 및 설치, 인프라 시설 포함)의 최대 40%가 총 토지 구성 요소로 고려됩니다. 자본 투자에 도달하는 목적.</p>
<p>건물</p>	<p>건물은 프로젝트를 위해 건설된 모든 새 건물 또는 관리 건물을 포함하여 프로젝트를 위해 사용되지 않은 새 건물의 취득을 의미합니다.</p> <p>여기에는 화물 취급 장비, 차량 적재 경사로, 교차 도킹 시설, 적재 및 하역 구조물 설치를 위한 건물 공간을 포함하여 주로 상품 보관 및 취급을 위해 건설된 새 건물의 비용이 포함됩니다.</p> <p>건물에는 테스트 및 R&D 시설(있는 경우)을 위해 개발된 복합 비용도 포함되며, 보관 및 물류 운영과 관련된 기타 건물은 발생한 실제 지출에 따라 고려됩니다.</p> <p>오래된 건물을 취득하는 데 드는 비용이나 건물을 수리하는 데 드는 비용은 고려되지 않습니다.</p>
<p>다른</p>	<p>기타 공사란 복합벽 등의 공사를 의미합니다.</p>

구성하다 tion	게이트, 보안 캐빈, 내부 도로, 우물, 물 탱크, 물과 가스를 위한 내부 파이프라인 네트워크 및 기타 관련 구조물.
장비 NT & 설치됨 우리	<p>장비 및 설치의 운송, 기초, 설치, 설치 및 전기 비용을 포함하여 보관 및 물류 운영을 위한 새로운 토착/수입 장비 또는 기계를 구입하는 데 드는 비용을 의미합니다.</p> <p>전기 비용에는 변전소 및 변압기 비용이 포함됩니다. 적재/하역을 포함한 보관 및 물류 작업에 도움이 되는 기타 도구 및 장비도 포함되어야 합니다.</p> <p>장비 및 설비에는 다음이 포함될 수 있습니다. 1. 프로젝트 부지 내에서만 운송용으로 사용되는 차량 및 해당 부지 내에서 물품 운송에만 사용되는 화물 취급 장비.</p> <p>2. 비전통에너지 생산용 장비. 3. 포로 발전용 장비. 4. 오염방지 조치용 장비 5. 폐기물 관리용 장비</p> <p>6. 화물 취급 로봇, 자동화 등 효율적 운영을 위한 스마트 물류 장비</p> <p>7. 테스트 및 R&D 장비(있는 경우)</p>
하부 구조 문화 시 설	<p>새로운 도로, 하수관, 배수, 전력선, 기타 기반 시설(장치 운영에 필수적인 기타 시설 포함), 철로/외벽(전속 사용 전용)과 같은 기본 편의 시설 개발 비용</p> <p>기업 구내를 주요 인프라 간선과 연결합니다.</p>

8. 부적격 자본 투자에는 운전 자본이 포함됩니다. 친선; 예비 및 수술 전 비용 이자 자본화; 기술/기술 노하우 획득을 위해 장부에 자본화한 비용 컨설팅 비용; 왕족; 디자인 및 도면; 특허, 라이선스, 소프트웨어, 지적 재산권 및 발전(전용 사용 제외).

이러한 책임자는 자본 투자 계산 시 고려되지 않습니다.

9. 적격 투자 기간 (EIP)은 정책에 정의된 적격 창고/사일로/콜드 체인 시설 프로젝트의 투자를 완료하는 기간을 의미합니다. EIP는 최대 3년의 유효 기간에 해당하는 투자 첫 날부터 상업 운영 개시일 중 더 빠른 날짜까지의 기간입니다.

10. 적격 자본 투자 (ECI)는 보험 증권에 정의된 적격 투자 기간 동안 이루어진 자본 투자를 의미합니다.

f. 유효일 이전에 자본투자가 개시된 경우, 적격 투자기간 동안 유효일 이후에 자본투자가 80% 이상 이루어져야 합니다.

자본 투자는 허용 가능한 총 인센티브를 결정하기 위한 적격 자본 투자로 간주됩니다.

비. 그러나 시행일 이전에 토지에 투자하는 경우 해당 토지에 대한 투자는 인센티브를 받을 수 없으며 해당 토지의 장부가치 평가는 프로젝트 적격성을 결정하는 데 고려됩니다.

11. Nodal Agency는 정책에 따라 인센티브 신청을 처리하고 정책에서 확장된 기타 혜택을 촉진하기 위해 다양한 주 부처와 조정하는 역할을 담당하는 UPSIDA를 의미합니다.

9.1.2. 인센티브

(가) 선불 보조금

SI	헤드	자극
1	인지세 면제	<p>구입하거나 임대(최소 10년 동안)한 토지에 대한 인지세 면제는 다음 세율로 제공됩니다.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bundelkhand 및 Poorvanchal 지역과 'Taj Trapezium Zone'에 포함되는 지역에서 100% • Madhyanchal 및 Paschimanchal에서는 75% 면제(제외) 고탐부다 나가르(Gautambuddha Nagar) 및 가지아바드(Ghaziabad) • Gautambuddha Nagar 및 Ghaziabad에서는 50% 면제 <p>면제는 인지 및 등록 부서에 면제 금액과 동일한 금액의 은행 보증을 제출하면 제공되며, 허용 기간 내에 상업 운영이 시작되면 공개됩니다. 토지이용전환부과금 75% 면제</p>
2	토지이용전환부담금 양허	<p>양허는 관련 국가 기관/기관에 양허와 동등한 금액의 은행 보증을 제출할 때 제공되어야 하며, 이는 허용 가능한 기간 내에 상업 운영이 시작되면 해제됩니다.</p>
3	면제 개발요금	<p>개발비의 75%가 면제됩니다.</p> <p>면제는 해당 국가 당국/기관에 면제와 동등한 금액의 은행 보증을 제출하면 제공되며, 허용 기간 내에 상업 운영이 시작되면 공개됩니다.</p>
4	지면 적용 범위	<p>이러한 독립형 저장 시설은 지상 피복률을 최대 60%까지 허용합니다. 참고: 위에 따른 면제/양허는 Nodal Agency가 발급</p>
<p>한 고유 ID를 확인한 경우에만 관련 부서에서 제공해야 하며 자세한 내용은 Nodal Agency에 전달됩니다.</p>		

(B) 후순위 보조금:

Sl	프로젝트	자극
1	자본 보조금	창고/사일로/콜드 체인 시설에 대한 자본 보조금은 다음 조건에 따라 적격 자본 투자의 15% 비율로 제공됩니다. <ul style="list-style-type: none"> • 주 내 어느 곳이나 그러한 시설을 설치하는 데 최대 INR 5 crores; • 지정된 물류 구역에 이러한 시설을 설치하는 데 최대 INR 10 Crores(8.4항에 따라) 참고: 상업 운영 개시 후 한 번만 지급됩니다.
2	전기 의무 면제	10년간 100% 전기세 면제
삼	품질 인증비용 환급	품질 인증 비용 환급은 프로젝트당 최대 INR 5 lakh까지 지불된 비용의 50% 비율로 제공됩니다. 참고: 상업 운영 개시 후 한 번만 지급됩니다.
4	기술 개발 보조금	기술 개발 보조금은 프로젝트당 5년 동안 연간 최대 50명까지 6개월 동안 훈련생당 월 INR1000의 급여로 제공됩니다.
<p>참고: 1) 프로젝트에 제공되는 면제를 포함한 모든 혜택의 합계는 정책에 정의된 적격 자본 투자의 100%를 초과할 수 없습니다.</p> <p>2) 이에 대한 보상은 Nodal Agency가 발행한 고유 ID(있는 경우)에 대해 신청자가 제공한 면제 평가 및 상업 운영 개시 후 모든 프로젝트에 대해 이루어집니다.</p> <p>3) 이 정책에 따라 혜택을 받는 프로젝트는 정부가 허용하는 혜택을 받을 수 있습니다. 인도의 계획 농업 인프라 기금의 일부입니다.</p>		

