



DISTINATION UTTAR PRADESH

Invest in BIDA

С кладирование и с кладирование в Уттар-Праде ше

Лог истичес кая политика 2022



Складирование и складирование в Уттар-Прадеш Логистическая политика 2022

Оглавление

	Список сокращений	3
1.	Фон	4-5
2.	Сценарий в Уттар-Прадеше	5
3.	О политике	6-8
4.	Надежное развитие инфраструктуры	7-11
5.	Комплексное планирование логистики	11-13
6.	Устойчивая логистика	13-14
7.	Эко-системная поддержка логистики	15
8.	Привлечь инвестиции в логистику	16-19
9.	Схема стимулирования	19-40
10.	Реализация политики	40-42

Сокращения

1. ВВП Валовой внутренний продукт
2. НДС 3. Налог на товары и услуги
- Среднегодовой темп роста 4. ДФК С совокупный среднегодовой темп роста
5. EDFC Выделенный грузовой коридор
6. WDFC CLAP Восточный выделенный грузовой коридор
7. Западный выделенный грузовой коридор
8. Г С ДП Комплексный план действий по логистике
9. Г ЧП Валовой государственный внутренний продукт
10. ЛИДЫ Государственно-частное партнерство
11. БРАП Легкость логистики в разных штатах
12. UPSIDA, Управление промышленного развития штата Уттар-Прадеш
13. Комфортное письмо LoC 14. Национальная логистическая политика NLP
15. Внутреннее контейнерное депо ICD
16. Станции контейнерных грузовых перевозок CFS
17. Авиагрузовые станции AFS
18. Калифорния Контролируемая атмосфера
19. И Модифицированная атмосфера
20. 21- Индивидуальная быстрая заморозка
- И IQF PFT Частные грузовые терминалы
22. ПМГС 23. НГП Премьер-министр
24. IIDC Группы Шакти Группы сетевого планирования Комиссия по инфраструктуре и промышленному развитию
25. ТГУ 26. Группы технической поддержки
- Генеральный директор 27. УПКБ Директор компании
28. Интернет вещей. Совет по контролю загрязнения UP
29. Банкоматы Передовые системы управления трафиком.
30. Миссия по развитию навыков UPSDM UP 31. Институт обучения и исследований водителей IDTR 32. Национальная организация развития навыков NSDC 33. НПО Государственная организация
34. Приемлемый инвестиционный период EIP 35. Группы реализации политики ОРП 36. Комитет ЕС, наделенный полномочиями Комитет высшего уровня
37. ГЭК 38. наделенный полномочиями Управление ИВАЙ внутренних водных путей Индии

1. История

Логистика играет огромную роль в мировой экономике. Суть бизнеса заключается в обмене товаров или услуг на деньги посредством торговли. Логистика — это путь, по которому товары и услуги совершают транзакции. Логистическая отрасль не только вносит ключевой вклад в экономическое развитие, но также играет важную роль в решении экологических и социальных проблем. По мере развития рынков компании применяют различные стратегии ценообразования, чтобы предоставлять более качественные услуги своим клиентам. В 2017 году мировой рынок логистики оценивался в 7 641,20 миллиарда долларов США, и, по прогнозам, к 2027 году он достигнет 12 975,64 миллиарда долларов США, при этом среднегодовой темп роста составит 6,5% с 2020 по 2027 год (Статистика мирового рынка логистики, 2021-2027). Прогнозируется, что азиатский рынок окажется в центре глобальной логистической деятельности — как с точки зрения роста, так и с точки зрения глобальных инвестиций в мире. Ожидается, что в период с 2020 по 2025 год на него будет приходиться 57% роста мирового рынка логистики электронной коммерции (Statista, 2022), возглавляемых Китаем, Японией и Индией.

Логистика является важнейшим определяющим фактором торговли внутри страны и имеет важное значение для конкурентоспособности Индии в мировой торговле в целом. Затраты на логистику в процентах от ВВП Индии достигают 13–14% по сравнению с 7–8% в развитых странах и 9–10% в других странах БРИК. Сокращение затрат на логистику даже на 1% будет означать экономию примерно 1,4 трона индийских рупий в год. Таким образом, существует насущная необходимость в разработке надежной, хорошо интегрированной,

и эффективная логистическая экосистема в стране.

Позиция Индии в Индексе эффективности логистики за 2018 год поднялась на 10 позиций с 54 в 2014 году до 44 в 2018 году (Всемирный банк, 2018). Индустрия логистики в Индии в настоящее время оценивается в 150 миллиардов долларов США (2021 финансовый год), на ее долю приходится 14,4% ВВП страны, и ожидается, что к 2025 году она достигнет 380 миллиардов долларов США (Совет по навыкам логистики, 2022). После восстановления после глобальной пандемии логистическая отрасль Индии готова к высокому росту со среднегодовым темпом роста 10–12% благодаря цифровизации (Statista, 2022). В настоящее время розовые перевозки в Индии в основном осуществляются автомобильным транспортом — на их долю приходится 59% грузовых перевозок. Примерно 35% грузовых перевозок удовлетворяется железнодорожным транспортом, 6% — водным транспортом и менее 1% — воздушным транспортом (Нити Айог, 2021).

Чтобы обеспечить комплексное развитие логистической инфраструктуры в стране, союзное правительство Индии предпринимает множество инициатив. Они в основном основаны на 4-х столпах, а именно: развитие инфраструктуры, планирование логистики, активное управление и внедрение технологий. Это включает в себя смягчение норм ПИИ, введение налогов на товары и услуги, стимулирование роста электронной коммерции, позитивные изменения в политике регулирования, а также всестороннее инфраструктурное и промышленное развитие посредством таких программ, как «Гатишакти», «Сагармала», «Сделай в Индии».

И, следовательно, Правительство Индии предлагает два выделенных грузовых коридора (DFC), то есть Восточный выделенный грузовой коридор (EDFC) и Западный выделенный грузовой коридор (WDFC) как высококороткий и высокопроизводительный железнодорожный коридор для перевозки грузов. Поскольку эти коридоры сокращают затраты на логистику и сокращают сроки транспортировки, вокруг обоих этих DFC возникают два крупных промышленных коридора, а именно промышленный коридор Дели-Мумбаи (DMIC) и коридор Амритсар-Калькутта (AKIC). Другие проекты включают мультимодальные логистические парки, с истемой скоростного железнодорожного транспорта,

Скоростные автомагистрали, UDAN (Региональная схема воздушного сообщения) и т. д. также реализуются для снижения затрат на логистику с 14% ВВП до менее 10%.