9.2. 드라이 포트

9.2.1. 주요 정의

1. 발효일은 본 정책이 발효되는 날짜를 의미합니다.
2. 유효 기간은 발효일부터 본 정책이 유효한 기간(5년)까지 또는 주 정부가 이를 개정하거나 폐지할 때까지의 기간을 의미합니다.
3. 마감일은 정책 발효일 이후에 투자가 시작되는 경우 프로젝트 투자 개시일을 의미합니다. 투자가 발효일 이전에 시작된 경우, 마감일은 보험의 발효일이 됩니다. 다만, 시행일 이전에 토지만을 취득한 경우에는 해당 토지에 대한 최초 투자일을 기준으로 합니다.

자본 투자에 정의된 기타 소유자(토지 제외)는 발효일 이후에 이루어진 것으로 간주됩니다. 다만, 중단은 정책의 유효기간을 초과할 수 없습니다.

4. 적격 건조 항만 프로젝트는 우타르 주에 설치된 다음 시설을 의미합니다.

프라데시 -

나. 내륙 컨테이너 창고(ICD)는 최소 10에이커의 면적과 INR 50 Crores의 최소 자본 투자로 개발되었으며, 고정 설치 또는 기타 장비, 기계 등을 갖추고 세관 통제하에 적재된 수출입 컨테이너의 처리 및/또는 통관 서비스를 제공합니다. 관세 보세 또는 비보세 화물 보관 시설을 갖추고 있습니다. 이러한 프로젝트는 효율적인 운영을 수행하는 데 필요한 내부 도로 연결, 관세/비관세 보세 창고, 트럭 터미널 및 기타 일반 사용자 시설을 포함한 인프라 시설을 제공해야 합니다.

ii. 고정 설비 또는 기타 장비, 기계 등을 갖춘 최소 면적 10에이커 및 최소 자본 투자 INR 50 Crores에 걸쳐 건조 항/공항 시설로 개발된 항공 화물역(AFS)을 포함한 컨테이너 화물역(CFS) 처리/서비스 제공 세관 통제하에 있는 적재된 수입품 통관, 수출 컨테이너, 관세 보세 또는 비보세 화물 보관 시설, 주차 공간 및 작업 수행에 필요한 기타 시설. 이러한 프로젝트는 효율적인 운영을 수행하는 데 필요한 내부 도로 연결, 철도 사이딩, 관세/비관세 보세 창고, 트럭 터미널 및 기타 일반 사용자 시설을 포함한 기반 시설을 제공해야 합니다.

5. 개발자란 본 문서에 정의된 적격 프로젝트를 개발할 목적으로 설립된 소유자, 파트너십 회사, 협동조합, 회사, 신탁, 비정부 기구(NGO), 유한 책임 파트너십(LLP) 또는 SPV로 등록된 모든 법인을 의미합니다. 정책.

6. 운영자란 본 정책에 정의된 적격 프로젝트 부지가 사업 운영을 위해 임대/임차로 제공받은 법인을 의미합니다. 본 정책에 따라 적격 프로젝트에 승인된 혜택/인센티브는 해당 프로젝트의 개발자/운영자가 계속 사용할 수 있습니다. '운영자' 자격을 얻기 위해 최소 임대/임대 기간은 필요하지 않습니다.

7. ICD/CFS/AFS에 대한 자본 투자는 토지, 건물, 취급 장비, 유틸리티, 도구 및 장비 및 기타 자산에 대한 투자를 의미하며 다음 비용을 포함하여 인프라 시설 개발에 대한 투자를 포함합니다.

땅	토지 등록 문서에 따른 실제 구매 가격은 프로젝트의 토지 비용으로 간주됩니다(지불된 인 지세 및 등록 수수료 제외). UP State Industrial Development Corporation(UPSIDA) 또는 기타 주 정부 기관이 토지를 할당한 경우,
---	--

	<p>지불된 실제 할당 가격은 토지 비용으로 간주됩니다(지불된 인지세 및 등록비 제외).</p> <p><u>참고:</u> 총 자본 투자(본 정책에 정의된 실제 토지 가격, 건물 총 비용, 기타 건설, 장비 및 설치, 인프라 시설 포함)의 최대 40%가 총 토지 구성 요소로 고려됩니다. 자본 투자에 도달하는 목적.</p>
건물 건물은	<p>프로젝트를 위해 건설된 새 건물 또는 관리 건물을 포함하여 프로젝트를 위해 사용되지 않는 새 건물을 취득하는 것을 의미합니다.</p> <p>다음은 위해 건설된 새 건물의 비용은 발생한 실제 지출에 따라 고려됩니다.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 복합 화물 운송, 화물 이동 및 차량 서비스 구역(주차장, 휴게소 제외)을 포함한 운송 • 자재취급장비 설치 • 포장, 재포장 등의 부가 가치 서비스 처리 및 재처리 • 보세 보관을 포함한 상품 보관 시설, 통관 서비스 및 검역 구역을 포함한 수출입 통관 서비스 • 테스트 시설 및 R&D 시설(있는 경우) • 기타 물류운영과 관련된 건물 • 물류 서비스 제공업체를 위한 사무실 공간, 운송업자 및 행정 <p>오래된 건물을 취득하는 데 드는 비용이나 건물을 수리하는 데 드는 비용은 고려되지 않습니다.</p>
기타 구조물 tion	<p>기타 건설이란 복합벽 및 대문, 보안 캐빈, 내부 도로, 우물, 물 탱크, 물 및 가스용 내부 파이프라인 네트워크 및 기타 관련 건설과 같은 건설을 의미합니다.</p>
장비 NT & 설치된 우리	<p>장비 및 설치하는 운송, 기초, 설치, 설치 및 전기 비용을 포함하여 물류 운영을 위한 새로운 토착/수입 장비 또는 기계를 구입하는 데 드는 비용을 의미합니다.</p> <p>전기 비용에는 변전소 및 변압기 비용이 포함됩니다. 적재/하역을 포함한 물류 작업에 도움이 되는 기타 도구 및 장비도 포함되어야 합니다.</p> <p>장비 및 설치에는 다음이 포함될 수 있습니다. 1. 프로젝트 부지 내에서만 운송용으로 사용되는 차량 및 해당 부지 내에서 물품 운송에만 사용되는 자재 취급 장비.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 비전통에너지 생산용 장비. 3. 포로 발전용 장비. 4. 오염방지조치를 위한 장비

	<p>5. 폐기물 관리 장비</p> <p>6. 효율적 운영을 위한 스마트 물류 장비 자재 취급 분야의 로봇공학 및 자동화 포함</p> <p>7. 테스트 및 R&D 장비(있는 경우)</p>
하부 구조 문화 시설	내부 도로, 하수관, 배수, 전력선, 기반시설(장치 운영에 필수적인 기타 시설 포함), 기업 부지와 주요 기반시설 간선을 연결하는 철로/외벽(전용 전용)을 포함한 시설.

8. 부적격 자본 투자에는 운전 자본이 포함됩니다. 친선; 예비 및 수술 전 비용 이자 자본화; 기술/기술 노하우 획득을 위해 장부에 자본화한 비용 컨설팅 비용; 왕족; 디자인 및 도면; 특허, 라이선스, 소프트웨어, 지적 재산권 및 발전(전용 사용 제외).

이러한 책임자는 자본 투자 계산 시 고려되지 않습니다.

9. 적격 투자 기간 (EIP)은 정책에 정의된 적격 ICD/CFS/AFS 프로젝트의 투자를 완료하는 기간을 의미합니다.

EIP는 최대 5년의 유효 기간에 해당하는 투자 첫 날부터 상업 운영 개시일 중 더 빠른 날짜까지의 기간입니다.

10. 적격 자본 투자 (ECI)는 보험 증권에 정의된 적격 투자 기간 동안 이루어진 자본 투자를 의미합니다.

ㅏ. 유효일 이전에 자본 투자가 시작된 경우, 적격 투자 기간 동안 유효일 이후에 최소 80%의 자본 투자가 이루어져야 하며, 동일한 자본 투자는 허용 총액을 결정하기 위한 적격 자본 투자로 간주됩니다. 인센티브.

비. 그러나 시행일 이전에 토지에 투자하는 경우 해당 토지에 대한 투자는 인센티브를 받을 수 없으며 해당 토지의 장부가치 평가는 프로젝트 적격성을 결정하는 데 고려됩니다.

11. Nodal Agency는 정책에 따라 인센티브 신청을 처리하고 정책에서 확장된 기타 혜택을 촉진하기 위해 다양한 주 부처와 조정하는 역할을 담당하는 UPSIDA를 의미합니다.

9.2.2. 인센티브

(A) 선불 보조금:

SI	헤드	자극
1	인지세 면제	인지세 면제는 ICD/CFS/AFS 프로젝트 설립을 위해 100% 비율로 구매 또는 임대(최소 10년 동안) 제공됩니다. 상태 면제는 인지 및 등록 부서에 면제 금액과 동일한 금액의 은행 보증을 제출하면 제공되며, 허용 기간 내에 상업 운영이 시작되면 공개됩니다.
2	토지이용전환부담금 양허	토지이용전환부과금의 75%가 면제됩니다. 양허는 관련 국가 기관/기관에 양허와 동등한 금액의 은행 보증을 제출할 때 제공되어야 하며, 이는 허용 가능한 기간 내에 상업 운영이 시작되면 해제됩니다.
삼	면제 개발 요금	개발비의 75%가 면제됩니다. 면제는 해당 국가 당국/기관에 면제와 동등한 금액의 은행 보증을 제출하면 제공되며, 허용 기간 내에 상업 운영이 시작되면 공개됩니다.
4	지면 적용 범위	독립형 ICD/CFS/AFS 프로젝트는 최대 60%의 지상 피복률을 허용합니다. 참고: 위에 따른 면제/양허는 Nodal Agency가 발급한 고유 ID를 확인
한 경우에만 관련 부서에서 제공해야 하며 자세한 내용은 해당 부서에 전달됩니다. 노트 에이전시.		

(B) 후순위 보조금:

SI	프로젝트	자극
1	수도 보조금	적격 자본금의 25% 비율로 자본 보조금 투자는 다음 조건에 따라 ICD/CFS/AFS에 제공됩니다. <ul style="list-style-type: none"> • 주 내 어디에서나 프로젝트를 설정하는 데 최대 INR 25 Crores; • 지정된 물류 구역에서 프로젝트를 설정하는 데 최대 INR 50 Crores(8.4항에 따름) 참고: 위 인센티브의 75%는 총 프로젝트 비용의 25%, 50%, 75%, 100% 지출을 기준으로 4회에 걸쳐 제공됩니다. 다음 10%는 공원 내 모든 유닛에 대한 토지 할당이 완료되면 제공되고, 마지막 15%는 유닛의 80%가 상업 운영을 시작한 후에 출시됩니다.

2	전기 의무 면제	10년간 100% 전기세 면제
삼	기술 개발	기술 개발 보조금은 프로젝트당 5년 동안 최대 연간 최대 50명의 훈련생에게 6개월 동안 훈련생당 월 INR 1000의 비율로 급여를 상환하는 방식으로 제공됩니다.
<p>참고: 1) 프로젝트에 제공되는 면제를 포함한 모든 혜택의 합계는 정책에 정의된 적격 자본 투자의 100%를 초과할 수 없습니다.</p> <p>2) 이에 대한 보상은 상업 운영 개시 후 모든 프로젝트에 제공되며 Nodal Agency가 발행한 고유 ID(있는 경우)에 대해 신청자가 제공한 면제 평가에 따라 제공됩니다.</p>		

9.3. 물류단지

9.3.1. 주요 정의

1. 발효일은 본 정책이 발효되는 날짜를 의미합니다.
2. 유효 기간은 발효일부터 본 정책이 유효한 기간(5년)까지 또는 주 정부가 이를 개정하거나 폐지할 때까지의 기간을 의미합니다.
3. 마감일은 정책 발효일 이후에 투자가 시작되는 경우 프로젝트 투자 개시일을 의미합니다. 투자가 발효일 이전에 시작된 경우, 마감일은 보험의 발효일이 됩니다. 다만, 시행일 이전에 토지만을 취득한 경우에는 시행일 이후 자본투자에서 정의된 다른 소유자(토지 제외)에 대한 최초 투자가 이루어진 날을 마감일로 간주합니다. 날짜. 다만, 중단은 정책의 유효기간을 초과할 수 없습니다.
4. 적격 물류 단지 프로젝트는 다음 시설(표시)을 제공하는 주 내 최소 25에이커의 토지에서 개발된 프로젝트를 의미합니다.
 - 나. 화물 집적/격리, 분류, 등급 분류, 포장/재포장, 태깅/라벨 부착, 유통/소비자 유통, 화물 및 컨테이너의 복합 운송, 개방형 및/또는 폐쇄형 보관, 온도 제어 및/또는 주변 보관과 같은 물류 시설, 맞춤형 보세 창고, 컨테이너 화물역, 컨테이너 터미널, 자재 취급 장비 및 물품 취급 및 이동을 위한 기타 물류 관련 시설.
 - ii. 내부 도로, 내부 대중 교통, 전력선, 급전선, 통신 시설, 개방형 및 녹지 공간, 물 분배 및 증수 시설, 하수 및 배수관, 폐수 처리 및 처리 시설, 소방 입찰 준비 및 기타 시설과 같은 기반 시설 요구 사항.

- iii. 기숙사, 게스트하우스, 식당, 보건소 및 진료소, 주유 펌프 및 EV 충전소, 은행 및 금융, 사무실 공간 및 행정 사무실과 같은 비즈니스 및 상업 시설.
 - iv. 웨이트 브릿지, 기술 개발 센터, 컴퓨터 센터, 하청 계약 교환소, 컨테이너 화물 스테이션, 생산 검사 센터, 차량 및 생산 기계 수리점 등의 공용 시설.
5. 개발자란 본 문서에 정의된 적격 프로젝트를 개발할 목적으로 설립된 소유자, 파트너십 회사, 협동조합, 회사, 신탁, 비정부 기구(NGO), 유한 책임 파트너십(LLP) 또는 SPV로 등록된 모든 법인을 의미합니다. 정책.
6. 운영자란 본 정책에 정의된 적격 프로젝트 부지가 사업 운영을 위해 임대/임차로 제공받은 법인을 의미합니다. 본 정책에 따라 적격 프로젝트에 승인된 혜택/인센티브는 해당 프로젝트의 개발자/운영자가 계속 사용할 수 있습니다. '운영자' 자격을 얻기 위해 최소 임대/임대 기간은 필요하지 않습니다.
7. 물류 단지에 대한 자본 투자는 토지, 건물, 취급 장비, 유틸리티, 도구 및 장비 및 기타 자산에 대한 투자를 의미하며 다음 비용을 포함하여 인프라 시설 개발에 대한 투자를 포함합니다.