Центральное правительство также уделяет особое внимание активному и эффективному управлению для целенаправленного развития сектора логистики в Индии и создано специальное отделение логистики для обеспечения скоординированного роста логистической отрасли, начавшегося в Индии в 2017 году. Правительство Соединенных Штатов назначило премьер-министра Гаги Шакти Национальным Генеральным планом на 2021 год для комплексного и комплексного планирования проектов инфраструктуры и промышленного развития в Индии, который позволит еще больше улучшить логистику в стране. Недавно центральное правительство запустило Национальную логистическую политику до 2022 года, которая предусматривает повышение эффективности услуг (процессы, цифровые системы, нормативно-правовая база) и человеческих ресурсов путем предоставления комплексного плана действий в области логистики (CLAP).

2. Сценарий в Уттар-Прадеш

Уттар-Прадеш — четвертый по величине штат Индии по площади, в нем проживает 17% населения Индии. Будучи стратегически расположенным рядом с Национальным столичным регионом, он предлагает прибыльные ворота в точные экспортные порты и центральную Индию.

Государство предлагает инвесторам обширный потребительский рынок и рынок труда. В настоящее время валовой внутренний продукт штата (ВВП) штата Уттар-Прадеш в текущих ценах оценивается в 294,90 миллиарда долларов США (21,74 триллиона индийских рупий) в 2021–2022 годах (MoSPI, 2022).

На долю Уттар-Прадеша приходится почти 8% национального ВВП, благодаря политике, ориентированной на инвесторов, реформам и активному управлению, поставлена цель стать экономикой с оборотом в 1 триллион долларов США. Для этого штат намерен привлечь инвестиций на сумму 10 миллионов индийских рупий. Поэтому правительство штата активно продвигает быструю индустриализацию и развитие инфраструктуры, поскольку производство и логистика неразрывно связаны.

Уттар-Прадеш стал одним из наиболее предпочтительных направлений для инвестиций в Индии. За последние несколько лет штат зарекомендовал себя как ведущее место для инвестиций в Индии. Экспорт товаров из Уттар-Прадеша достиг 16,39 миллиардов долларов США в 21 финансовом году и 18,83 миллиардов долларов США в 22 финансовом году (до февраля 2022 года).

Штат занял 11-е место в Индии по притоку прямых иностранных инвестиций в 2021 году. В 2019 году было реализовано 147 инвестиционных намерений на сумму рупий. В штат (DPIIT) было подано заявление на сумму 16 799 корор (2,40 миллиарда долларов США). Учитывая акцент, уделяемый развитию логистики и обеспечению прототипов логистики, Уттар-Прадеш был отнесен к категории «Достижители» в категории «Не имеющие выхода к морю» в категории «Прототипы логистики в разных штатах» (LEADS).

Исследование 2022 года. Оно было признано одним из государственных лидеров с точки зрения «качества железнодорожной инфраструктуры» и ведущим государством в проценте интеграции основных уровней данных на портале PM Gati Shakti (LEADS 2022). Ранее Уттар-Прадеш поднялся на 7 позиций и занял 6-е место в стране в последнем рейтинге логистической легкости в разных штатах (LEADS) за 2021 год и был отнесен к категории «Лучшие улучшения».

3. О политике

3.1. Зрение

Развивать интегрированную логистическую экосистему в государственном секторе и соединять различные виды транспорта для сокращения затрат и времени на логистику, тем самым повышая конкурентоспособность, операционную эффективность бизнеса и обеспечивая бизнес дружелюбный торговый и инвестиционный ландшафт в штате.

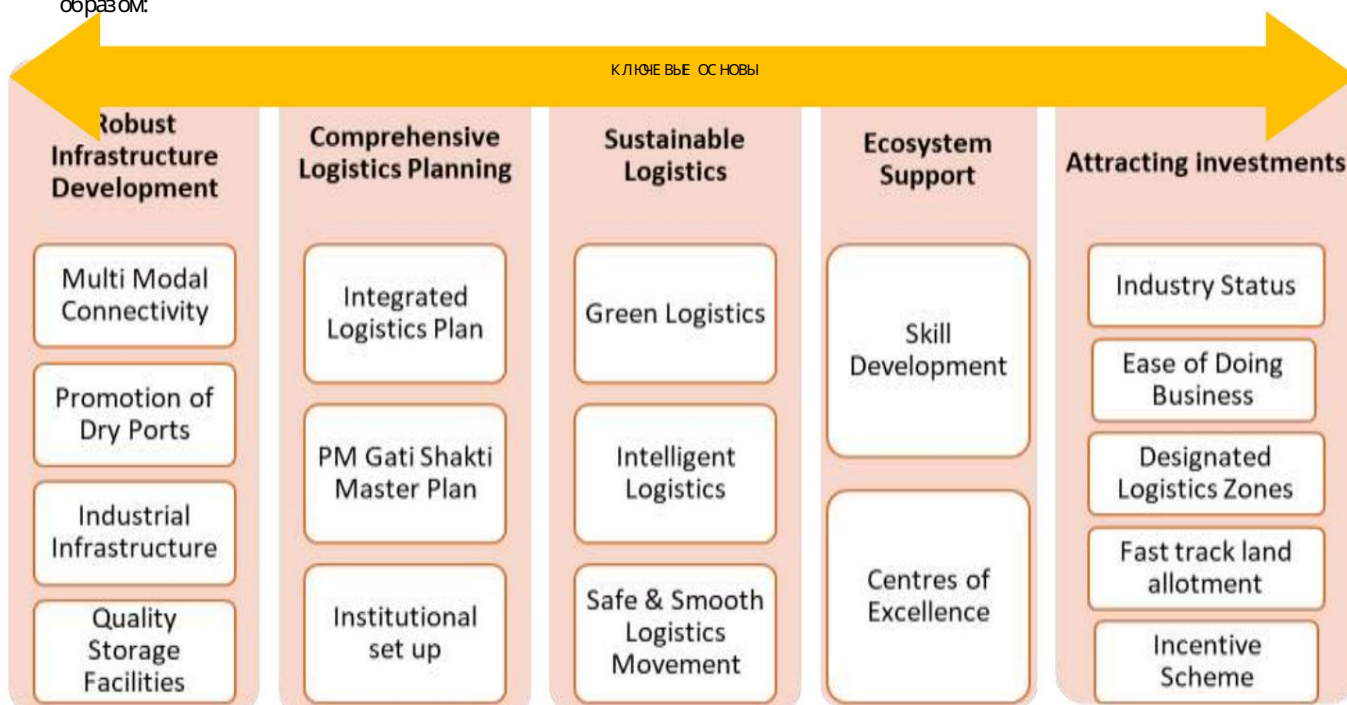
3.2. Цели

Государство стремится реализовать видение политики посредством следующих:

1. Создать надежную сеть транспортной инфраструктуры, способствующую интермодализму для улучшения транспортных связей с целью обеспечения связи последней / первой мили с экономическими центрами штата.
2. Модернизация и улучшение существующей складской и логистической инфраструктуры для стимулирования экономической деятельности и создания крупномасштабных возможностей трудоустройства.
3. Содействовать комплексному развитию логистических услуг в государственном секторе для снижения затрат на логистику и повышения эффективности.
4. Создать эффективный институциональный механизм управления для эффективного администрирования и комплексного планирования развития логистического сектора.
5. Привлечь частные инвестиции в создание логистических объектов на территории государственного сектора с прямыми и обратными связями.
6. Содействовать повышению квалификации, переподготовке и повышению квалификации рабочей силы для удовлетворения потребностей логистической отрасли.
7. Внедрять разумные методы логистики, способствующие внедрению технологий и современных практик, обеспечивающих автоматизацию, «зеленую» логистику и безопасность.

3.3. Схема стратегии

Посредством этой новой Политики государственное ведомство выдвигает стратегию по привлечению частного участия в государственном секторе для всестороннего развития сектора логистики, которую можно представить следующим образом:



3.4. Область действия политики

Согласно определению правительства Индии в Национальной логистической политике 2022 года, «логистика» означает транспортировку и обработку товаров между точками производства и потребления, включая добавление стоимости и сопутствующие услуги. «Логистическая инфраструктура» состоит из узлов и соединений, более узнаваемых как порты, станции, мультимодальные логистические парки (MMLP), склады и другие коммерческие помещения, соединенные автомобильными, железными дорогами, морскими, внутренними водными путями, воздушными маршрутами, трубопроводами и т. д., которые используют широкий круг перевозчиков (раздел 2 Национальной логистической политики (НЛП) 2022, уведомление ДПИИТ Г О от 28.09.2022).

В свете вышеизложенного политика должна включать следующие:

- 1) «Складские помещения» включают в себя
 - а. Склады, в том числе складские, как открытого, так и закрытого типа, предназначенные для перевалки и хранения грузов навалом/навалом;
 - б. Силосы, построенные как вертикальные складские сооружения для хранения сыпучих грузов как в твердом, так и в жидком виде;
 - в. Установки холодильной цепи, разработанные для хранения и минимальной обработки скоропортящихся/чувствительных к температуре грузов, с камерами с контролируемой/модифицированной атмосферой, камерами с переменной влажностью, быстрой/шоковой заморозкой, мобильными фургонами предварительного охлаждения, рефрижераторными транспортными средствами и оборудованием для взвешивания, сортировки, сортировки, упаковки, предварительное охлаждение, обработка туманом и другие процессы.
- 2) «Логистические парки и сухие порты» включают мультимодальные логистические парки и транспортные терминалы, включая внутренние контейнерные склады, станции контейнерных грузовых перевозок и станции воздушных грузовых перевозок с вспомогательными складскими помещениями или без них.
- 3) Другие услуги включают в себя
 - а. Парковки для дальних циклов или стоянки для грузовых автомобилей с местами для отдыха;
 - б. Грузовые терминалы, включая частные железнодорожные подъездные пути и грузовые терминалы;
 - в. Суды внутреннего плавания, включая баржи, буксиры, реактивные паромы и т. д., как определено в Законе о судах внутреннего плавания 2021 года и причальных терминалах.

Стратегия 1

4. Надежное развитие инфраструктуры

Государство имеет хорошо развитую социальную, физическую и промышленную инфраструктуру. Уттар-Прадеш имеет самую длинную сеть национальных автомобильных и железнодорожных путей в Индии.

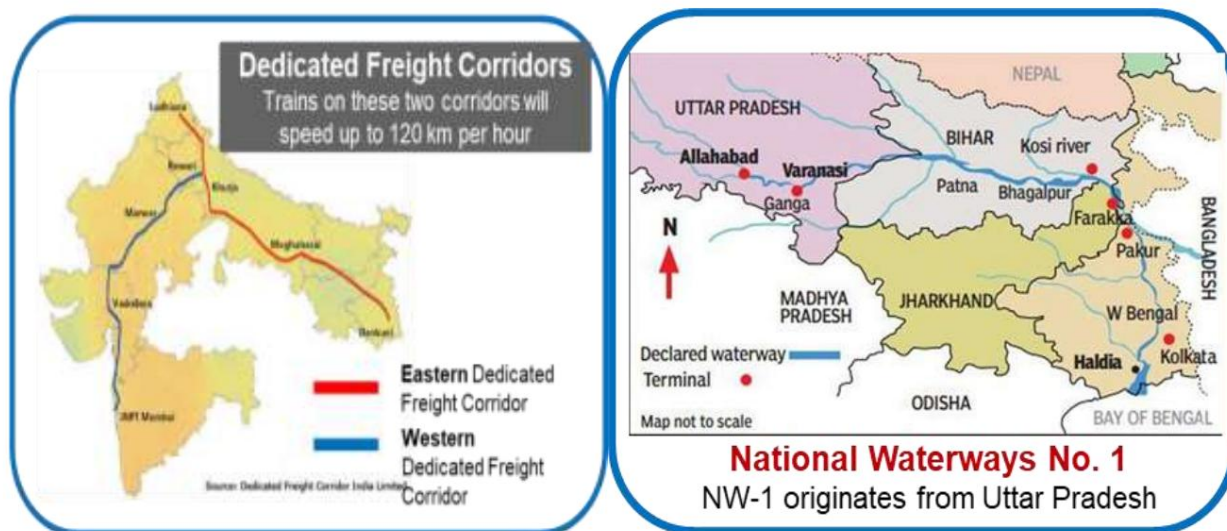
Он также имеет хорошее сообщение через 48 национальных автомагистралей, 13 существующих и будущих скоростных автомагистралей, 5 существующих и будущих международных аэропортов, более 20 маршрутов внутреннего воздушного сообщения и железнодорожное сообщение с всеми крупными городами.