<p>땅</p>	<p>토지 등록 문서에 따른 실제 구매 가격은 프로젝트의 토지 비용으로 간주됩니다(지불된 인지세 및 등록 수수료 제외). UP State Industrial Development Corporation(UPSIDA) 또는 기타 주 정부 기관에 의해 토지가 할당된 경우 지불된 실제 할당 가격은 토지 비용으로 간주됩니다(지불된 인지세 및 등록비 제외).</p> <p><u>참고:</u> 총 자본 투자(본 정책에 정의된 실제 토지 가격, 건물 총 비용, 기타 건설, 장비 및 설치, 인프라 시설 포함)의 최대 40%가 총 토지 구성 요소로 고려됩니다. 자본 투자에 도달하는 목적.</p>
<p>건물 건물은</p>	<p>프로젝트를 위해 건설된 새 건물 또는 관리 건물을 포함하여 프로젝트를 위해 사용되지 않는 새 건물을 취득하는 것을 의미합니다.</p> <p>다음은 위해 건설된 새 건물의 비용은 발생한 실제 지출에 따라 고려됩니다.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 복합화물 환승, 화물 집적/ 분리 및 이동 구역 • 차량 서비스 구역을 포함한 교통 구역(주차장, 휴게소 제외) • 포장, 재포장, 포장 등 부가 서비스 <p>처리 및 재처리</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • 보세 보관소를 포함한 상품 보관 시설, 개방형/밀폐형 보관 및 온도 조절 저장 • 통관을 포함한 수출입 통관 서비스 서비스 및 격리 구역 • 테스트 시설 및 R&D 시설용 컴파운드(있는 경우) • 기타 물류운영과 관련된 건물 • 물류 서비스 제공업체, 운송업체 및 관리를 위한 관리 및 사무실 공간 • 기숙사, 게스트하우스, 매점, 보건소, 진료소, 주유 펌프 및 EV 충전소, 은행 및 금융을 포함한 상업용 건물. • 계량대, 기술 개발 센터, 컴퓨터 센터, 하청 계약 교환소, 컨테이너 화물 스테이션, 생산 검사 센터, 차량 및 생산 기계 수리점을 포함한 공용 시설용 화합물. <p>오래된 건물을 취득하는 데 드는 비용이나 건물을 수리하는 데 드는 비용은 고려되지 않습니다.</p>
기타 구조물	기타 건설이란 복합벽 및 대문, 보안 캐빈, 내부 도로, 우물, 물 탱크, 물 및 가스용 내부 파이프라인 네트워크 및 기타 관련 건설과 같은 건설을 의미합니다.
장비 NT & 설치된 우리	<p>장비 및 설치의 운송, 기초, 설치, 설치 및 전기 비용을 포함하여 물류 운영을 위한 새로운 토착/수입 장비 또는 기계를 구입하는 데 드는 비용을 의미합니다.</p> <p>선적/하역, 화물 집적/분리, 컨테이너 화물 스테이션, 컨테이너 터미널, 자재 취급 장비 및 물품 취급 및 이동을 위한 기타 물류 관련 시설을 포함한 물류 작업에 도움이 되는 기타 도구 및 장비도 포함됩니다. 전력 비용에는 변전소 및 변압기 비용이 포함됩니다.</p> <p>장비 및 설치에는 다음이 포함될 수 있습니다. 1. 프로젝트 부지 내에서만 운송용으로 사용되는 차량 및 해당 부지 내에서 물품 운송에만 사용되는 자재 취급 장비.</p> <p>2. 비전통에너지 생산용 장비. 3. 포로 발전용 장비. 4. 오염방지 조치용 장비 5. 폐기물 관리용 장비</p> <p>6. 자재 취급 로봇 및 자동화를 포함한 효율적인 운영을 위한 스마트 물류 장비</p> <p>7. 테스트 및 R&D 장비(있는 경우)</p>
하부 구조 구조	내부도로, 내부 대중교통, 전력선, 급전선, 통신시설,

<p>시설 개방형 및</p>	<p>녹지, 물 분배 및 증수 시설, 하수 및 배수관, 폐수 처리 및 처리 시설, 소방 입찰 배치 및 기업 부지와 주요 기반 시설을 연결하는 철도/선로를 포함하여 프로젝트 운영에 필수적인 기타 시설 간선이 포함되어야 한다.</p>
-----------------	--

8. 부적격 자본 투자에는 운전 자본이 포함됩니다. 친선; 예비 및 수술 전 비용 이자 자본화; 기술/기술 노하우 획득을 위해 장부에 자본화한 비용 컨설팅 비용; 왕족; 디자인 및 도면; 특허, 라이선스, 소프트웨어, 지적 재산권 및 발전(전용 사용 제외).

이러한 책임자는 자본 투자 계산 시 고려되지 않습니다.

9. 적격 투자 기간 (EIP)은 정책에 정의된 적격 물류 단지 프로젝트의 투자를 완료하는 기간을 의미합니다. EIP는 최대 5년의 유효 기간에 해당하는 투자 첫 날부터 상업 운영 개시일 중 더 빠른 날짜까지의 기간입니다.

10. 적격 자본 투자 (ECI)는 보험 증권에 정의된 적격 투자 기간 동안 이루어진 자본 투자를 의미합니다.

f. 유효일 이전에 자본 투자가 시작된 경우, 적격 투자 기간 동안 유효일 이후에 최소 80%의 자본 투자가 이루어져야 하며, 동일한 자본 투자는 허용 총액을 결정하기 위한 적격 자본 투자로 간주됩니다. 인센티브.

비. 그러나 시행일 이전에 토지에 투자하는 경우 해당 토지에 대한 투자는 인센티브를 받을 수 없으며 해당 토지의 장부 가치 평가는 프로젝트 적격성을 결정하는 데 고려됩니다.