4.1. Мультимодальное подключение

Долгосрочная стратегия правительства штата Уттар-Прадеш заключается в создании связующей сети воздушных, водных, автомобильных и железнодорожных сетей, которая облегчит логистику для жителей штата Уттар-Прадеш.

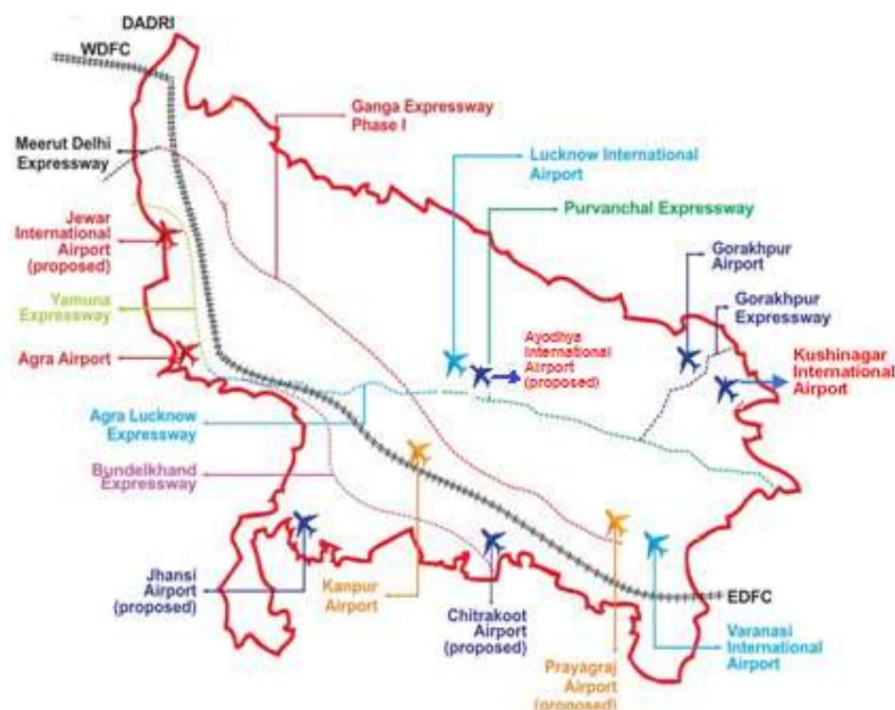
промышленности для доступа на мировой и внутренний рынок. Политика направлена на укрепление этой сети для обеспечения бесперебойной и недорогой логистики в штате и использования его промышленного инвестиционного потенциала.

- а) Помимо крупнейшей железнодорожной сети (более 16 000 км) в стране, в штате находится значительная часть Западного выделенного грузового коридора (WDFC) и Восточного выделенного грузового коридора (EDFC). WDFC обеспечивает легкий доступ к порту JNPT в Мумбаи (Западная Индия), а поскольку 57% EDFC проходит через UP и соединяет порт Халдия в Калькутте (Восточная Индия), штат создал стратегическую основу для использования обоих этих грузовых перевозок коридоров. Поскольку оба коридора - EDFC и WDFC пересекаются в Дадри (расположенном в районе Гаутамабуда Нагар), штат имеет уникальное преимущество в секторе логистики.



- б) В штате уже действует около 1100 км первого внутреннего водного пути, соединяющего Праяг-радж с портом Халдия. Мультимодальный терминал в Варанаси и различные главучие терминалы работают вдоль трассы NW-1 в терминалах Газипур/Раджхат, Рамнагар (Варанаси) и Праяг-радж.

- в) Помимо того, что здесь расположена одна из крупнейших сетей национальных автомагистралей. В штате Уттар-Прадеш зарекомендовал себя как штат с скоростными автомагистралями с тринадцатью существующими и будущими скоростными автомагистралями: шесть скоростных автомагистралей уже построены (1225 км), а семь находятся на различных стадиях строительства. Эти скоростные автомагистрали способствуют столь необходимому общему социально-экономическому развитию штата. Также существует возможность развития новых промышленных коридоров вдоль этих скоростных дорог.



г) С учетом существующих международных аэропортов в Лакхнау, Варанаси и Кушинагаре, а также новых аэропортов, открывающих связь в Деваре и Айодхье, Уттар-Прадеш станет единственным штатом в стране с 5 международными аэропортами. Кроме того, 7 аэропортов были введены в эксплуатацию в рамках Региональной схемы соединения (RCS) для внутреннего сообщения, а еще 8 аэропортов находятся на стадии разработки. Аэропорт Деварестант одним из крупнейших международных аэропортов Индии, занимающим территорию более 5000 гектаров. Кроме того, определены более 20 маршрутов внутреннего авиасообщения.

4.2. Продвижение «сухих портов»

Уттар-Прадеш — это штат, не имеющий выхода к морю, а экспортные кластеры разбросаны по всему штату. Таким образом, государство в течение определенного периода времени развивало «сухие порты», чтобы облегчить перемещение экспортных грузов в морские порты.

- Существующая логистическая инфраструктура в Уттар-Прадеше включает железнодорожный комбинированный терминал внутренних рейсов и EXIM в Морадабаде, железнодорожный грузовой терминал Pvt и внутреннее контейнерное депо (ICD) в Канпуре, ICD на терминале Дадри и ICD в Канпуре.
- Государство имеет преимущество в виде новых терминалов вдоль/на внутренних водных путях и мультимодальных терминалов вдоль/в грузовых коридорах. Также разрабатываются мультимодальный логистический узел (MMLH) в Дадри и мультимодальный транспортный узел (MMTH) в Бораки, что придаст дополнительный импульс развитию этого сектора.
- Первая в Индии «Грузовая деревня» площадью более 100 акров появится в Варанаси. Подключение экспортных хабов Восточного УПК портам

Восточной Индии, деревня будет служить перевалочным узлом для входов и выходов грузов.