11. Nodal Agency는 정책에 따라 인센티브 신청을 처리하고 정책에서 확장된 기타 혜택을 촉진하기 위해 다양한 주 부처와 조정하는 역할을 담당하는 UPSIDA를 의미합니다.

9.3.2. 인센티브

(A) 선불 보조금:

SI	헤드	자극
1	인지세 면제	<p>인지세 면제는 주 전역에 물류 단지를 설립하기 위해 100% 비율로 구매하거나 임대(최소 10년 동안)한 토지에 제공됩니다.</p> <p>면제는 인지 및 등록 부서에 면제 금액과 동일한 금액의 은행 보증을 제출하면 제공되며, 허용 기간 내에 상업 운영이 시작되면 공개됩니다.</p>
2	토지이용전환부담금 양허	<p>토지이용전환부과금의 75%가 면제됩니다.</p> <p>양하는 관련 국가 기관/기관에 양허와 동등한 금액의 은행 보증을 제출할 때 제공되어야 하며, 이는 허용 가능한 기간 내에 상업 운영이 시작되면 해제됩니다.</p>
삼	면제 개발요금	<p>개발비의 75%가 면제됩니다.</p> <p>면제는 해당 국가 당국/기관에 면제와 동등한 금액의 은행 보증을 제출하면 제공되며, 허용 기간 내에 상업 운영이 시작되면 공개됩니다.</p>
4	지면 적용 범위	<p>Logistics Park 프로젝트는 후퇴, 화재 안전 및 기타 FSI 규정에 따라 전체 지상 면적의 60%가 허용됩니다.</p>
5	기타 시설	<p>1) 물류 단지는 기타 비물류 서비스, 즉 상업 및 공용 시설을 제공하기 위해 총 토지 면적의 최대 30%를 사용할 수 있습니다(9.3.1항 (4) iii, iv항에 정의됨).</p> <p>2) 물류 단지는 '물류 시설'(9.3.1 (4)(i)항에 정의됨)에 대해 FSI 10이 허용되고, 기타 비물류 시설, 즉 상업 및 공용 시설(정의됨)에 대해서는 최대 1.5의 FSI가 허용됩니다. 9.3.1항 (4) iii, iv)항.</p> <p>3) '물류시설' 구역에서 비물류시설 구역으로(9.3.1항 (4) iii, iv항에 따라) FSI의 유동은 허용되지 않으나, FSI의 유동은 허용됩니다. '물류시설'과 '비물류시설'로 구분됩니다.</p> <p>4) 부동 FSI는 미사용 FSI 수단을 다른 건물에 프로젝트에 사용하는 것을 의미합니다. 물류 또는 비물류 분야에서 허용되는 FSI는 동일한 섹션에서만 사용할 수 있습니다. 한 구간의 남은 FSI는 다른 구간에서 사용할 수 없습니다.</p>

참고: 위에 따른 면제/양보는 Nodal Agency에서 발급한 고유 ID를 확인한 경우에만 관련 부서에서 제공하며 자세한 내용은 Nodal Agency에 전달됩니다.

(B) 후순위 보조금:

SI	프로젝트	자극
1	수도 보조금	<p>적격 자본 투자의 25% 비율로 자본 보조금이 다음 조건에 따라 Logistics Park 개발자에게 제공됩니다.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 주 내 어디에서나 프로젝트를 설정하는 데 최대 INR 25 Crores; • 지정된 물류 구역에서 프로젝트를 설정하는 데 최대 INR 50 Crores(8.4항에 따름) <p>참고: 위 인센티브의 75%는 총 프로젝트 비용의 25%, 50%, 75%, 100% 지출을 기준으로 4회에 걸쳐 제공됩니다. 다음 10%는 공원 내 모든 유닛에 대한 토지 할당이 완료되면 제공되고, 마지막 15%는 유닛의 80%가 상업 운영을 시작한 후에 출시됩니다.</p>
2	전기 의무 면제	10년간 100% 전기세 면제
삼	기술 개발	기술 개발 보조금은 훈련생당 월 INR 1000의 비율로 6개월 동안 급여로 제공되며, 파크당 최대 50명의 훈련생에게 5년 동안 제공됩니다.
<p>참고: 1) 프로젝트에 제공되는 면제를 포함한 모든 혜택의 합계는 정책에 정의된 적격 자본 투자의 100%를 초과할 수 없습니다.</p> <p>2) 이에 대한 보상은 상업 운영 개시 후 모든 프로젝트에 제공되며 Nodal Agency가 발행한 고유 ID(있는 경우)에 대해 신청자가 제공한 면제 평가에 따라 제공됩니다.</p>		

9.4. 내수로 시설

9.4.1. 접안터미널

1. 발효일은 본 정책이 발효되는 날짜를 의미합니다.
2. 유효 기간은 발효일부터 본 정책이 유효한 기간(5년)까지 또는 주 정부가 이를 개정하거나 폐지할 때까지의 기간을 의미합니다.
3. 마감일은 정책 발효일 이후에 투자가 시작되는 경우 프로젝트 투자 개시일을 의미합니다. 투자가 발효일 이전에 시작된 경우, 마감일은 발효일입니다.

정책 발효일. 다만, 시행일 이전에 토지만을 취득한 경우에는 시행일 이후 자본투자에서 정의된 다른 소유자(토지 제외)에 대한 최초 투자가 이루어진 날을 마감일로 간주합니다. 날짜. 다만, 중단은 정책의 유효기간을 초과할 수 없습니다.

4. 접안 터미널(Berthing Terminal) 은 최소 화물 처리 용량이 5000톤이고 최소 자본 투자를 통해 내륙 선박 화물의 하역 또는 적재를 용이하게 하기 위해 주 내 1번 국수로를 따라 일반 사용자 시설(비포획 사용)로 건설된 모든 터미널을 의미합니다. 토지 비용) INR 20

크로레스

5. 적격 정박 터미널에 대한 자본 투자는 개발 투자를 포함하여 국가에서 개발된 터미널 운영을 위한 처리 장비, 유틸리티, 도구 및 장비와 기타 고정 자산의 건설, 조달 및 설치에 대한 투자를 포함하여 해당 정박 터미널 개발 비용을 의미합니다. 인프라 시설(토지 비용 제외)

6. 부적격 자본 투자에는 운전 자본이 포함됩니다. 친선; 예비 및 수술 전 비용 이자 자본화; 기술/기술 노하우 획득을 위해 장부에 자본화한 비용 컨설팅 비용; 왕족; 디자인 및 도면; 특허, 라이선스, 소프트웨어, 지적 재산권 및 발전(전용 사용 제외).

이러한 책임자는 자본 투자 계산 시 고려되지 않습니다.

7. 적격 투자 기간(EIP)은 정책에 정의된 적격 프로젝트 개발을 위한 투자를 완료하는 기간을 의미합니다. EIP 는 최대 5년의 유효 기간에 해당하는 최초 투자일로부터 시작하여 상업 운영 개시일 중 더 빠른 날짜까지의 기간입니다.

8. 적격 자본 투자 (ECI)는 보험 증권에 정의된 적격 투자 기간 동안 이루어진 자본 투자를 의미합니다.

†. 유효일 이전에 자본 투자가 시작된 경우, 적격 투자 기간 동안 유효일 이후에 최소 80%의 자본 투자가 이루어져야 하며, 동일한 자본 투자는 허용 총액을 결정하기 위한 적격 자본 투자로 간주됩니다. 인센티브.

비. 그러나 시행일 이전에 토지에 투자하는 경우 해당 토지에 대한 투자는 인센티브를 받을 수 없으며 해당 토지의 장부가치 평가는 프로젝트 적격성을 결정하는 데 고려됩니다.

9. 개발자란 본 문서에 정의된 적격 프로젝트를 개발할 목적으로 설립된 소유자, 파트너십 회사, 협동조합, 회사, 신탁, 비정부기구(NGO), 유한책임 파트너십(LLP) 또는 SPV로 등록된 모든 법인을 의미합니다. 정책.

10. 운영자란 본 정책에 정의된 적격 프로젝트 부지가 사업용 임대/임차로 제공되는 모든 법인을 의미합니다.

운영. 본 정책에 따라 적격 프로젝트에 승인된 혜택/인센티브는 해당 프로젝트의 개발자/운영자가 계속 사용할 수 있습니다. '운영자' 자격을 얻기 위해 최소 임대/임대 기간은 필요하지 않습니다.

11. 노드 기관(Nodal Agency)은 정책에 따라 인센티브 신청을 처리하고 정책에서 확장된 기타 혜택을 촉진하기 위해 다양한 주 부처와 조정하는 명령을 통해 주 정부가 지정한 기관을 의미합니다.