Правительство штата стремится укрепить существующие сухопутные порты, внутренние контейнерные склады, грузовые станции и логистические терминалы в подходящих местах с доступом к дорожным коридорам, качественной сети 4-полосных и 6-полосных автомагистралей, соединяющих дороги и т. д. Правительство штата планирует посредством этой политики привлечь частные инвестиции для развития «сухопутных портов» с современным оборудованием в штате.

4.3. Промышленная инфраструктура

В результате быстрого развития инфраструктуры за последние несколько лет в штате произошел значительный рост развития промышленных кластеров/центров и проектов государственного партнерства (ГЧП).

- а) Правительство Индии разрабатывает различные проекты промышленных коридоров вдоль грузовых коридоров WDFC и EDFC в рамках Национальной программы промышленных коридоров, а именно. Промышленный коридор Дели-Мумбаи (DMIC) и промышленный коридор Амритсар-Калькутта (AKIC). Целью этих коридоров является развитие новых промышленных городов Индии, включая известные экспортные и производственные центры штата.
- б) Важные проекты, реализуемые совместно с DMIC-AKIC, включают развитие интегрированного поселка вдоль зоны охвата DMIC в Большой Нойде; Предлагаемый интегрированный производственный кластер (IMC) в рамках проекта AKIC в Праяградж и Аггра.
- в) Некоторые из других ключевых проектов промышленной инфраструктуры, запланированных в Государстве включают:
 - Из двух оборонно-промышленных коридоров, объявленных в Индии, один появится в Уттар-Прадеше на 6 узлах в рамках UP, а именно. Аггра, Алигарх, Канпур, Лакнау, Джайнпур и Читракут площадью более 5000 га земли.
 - Первый в штате парк медицинского оборудования был открыт вдоль скоростной автомагистрали Ямуна. Первый в своем роде Киногород и такие проекты, как Парк игрушек, Парк одежды и Парк ремесел, появятся рядом с скоростной автомагистралью Ямуна.
 - В штате планируется построить логистический узел вдоль скоростной автомагистрали Ямуна, комплекс технических объектов обслуживания и грузовых перевозок рядом с будущим международным аэропортом Джавар, а также логистические центры/узлы вдоль скоростных автомагистралей.
 - Планируются и другие проекты, в том числе Mega Food Park в Барейли, Transganga City в Уннао, Plastic Park в Горахпуре, Garment Park в Горахпуре и несколько комплексов Flatted Factory в Лакнау, Канпуре, Агре, Азиабаре, Горахпуре и Алигархе.

Благодаря простоте логистики в штате, вероятно, появится больше таких проектов промышленной инфраструктуры, что, в свою очередь, повысит инвестиционный импульс и будет способствовать экономическому росту. Таким образом, эта политика будет играть ключевую роль, обеспечивая

поддерживают эту тему для развития такой промышленной инфраструктуры в штате.

4.4. Качественные складские помещения

UP имеет одну из крупнейших складских мощностей в Индии по общему количеству железнодорожных складов (689) и холодильных складов (2406), при этом мощностей холодильных складов в штате являются самыми высокими в Индии и составляют 39,84% от национальных мощностей (LEADS, 2021). Поскольку Уттар-Прадеш уже является крупным игроком в сельском хозяйстве и планирует развивать производство электроники, фармацевтики, оборонной продукции и т. д., важно развивать качественные складские помещения, оснащенные современными технологиями, наряду с промышленными коридорами, скоростными автомагистралями, грузовыми коридорами и т. д. Таким образом, Правительство штата стремится обеспечить развитие таких качественных хранилищ по всему штату посредством этой политики путем привлечения частных инвесторов в этот сектор.

Политика поощряет создание складов, связанных с розничной торговлей, с современным оборудованием, включая предприятия по сортировке, сортировке и упаковке, а также ответственные испытательные лаборатории. Это также позволяет расширить инфраструктуру холодильного хранения для увеличения срока хранения скоропортящихся товаров и поддержания качества, тем самым обеспечивая стимул для экспортной сельскохозяйственной продукции. Правительство штата также определит соответствующие складские помещения, принадлежащие различным правительственным учреждениям, и будет способствовать их модернизации частными организациями через соответствующие государственные департаменты/агентства, участвующие, такие как Департамент кооперативов, Департамент снабжения, Департамент сельского хозяйства и т. д.

Стратегия 2

5. Комплексное планирование логистики

Поскольку логистическая отрасль в Индии сильно фрагментирована, комплексное и комплексное планирование для устранения несбалансированного распределения логистических услуг становится очень важным аспектом управления. Поскольку правительство Индии уделяет большое внимание комплексному планированию логистики для повышения конкурентоспособности торговли страны, правительство штата также уделяет внимание планированию логистики.

Правительство Уттар-Прадеша также предприняло ряд шагов в этом контексте.

5.1. Комплексный государственный логистический план:

Для комплексного развития сектора логистики правительство штата разработало комплексный интегрированный план логистики штата, призванный обеспечить беспрепятственное сообщение и быстрое перемещение грузов по всему штату, принося пользу экспортным центрам в целом. Области улучшения и развития регулярно контролируются и пересматриваются в рамках плана.

Кроме того, в этом контексте штат находит в процессе подготовки государственных планов логистики для семи «умных» грузовых коридоров, а именно Агры, Канпура, Варанаси, Праяграджа, Лакхнау, Газиабада и Меерута, для развития пригородной логистики.

области города. Это поможет городам с отставать карту текущих показателей грузоперевозок, определить текущие и будущие потребности, а также определить области реформ с соответствующими областями.

5.2. Интеграция Национальным генеральным планом премьер-министра Гати Шакти

Уттар-Прадеш был одним из ведущих штатов в интеграции генерального плана штата с национальным генеральным планом премьер-министра Гати Шакти (PMGS-NMP) для облегчения планирования проектов и ускорения развития логистической инфраструктуры в штате. После запуска NMP с соответствующими департаментами штата были мобилизованы для географической привязки и картирования с воими активами в режиме онлайн в координации с Национальным институтом космических приложений и геоинформатики Бхаскарачарьи (BISAG-N) и Центром приложений дистанционного зондирования UP (RSAC-UP).

На данный момент штат успешно интегрировал все 20 обязательных уровней, определенных правительством Индии. Кроме того, на Государственном портале было создано 27 дополнительных слоев, которые были определены как критически важные для планирования проекта. В этой политике будет использоваться интегрированный подход с Национальным генеральным планом (NMP) для развития надежной инфраструктуры в штате. NMP Гати Шакти принесет наибольшую пользу логистическому сектору за счет инвестиций в дороги, автомагистрали, порты, аэропорты, мультимодальные терминалы и т. д.

5.3. Институциональная структура планирования логистики

В штате также имеется комплексная институциональная структура, включающая специализированную сеть с сетью и группой государственного логистического управления и координационный комитет логистики для развития логистического сектора. Специальная «группа логистики» была создана под председательством дополнительно Главного секретаря Департамента инфраструктуры и промышленного развития согласно постановлению правительства № 107/77-6-2021 от 8 января 2021 года. Эта специализированная группа обеспечивает синергию и быстрое принятие решений между департаментами, включая гражданскую авиацию, транспорт, энергетику, сельское хозяйство, складскую корпорацию и другие междепартаментными, при планировании развития логистики в штате. Также Распоряжением Правительства № 108/77-6-2021 от 8 января 2021 года создан Координационный комитет по логистике под председательством Главного секретаря.

Кроме того, на основании Приказа правительства № 1 был создан городской координационный комитет по логистике под председательством дополнительно Главного секретаря жилищного строительства и городского планирования, а также городские комитеты по логистике в определенных семи «умных» городских районах в UP под председательством соответствующих муниципальных комиссаров. 8-3099/262/2021 от 9 сентября 2021 года. Городской комитет по координации логистики отвечает за формирование, реформирование, внедрение и мониторинг городского комитета по созданию логистической инфраструктуры в штате, помимо консультаций и координации с правительством Индии. Комитет на городском уровне отвечает за разработку городского плана логистики и за развитие логистической инфраструктуры в своих регионах.

Аналогичным образом, для реализации инициативы Шакти в штате офицер ранга секретаря был назначен узловым офицером государственного уровня для PMGS. Уполномоченная группа секретарей (ЭГОС) создана под председательством Главного секретаря согласно ИИД 6 Г О № 177/77-6-2022 от 02.02.2022. Также создана группа сетевого планирования (ГНП) под председательством Уполномоченного по инфраструктуре и промышленному развитию (IIDC) согласно ИИД 6 Г О № 1122/77-6-2022 от 28.05.2022 и создана группа технических поддержки (ТСУ), создан под председательством Генерального директора (Генерального директора) «Инвест УГ» на основании ИИД 6 Г О № 1122/77-6-2022 от 28.05.2022.

При этом государство создало всеобъемлющую институциональную структуру для планирования логистики в соответствии с директивами центрального правительства, которая работает и будет продолжать работать над комплексным планированием и всесторонним развитием сектора логистики в штате.

Стратегия 3

6. Устойчивая логистика

6.1. Зеленая логистика

Политика направлена на продвижение интеллектуального складирования, использования солнечной энергии, разгрузки дорог для снижения выбросов, использования Индустрии 4.0, такой как Интернет вещей (IoT), искусственный интеллект, блокчейн и т. д., для повышения эффективности процессов, проходящих через различные логистические объекты, обеспечить устойчивую и зеленую логистику в штате. С этой целью политика поощряет частные инвестиции для принятия экологических мер в логистической отрасли. Это также включает в себя усилия штата по развитию ответственного производства солнечной энергии путем предоставления открытого доступа к логистической отрасли.

Штат также будет способствовать повышению эффективности видов транспорта, обеспечивая соблюдение последних миль и продвижение правильного сочетания видов транспорта (увеличение доли энергии в эффективных видах транспорта/зеленых видах транспорта) посредством будущих планов городского логистики. Эти планы также будут способствовать главному логистике, электрической мобильности, обратной логистике для минимизации времени простоя и продвижению технологических инноваций для минимизации загрязнения окружающей среды логистики и оптимизации использования мощностей.

6.2. Инновации и интеллектуальная логистика

Политика поощряет использование современных технологий и цифровых преобразований для обеспечения более экономичной и продуктивной логистики для бесперебойной связи. Эта политика позволяет промышленности использовать цифровые технологии для образования логистического сектора в штате. Чтобы обеспечить доступ к механизмам повышения эффективности и внедрить современные технологии, государство будет поощрять приобретение более качественного оборудования, такого как более крупные и хорошо оборудованные грузовые автомобили, железнодорожные вагоны с большей грузоподъемностью и т. д., а также будет способствовать внедрению инновационных технологических операций.

Это включает в себя поощрение исследований и разработок, продвижение методов цифровики, робототехники и автоматизации в портуально-разгрузочных работах, грузоперевозках и разгрузке грузопотоков на логистических объектах, автоматизация цепочек поставок и систем на основе технологий блокчейн для проверки транзакций, обмена документацией и информацией. в защищенном режиме и другие нововведения.

6.3. Smart Enforcement для безопасного и плавного перемещения грузов

Правительство штата уже внедряет усовершенствованные системы управления дорожным движением (ATMS), сенсорные системы Way in Motion с камерами на всех платных площадях и мостостатических взвешивания на каждой платной площадке главной проезжей части. Предоставление E-challans на основных маршрутах уже реализовано. Была разработана интегрированная система надзора за горнодобывающей деятельностью на базе Mine Mitra (minemitra.up.gov.in). Он предоставляет онлайн-услуги для граждан/фермеров, онлайн-управление минеральными ресурсами, интегрированную систему наблюдения за горнодобывающей промышленностью, онлайн-платформу электронной коммерции и картографирование документов DSR для аренды.

Эти меры должны время от времени пересматриваться и совершенствоваться с соответствующими государственными департаментами/агентствами. Правительство штата посредством регулярного пересмотра Плана логистики штата и анализа показателей штата по рейтингу LEADS способствует использованию таких технологий мер, проводимых различными департаментами/агентствами штата, чтобы обеспечить безопасную и бесперебойную логистику в штате. С помощью этой политики он также поощряет использование технологий частными логистическими операторами/разработчиками для обеспечения бесперебойного перемещения и безопасной обработки грузов в государственном (пункт 6.2.).