12. 인센티브

- A) 주 정부는 우타르프라데시주에서 곧 건설될 1번 국가 수로 집수 지역을 따라 정박 터미널을 설치하기 위한 투자를 촉진해야 합니다. 주정부는 지정된 Nodal Agency를 통해 그러한 시설의 개발을 위한 토지를 제공해야 합니다.
- B) 해당 토지는 최대 30년 동안 PPP 기반으로 제공됩니다. 1단계에서 최대 6개 프로젝트의 개발 및 운영을 위한 BOOT(Build Own Operate Transfer) 모델을 수년 동안 사용했습니다. 해당 터미널 개발자 선정을 위한 입찰 매개변수는 최소 양허 기간을 기준으로 합니다.
- C) 개발된 토지 및 기타 모든 기반시설을 포함한 프로젝트의 소유권은 실시기간 종료 후 주정부로 이전됩니다. 이와 관련된 세부 지침은 별도로 발행됩니다.
- D) 이러한 정박 터미널 개발자에게는 해당 터미널 개발을 위한 본 정책에 정의된 적격 자본 투자에 대해 최대 INR 15 Crores에 따라 20%의 자본 보조금이 제공됩니다. 이 보조금은 프로젝트 완료 후 3년에 걸쳐 지급됩니다.
- E) 이러한 시설은 인프라 개발을 위한 적시 계획, 모니터링 및 검토를 위해 주정부 PM Gati Shakti 마스터플랜에 포함되어야 합니다.

메모:

- 나. 토지 제공 위치는 이해관계자 협의를 통해 지정된 노드 기관의 추천에 따라 본 정책에 따라 설치된 EC(수권위원회)에 의해 결정됩니다.
- ii. 본 정책에 따라 설립된 HLEC(High Level Empowered Committee)가 지정한 노드 기관의 권장 사항에 따라 최대 프로젝트 수를 늘릴 수 있습니다. HLEC는 또한 새로운 정박 터미널의 개발을 결정하고 주에 위치한 다른 수로에 대해 이 정책에 따라 인센티브를 제공할 수도 있습니다.

9.4.2. 내륙 선박

1. 내륙 선박이란 2021년 내륙 선박법에 따라 주에 등록된 모든 '선박'을 의미하며, 주에 속하는 다가오는 국가 수로-1의 집수 지역에서 작업하기 위한 최소 용량이 500톤입니다.
2. 국가 수로-1을 따라 주에서 운영하기 위해 위에 정의된 내륙 선박 구매에 대한 구매 보조금은 해당 선박 제조업체를 통해 제공됩니다. 이러한 보조금은 25% 비율로 제공됩니다.

실제 구매 비용 중 선박당 최대 INR 5 Crores가 적용됩니다.
3. 보조금은 정책 유효 기간 동안 구입한 내륙 선박 중 처음 10척에 제공되며, 기업당 최대 4척의 선박을 구매할 수 있습니다.
4. 노드 기관(Nodal Agency)은 정책에 따라 인센티브 신청을 처리하고 정책에서 확장된 기타 혜택을 촉진하기 위해 다양한 주 부처와 조정하는 명령을 통해 주 정부가 지정한 기관을 의미합니다.

참고: 본 정책에 따라 설립된 HLEC(High Level Empowered Committee)가 지정한 노드 기관의 권장 사항에 따라 최대 프로젝트 수를 늘릴 수 있습니다. HLEC는 또한 본 정책에 정의된 대로 주에 위치한 다른 수로에 대한 내륙 선박에 인센티브를 제공하기로 결정할 수도 있습니다.

9.5. 화물 터미널

9.5.1. 주요 용어

1. 발효일은 본 정책이 발효되는 날짜를 의미합니다.
2. 유효 기간은 발효일부터 본 정책이 유효한 기간(5년)까지 또는 주 정부가 이를 개정하거나 폐지할 때까지의 기간을 의미합니다.
3. 마감일은 정책 발효일 이후에 투자가 시작되는 경우 프로젝트 투자 개시일을 의미합니다. 투자가 발효일 이전에 시작된 경우, 마감일은 보험의 발효일이 됩니다. 다만, 시행일 이전에 토지만을 취득한 경우에는 시행일 이후 자본투자에서 정의된 다른 소유자(토지 제외)에 대한 최초 투자가 이루어진 날을 마감일로 간주합니다. 날짜. 다만, 중단은 정책의 유효기간을 초과할 수 없습니다.
4. 전용 사이딩 또는 화물 터미널을 포함한 적격 화물 터미널 프로젝트는 다음과 같은 2가지 유형의 프로젝트를 의미합니다.

나. Gati Shakti 계획에 따라 승인된 프로젝트: 주에 설립되고 인도 정부의 Gati Shakti 다중 모달 화물 터미널(GCT) 계획 2021에 따라 승인된 그린필드 화물 터미널(개인 사이딩 또는 개인 화물 터미널 포함)만 GO 2021/TC(FM)에서 발행됨 / 이 정책의 유효기간은 2021년 12월 15일자 18/23입니다.

ii. Gati Shakti 계획에 따라 승인된 프로젝트 이외의 프로젝트: 주에서 최소 자본 투자로 최소 10에이커 이상의 토지 면적을 초과하는 일반 사용자 시설(전속 사용 아님)로 개발된 그린필드 화물 터미널(개인 사이딩 또는 개인 화물 터미널 포함)만(토지 제외) 비용) INR 20 Crores

5. Gati Shakti 계획에 따라 승인된 두 프로젝트와 GCT 승인 프로젝트 비용 이외의 두 프로젝트에 대한 자본 투자는 이륙 시점부터 GCT 운영자 또는 기타 개발자가 부담하는 Go의 GCT 계획 2021에 따라 승인된 그린필드 화물 터미널 개발 비용을 의미합니다. 서비스 역에서, 토지 비용, 순환선 개발 비용 및 인도 철도가 부담하는 기타 자본 비용(Go의 Gati Shakti 다중 모달 화물 터미널(GCT) 계획 2021의 섹션 5에 따라) 또는 기타 다른 기관이 부담하는 자본 비용은 제외됩니다. 중앙/주정부 부서/기관.

6. 부적격 자본 투자에는 운전 자본이 포함됩니다. 친선; 예비 및 수술 전 비용 이자 자본화; 기술/기술 노하우 획득을 위해 장부에 자본화한 비용 컨설팅 비용; 왕족; 디자인 및 도면; 특허, 라이선스, 소프트웨어, 지적 재산권 및 발전(전용 사용 제외).

이러한 책임자는 자본 투자 계산 시 고려되지 않습니다.

7. 적격 투자 기간(EIP)은 정책에 정의된 적격 프로젝트 개발을 위한 투자를 완료하는 기간을 의미합니다. EIP는 최대 5년의 유효 기간에 해당하는 최초 투자일부에서 시작하여 상업 운영 개시일 중 더 빠른 날짜까지의 기간입니다.

8. 적격 자본 투자 (ECI)는 보험 증권에 정의된 적격 투자 기간 동안 이루어진 자본 투자를 의미합니다.

†. 유효일 이전에 자본 투자가 시작된 경우, 적격 투자 기간 동안 유효일 이후에 최소 80%의 자본 투자가 이루어져야 하며, 동일한 자본 투자는 허용 총액을 결정하기 위한 적격 자본 투자로 간주됩니다. 인센티브.