Стратегия 4

7. Экосистемная поддержка логистики

7.1. Развитие навыков в логистике

Штат имеет самые высокие баллы учебных центров с максимальным количеством лиц, прошедших обучение в области логистики (LEADS 2021). Курсы повышения квалификации для грузчиков/разгрузчиков, упаковщиков и коммерческих водителей доступны через UP Skill Development Mission (UPSDM). Обучение в секторах логистики через уполномоченных поставщиков/провайдеров обучения обеспечивается в соответствии с развитием частных учреждений для обучения в штате. Существует около 688 автошкол, находящихся в частной собственности, которые проводят обучение водителей тяжелых транспортных средств (автобусов/грузовиков). В 12 подразделениях строятся государственные институты подготовки водителей и повышения квалификации водителей для обучения водителей грузовиков, а также другой персонал логистики, такой как грузчики/разгрузчики, упаковщики и т. д. Также строится Институт обучения и исследований водителей (IDTR) в Раебарели.

В тесной координации с экспертами рынков и Советом по навыкам логистического сектора определяются новые рабочие места для удовлетворения навыков 21-го века в секторе логистики. Новая учебная программа и тренинг будут

разработан в ходе консультаций с заинтересованными сторонами логистической отрасли и СНБО. В целях дальнейшего укрепления экосистемы навыков для логистики правительство штата должно создать специализированную рабочую группу при Департаменте развития навыков штата для координации проведения исследований по оценке пробелов с мандатом на определение областей действий, а именно: потребность в новых курсах, программах повышения квалификации и переподготовки, распространение учебных заведений и т. д. Тем не менее, политика поощряет отрасль обеспечивать соответствующую отраслевую квалификацию, а также стимулирует такие затраты.

7.2. Центр передового опыта

Государство должно стремиться способствовать развитию новых технологий, операционных моделей и возможностей в секторе логистики посредством создания Центров передового опыта (CoE) в штате. Правительственным организациям / PSU / Частным компаниям следует поощрять создание Центров передового опыта (CoE) в области логистики для исследований и разработкам, инновациям, приобретению технологий и другим объектам для поддержки логистической экосистемы в штате.

Правительство штата Уттар-Прадеш должно предоставлять финансовую поддержку в виде гранта (покрывающего капитальные и эксплуатационные расходы) в размере до 10 крор индийских рупий каждому ЦП в течение 5 лет с даты создания, но не более пяти ЦП. Ожидается, что Совет Европы станет самоокупаемым к концу 5 лет. Департамент промышленного развития будет санкционировать и распределять льготы по проекту на основании рекомендаций Комитета экспертов по полномочиям (HLEC), как это определено в настоящей политике. Более того, выделение средств/стимулов Правительством должно зависеть от их результатов.

Стратегия 5

8. Привлечение инвестиций в логистику

8.1. Статус отрасли в секторе логистики -

Уттар-Прадеш стал первым штатом в Индии, который предоставил логистическому сектору отраслевой статус, благодаря чему он зарекомендовал себя как благоприятное место для инвестиций в логистическую отрасль на севере Индии. Такой отраслевой статус был распространен в соответствии с Политикой складирования и логистики UP на 2018 год только на те проекты, которым правительство Индии предоставило «статус инфраструктуры».

В соответствии с этой новой политикой «Статус отрасли» теперь распространяется на все соответствующие критериям проекты, определенные в этой политике. В результате, «Промышленное землепользование» и «Промышленный FAR» будут применяться ко всем подобным логистическим проектам в штате. Это снижает затраты на создание бизнеса в логистической отрасли в штате.

8.2. Легкость ведения бизнеса

- 1) Допустимая высота: Настоящая Политика допускает постройки высотой более 15 метров (с огласно параграфу 3.4.2 Части 4 Национального строительного кодекса 2016 года) при условии, что на территории нет построек/постройки человека выше пятнадцати метров (15 метров) и установлены соответствующие системы пожаротушения в соответствии с предписаниями Государственной пожарной службы. Пожарная служба должна дать специальные инструкции в этом отношении в отношении сектора логистики подразделениям на местах.
- 2) Белая категория Учитывая, что некоторые виды складской и логистической деятельности имеют меньший уровень загрязнения и образования отходов, классификация таких видов деятельности на основе уровня загрязнения воздуха, воды и образования опасных отходов будет время от времени ратифицироваться. Правительство штата уже классифицировало складскую и логистическую деятельность в соответствии с требованиями Совета по контролю за загрязнением UP (UPPCB), с м. GO по. N80284/213/2017-22 от 26.08.2022 как категория «Белый». Спецификация деятельности, подпадающей под «Белую категорию», время от времени пересматривается UP PCB по согласованию с отраслевым департаментом GoUP.
- 3) Разрешение «единого окна»: Правительство штата через Nivesh Mitra предоставляет онлайн-NOC/разрешения/разрешения для создания и функционирования промышленных предприятий в штате. Чтобы еще больше упростить ведение бизнеса для складской и логистической отрасли в штате, конкретные разрешения/NoC/Разрешения, необходимые для этого сектора, будут отдельно перечислены и представлены на портале Nivesh Mitra.
- 4) Круглосуточная работа: складам будет разрешено работать круглосуточно без выходов на территории штата. В целях поощрения занятости женщин таким проектам также будет разрешено нанимать женщин во все смены (включая ночную смену) с их согласием при условии, что для таких сотрудников будут приняты все меры безопасности, транспортировки и другие меры, предписанные Государственным департаментом труда.

8.3. Ускоренный отвод земли под Логистический парк

8.3.1. Преференциальное выделение земли на территориях Управления промышленного развития/Управления развития, как это предусмотрено Политикой промышленных инвестиций и с одобрения занятости UP на 2022 год, будет осуществляться в ускоренном порядке для развития логистического парка, как это определено в настоящей политике, с минимальными капитальными вложениями (с огласно пункту 1). 9.3.1 (7) настоящей политики) в размере 500 корпоративных рупий.

a. Invest UP, после получения онлайн-заявки вместе с регистрационным бором за такое ускоренное выделение земли, тщательно рассмотрит заявку на основе DPR и других параметров, установленных для нее.