비. 그러나 시행일 이전에 토지에 투자하는 경우 해당 토지에 대한 투자는 인센티브를 받을 수 없으며 해당 토지의 장부가치 평가는 프로젝트 적격성을 결정하는 데 고려됩니다.

9. 개발자란 본 문서에 정의된 적격 프로젝트를 개발할 목적으로 설립된 소유자, 파트너십 회사, 협동조합, 회사, 신탁, 비정부기구(NGO), 유한책임 파트너십(LLP) 또는 SPV로 등록된 모든 법인을 의미합니다. 정책.

10. 운영자란 본 정책에 정의된 적격 프로젝트 부지가 사업 운영을 위해 임대/임차로 제공된 모든 법인을 의미합니다. 본 정책에 따라 적격 프로젝트에 승인된 혜택/인센티브는 해당 프로젝트의 개발자/운영자가 계속 사용할 수 있습니다. '운영자' 자격을 얻기 위해 최소 임대/임대 기간은 필요하지 않습니다.
11. 노드 기관(Nodal Agency) 은 정책에 따라 인센티브 신청을 처리하고 정책에서 확장된 기타 혜택을 촉진하기 위해 다양한 주 부처와 조정하는 명령을 통해 주 정부가 지정한 기관을 의미합니다.

9.5.2. 인센티브

1. 주 정부는 지정된 화물 터미널 기관을 통해 PM Gati Shakti 화물 터미널 계획 2021에 따라 승인된 GCT 운영자 또는 지정된 Nodal 기관을 통해 비 GCT 승인 화물 터미널 개발자에게 토지(철도 토지 제외)를 제공해야 합니다.
2. 해당 토지는 1단계에서 최대 25개 프로젝트의 개발 및 운영을 위해 BOOT(Build Own Operate Transfer) 모델을 통해 최대 30년 동안 PPP 기반으로 제공됩니다. 해당 터미널 개발자 선정을 위한 입찰 매개변수는 최소 양허 기간을 기준으로 합니다.
3. 개발된 토지와 기타 모든 기반시설을 포함한 프로젝트의 소유권은 실시기간 종료 후 주정부로 이전됩니다. 이와 관련된 세부 지침은 별도로 발행됩니다.
4. 순환선 개발에 드는 모든 비용은 국가가 부담한다.
정부.
5. 해당 터미널의 개발자에게는 해당 터미널 개발을 위한 본 정책에 정의된 적격 자본 투자에 대해 20%의 비율로 자본 보조금이 제공되며 최대 INR 15 Crores가 적용됩니다. 이 보조금은 프로젝트 완료 후 3년에 걸쳐 지급됩니다.
6. 국가광업법에 따라 인바운드 및 아웃바운드 모두 해당 정박 터미널의 개발 및 운영에 사용되는 자재 보관에 부과되는 자재 보관에 대한 재 로열티 지급 면제 .
7. 이러한 시설은 인프라 개발을 위한 적시 계획, 모니터링 및 검토를 위해 국가의 PM Gati Shakti 마스터플랜에 포함되어야 합니다.

메모:

- 나. 토지 제공 위치는 이해관계자 협의를 통해 지정된 노드 기관의 추천에 따라 본 정책에 따라 설치된 EC(수권위원회)에 의해 결정됩니다.

- ii. 본 정책에 따라 설립된 HLEC(High Level Empowered Committee)가 지정한 노드 기관의 권장 사항에 따라 최대 프로젝트 수를 늘릴 수 있습니다.

9.6. 트러커스 파크

9.6.1. 주요 용어

1. 발효일은 본 정책이 발효되는 날짜를 의미합니다.
2. 유효 기간은 발효일부터 본 정책이 유효한 기간(5년)까지 또는 주 정부가 이를 개정하거나 폐지할 때까지의 기간을 의미합니다.
3. 적격 트럭 운전자 공원(Trucker Park) 프로젝트는 국도/고속도로/주 고속도로 또는 기타 주요 화물 경로 양쪽에서 최대 2km 거리 내에 주 내 최소 10에이커의 토지에 개발된 모든 트럭 주차 구역 및 주차장 겸 휴게 공간을 의미합니다. 이들 공원에는 최소 85%의 주차 공간과 순환 구역이 있어야 하며 나머지 15%는 휴식, 상업 활동 및 기타 관련 활동을 위해 예약되어야 합니다.
4. 개발자란 본 문서에 정의된 적격 프로젝트를 개발할 목적으로 설립된 소유자, 파트너십 회사, 협동조합, 회사, 신탁, 비정부기구(NGO), 유한책임 파트너십(LLP) 또는 SPV로 등록된 모든 법인을 의미합니다. 정책.
5. 운영자란 본 정책에 정의된 적격 프로젝트 부지가 사업 운영을 위해 임대/임차로 제공되는 모든 법인을 의미합니다. 본 정책에 따라 적격 프로젝트에 승인된 혜택/인센티브는 해당 프로젝트의 개발자/운영자가 계속 사용할 수 있습니다. '운영자' 자격을 얻기 위해 최소 임대/임대 기간은 필요하지 않습니다.
6. 노드 기관(Nodal Agency)은 정책에 따라 인센티브 신청을 처리하고 정책에서 확장된 기타 혜택을 촉진하기 위해 다양한 주 부처와 조정하는 명령을 통해 주 정부가 지정한 기관을 의미합니다.

9.6.2. 인센티브:

아래 나열된 면제/양보는 상업적 운영이 시작되기 전에 적격 Truckers Park 개발자에게 허용됩니다. 이러한 프로젝트는 주 정부가 지정할 수 있는 Nodal Agency에 등록해야 하며, 주 정부는 신청서의 관련성과 완전성을 확인한 후 고유 문서를 발행합니다. 이 단계에서는 이러한 인센티브를 이용하기 위해 위안장(LoC)이 의무적이지 않습니다. 그러나 신청자는 추후에 LoC(Letter of Comfort)를 받아야 합니다.

새로운 UP 참고 및 물류 정책 2022

SI	헤드	자극
1	인지세 면제	<p>주 전역에 그러한 트럭 운전자 공원을 설치하는 경우 인지세 면제가 100% 제공됩니다.</p> <p>이러한 면제는 토지 구입 및 산업 개발 당국이나 개발 당국의 할당 시 제공됩니다.</p> <p>면제는 인지 및 등록 부서에 면제 금액과 동일한 금액의 은행 보증을 제출하면 제공되며, 허용 기간 내에 상업 운영이 시작되면 공개됩니다. 토지이용전환부과금의 75%가 면제됩니다.</p>
2	토지이용전환부담금 양허	<p>양허는 관련 국가 기관/기관에 양허와 동등한 금액의 은행 보증을 제출할 때 제공되어야 하며, 이는 허용 가능한 기간 내에 상업 운영이 시작되면 해제됩니다. 개발비의 75%가 면제됩니다.</p>
삼	면제 개발요금	<p>면제는 해당 국가 당국/기관에 면제와 동등한 금액의 은행 보증을 제출하면 제공되며, 허용 기간 내에 상업 운영이 시작되면 공개됩니다.</p>
<p>참고: 위에 따른 면제/양보는 Nodal Agency에서 발급한 고유 ID를 확인한 경우에만 관련 부서에서 제공하며 자세한 내용은 Nodal Agency에 전달됩니다.</p>		

10. 정책 시행

10.1. 신청절차

가) 저장시설, 항만, 물류단지의 경우

1) 지정된 Nodal Agency, 즉 UPSIDA는 온라인 인센티브 관리 시스템(OIMS)을 통해 정책 이행을 관리해야 합니다. 다음을 수행합니다 -

ㅏ. 정책에 따라 정의된 초기 혜택을 촉진하기 위해 관련 주 당국/기관과 협력합니다.

비. '고유ID' 발급 신청자 현황 추적

씨. 다음에 따라 '백엔드 보조금' 신청서를 검토하고 처리합니다.

정책

2) Nodal Agency는 백엔드 인센티브 신청에 대한 검토 및 조사를 조정하고 정책에서 제공하는 프론트엔드 혜택을 촉진하기 위해 전담 Nodal 담당자를 임명해야 합니다.

3) 정책에 정의된 모든 종류의 인센티브(프론트 엔드 및 백엔드 보조금 모두) 신청은 '고유 ID' 발급을 위해 지정된 Nodal Agency, 즉 UPSIDA에 제출되어야 합니다. UPSIDA의 지정된 Nodal Officer는 다음을 추구해야 합니다.

ㅏ. 신청서의 완전성과 관련성을 면밀히 조사하세요.

비. 응용 프로그램의 오류, 불일치 또는 부적합성을 면밀히 조사하십시오.

씨. 신청서에 불일치나 불완전성이 있는 경우 이를 알리고 해당 문제에 대해 신청자에게 답변을 요청하는 질문을 제기합니다. d. 추가 인센티브 관리를 위해 각각의 완전하고 관련 있는 신청서에 '고유 ID'를 발급합니다.

신청자는 본 정책에 따라 선지급 보조금(면제/할인)을 이용할 수 있습니다. 관련 국가 부처/기관은 고유 ID가 확인된 경우에만 신청자에게 혜택을 제공합니다.

4) CEO UPSIDA 수준의 조사 위원회가 설치되어야 합니다. 요구사항에 따라 인센티브 신청을 검토하기 위해 관련 부서 및 기관을 위원회에 초대해야 합니다.

5) Nodal Agency는 조사 위원회에서 필요한 평가를 처리한 후 '위장 편지' 또는 지급 승인을 위한 경우에 따라 권한 부여 위원회(EC) 또는 고위 권한 부여 위원회(HLEC)에 신청서를 제출합니다. 인센티브.

B) 내륙 수로 시설, 화물 터미널 및 Truckers Park의 경우

1) 주 정부는 해당 프로젝트에 대해 본 정책의 조항을 관리하기 위해 지정된 Nodal Agency를 임명해야 합니다. 해당 기관은 인센티브 신청을 처리하고 관련 중앙/국무부처와 협력해야 합니다.

2) 지정된 Nodal Agency는 신청서 검토 및 심사를 조정하고 필요한 지원을 제공하기 위해 전담 Nodal 담당관을 임명해야 합니다.

- 3) 또한 Nodal Agency는 관련 중앙/국무부처의 구성원으로 평가 위원회를 구성하여 '위장서' 승인 또는 권한 부여 위원회(EC)에 대한 인센티브 지급 신청을 검토하고 권고해야 합니다. 높은 레벨

경우에 따라 권한 위임 위원회(HLEC)가 있을 수 있습니다.

10.2. 최종 추천 및 승인

- 1) 이 정책에 따라 최대 INR 100 Crores에 달하는 자본 투자로 적격 프로젝트를 추천하기 위해 인프라 및 산업 개발 위원회(IIDC) 의장 하의 권한 있는 위원회(EC)가 관련 회원으로 구성된 별도의 정부 명령을 통해 구성되어야 합니다. 국무부 즉, 주택, 수입, 금융, 법률, 산업, 운송, 기획 등 및 Nodal 기관의 대표가 회원 컨비너스입니다.

- 2) 이 정책에 따라 INR 100 Crores 이상의 자본 투자 가치가 있는 프로젝트를 추천하기 위해 사무총장이 의장을 맡은 고 위급 권한 위원회(HLEC)는 관련 국무부 구성원으로 구성된 별도의 정부 명령을 통해 구성되어야 합니다.

주택, 수입, 금융, 법률, 산업, 운송, 기획 등 및 Nodal 기관의 대표가 회원 컨비너스입니다.

- 3) EC 또는 HLEC의 권고 후 '위안장' 발행 및 혜택 지급에 대한 제안이 최종 승인을 위해 제시됩니다.

†. 최대 INR 100 Crores의 자본 투자 가치가 있는 프로젝트

Hon'ble 산업부 장관, 우타르프라데시주 정부

비. Uttar Pradesh 정부의 Hon'ble Cabinet에 INR 100 Crores 이상의 자본 투자 가치가 있는 프로젝트.

Nodal Agency는 정부 산업 개발부가 규정한 방식으로 승인된 혜택을 지급해야 합니다. UP의

10.3. 기타 기본약관

- 1) 본 정책은 공지일로부터 효력을 발생하며 5년 동안 또는 신규 또는 개정 정책이 선언될 때까지(둘 중 먼저 도래하는 날 짜까지) 유효합니다.

- 2) 이 정책이 공지된 후에는 UP 창고 및 물류 정책(W&L) 2018에 따라 새로운 적용이 허용되지 않습니다. UP W&L 정책 2018은 이 정책이 공지되면 폐지됩니다.

- a) UP W&L 정책 2018에 따라 승인된 인센티브 패키지가 있는 프로젝트는 계속해서 혜택을 받을 수 있습니다. UP W&L 정책 2018에 따라 프로젝트에 이미 발행된 위로의 편지가 수정되는 경우 수정은 UP W&L 정책 2018에 명시된 조건에 따라 수행됩니다.

- b) UPSIDA의 UP W&L 정책 2018에 따라 인센티브에 대한 위로서 승인을 고려 중인 사례의 경우 다음 조건에 따라 이 새로운 정책에 따라 신청할 수 있는 일회성 옵션이 제공됩니다.

이 새로운 정책에 따라 규정된 조건을 따르지 않거나 UP W&L 정책 2018에 따라 계속 고려됩니다.

c) 해당 옵션은 본 정책 통지일로부터 1년 동안 UP W&L 정책 2018에 따라 고려 중인 신청에 제공됩니다.

3) 이 정책에 따라 특정 인센티브를 제공하는 프로젝트는 다른 주 정부 정책/계획에 따른 인센티브를 이용할 수 없습니다. 본 정책에 명시된 모든 인센티브는 인도 정부 제도/정책에 따라 제공되는 인센티브에 추가로 제공될 수 있습니다.

4) 본 정책의 해석에 명확성이 필요한 경우 권한위원회(EC)와 협의하고 Hon'ble 산업부 장관이 승인한 EC의 권장 사항을 고려해야 합니다.

5) 본 정책은 내각 승인에 대한 고위급 권한위원회(HLEC)의 권고에 따라 시행 과정에서 수정 및 수정될 수 있습니다. 그러나 그러한 모든 개정 및 수정 사항은 향후에 적용되어야 하며 해당 정책에 따라 이미 부여된 혜택이나 양보를 축소해서는 안 됩니다.

6) 전체 인센티브 한도 및 허용 가능한 최대 프로젝트 수 수정과 관련된 정책의 기타 수정은 HLEC의 권고와 Hon'ble Chief Minister의 승인을 거쳐 이루어져야 합니다.

7) 재정 및 비재정 인센티브와 정책의 기타 측면에 대한 표준 운영 절차 및 기타 방식은 본 정책 시행을 위한 별도의 정부 명령을 통해 공지된 세부 지침에 제공됩니다.