б. Комитет по ускоренному выделению земли под председательством комиссара по инфраструктуре и промышленному развитию,

предусмотренное Политикой UP в области промышленных инвестиций и с действующая занятости на 2022 год, предоставляет окончательное одобрение такого распределения на основе проверки, проведенной Invest UP.

8.3.2. В случае, если инвесторы потребуют от правительства штата приобретения/приобретения земли для таких логистических парков за пределами Управления промышленного развития/Управления развития городских местных органов/других уведомленных территорий, будут применяться следующие положения

а. Узловое агентство, назначенное правительством, организует приобретение как минимум в 1,25 раза больше земли, чем требуется для такого подхвата логистического парка, чтобы на приобретенной таким образом дополнительной земле можно было разместить как минимум еще 4 логистических или промышленных объекта.

Такой подхват логистический парк может занимать до 80% продаваемой площади.

б. При подаче предложения о выделении земли в соответствии с этим положением с соответствующий логистический парк может также заранее подать предложение о выделении земли для создания дополнительных логистических или промышленных объектов на дополнительной земле, приобретенной таким образом, и в таком случае все такие дополнительные проекты/единицы также будут рассматриваться как имеющие право на ускоренное распределение, независимо от уровня инвестиций в них.

в. Для целей расчета права на участие в этой схеме учитываются только капитальные вложения Логистического парка, а капитальные вложения остальных четырех объектов не учитываются.

д. В случае, если такой отвечающий критериям логистический парк подает предложение о выделении земли для дополнительных единиц менее 4, тогда Узловое агентство выделит оставшуюся землю для создания логистических или промышленных единиц в соответствии с со своими собственными правилами/процедурой.

е. Стоимость выделения определяется после включения стоимости покупки/приобретения земли, затрат на внутреннюю и внешнюю застройку с фактическим данным, а также административных расходов, которые могут уточняться в течение времени. Подробные инструкции по этому поводу будут изданы отдельно.

ф. Узловое агентство может принять решение принять всю стоимость приобретения/цену распределения авансом или часть авансом, а часть в форме банковской гарантии или любого другого механизма, чтобы гарантировать, что вся стоимость будет обеспечена в пользу агентства. Любое увеличение стоимости приобретения в результате вмешательства судов должно быть нести такой приемлемый проект/проекты.

г. Для целей утверждения карты такой приобретенной земли применяются подзаконные акты назначенного Узлового агентства. Однако для последующей аренды/сдачи в аренду участков/квартир застройщиком на территории такого подхвата логистического парка в течение периода аренды не потребуются никаких согласований от назначенного узлового агентства.

8.3.3. Безопасность: Если необходимо создать новый полицейский участок/контрольно-пропускной пункт в логистическом парке/сухом порту/станциях грузовой авиатранспорт или промышленной зоне, где реализуются соответствующие проекты, то для этой цели будет бесплатно предоставлена земля разработчик/соответствующий орган.

8.4. Развитие выделенных логистических зон:

В штате есть несколько зон с высоким потенциалом, которые могут стать логистическими центрами в Индии. Например, WDFC и EDFC — два ключевых грузовых коридора страны, проходящие через штат и пересекающие яв Дадри (Большая Нойда), предлагают штату огромный потенциал для развития нескольких логистических центров вдоль своих зон обслуживания. Аналогичным образом, разветвленная сеть скоростных автомагистралей, соединяющая известные экспортные центры, распространяется по всему миру.

Длина и ширина UP предлагают несколько карманов поблизости, которые также можно превратить в логистические центры. Другие районы рядом с ключевыми инфраструктурными проектами, такими как будущий международный аэропорт Джавар, региональные внутренние аэропорты и внутренние водные пути, также могут стать важными логистическими центрами в штате.

- A) Регион, расположенный вблизи таких инфраструктурных проектов, будет время от времени определяться правительством штата для продвижения в качестве обозначенных логистических зон посредством отдельного правительственного постановления.
- B) Для развития таких зон правительство штата будет способствовать приобретению земли в районах, не уведомленных ни одним органом промышленного развития, ни органом развития, ни органом специального района, ни регулируемой зоной, ни городским местным органом в соответствии с пунктом 8.3 настоящей политики.
- C) Частным инвесторам будут предоставлены дополнительные стимулы для развития логистических объектов в таких зонах в соответствии с положениями настоящей политики (глава 9).
- D) Правительство штата также будет способствовать развитию внешней инфраструктуры в этих районах, включая дорожное сообщение, электроснабжение и другие основные удобства в районах, подпадающих под указанные логистические зоны.

8.5. Схемы стимулирования

Политика предусматривает привлекательные субсидии и стимулы для логистической инфраструктуры, которые разделены на три категории, а именно:

- 1) Складские помещения такие как склады, силосы, объекты холодильной цепи;
- 2) Логистические парки и сухие порты, включая мультимодальные парки, внутренние контейнерные перевозки. Депо, контейнерные грузовые станции и авиатранспортные грузовые станции; и
- 3) Другие объекты, такие как стоянки для грузовых автомобилей, частные грузовые терминалы, причалы. терминалы и суда внутреннего плавания.

Подходящим проектам, как определено в настоящей политике, будут в первую очередь представляться начальные и конечные субсидии, при этом:

- Предварительные субсидии включают освобождения/льготы, которые должны быть представлены соответствующим проектам, как определено в настоящей политике, до начала коммерческих операций. Такие проекты должны будут зарегистрироваться в Узловом агентстве, которое впоследствии выдаст уникальный идентификатор после проверки актуальности и полноты заявки. Комфортное письмо (LoC) не будет обязательным для использования этих стимулов на данном этапе. Однако заявителям придется получить рекомендательное письмо (LoC) на более позднем этапе.
- В случае, если в конечном итоге заявка на санкцию LoC будет отклонена или проект не будет завершен в течение приемлемого инвестиционного периода, как определено в политике, или нарушит какие-либо положения политики, предварительные стимулы, представленные заявителю в качестве условий / условий, должны быть возмещены посредством банковской гарантии, представленной заявителем.
- Заключительные субсидии, перечисленные в настоящей политике для соответствующих приемлемых проектов, должны представляться только после завершения проекта и начала коммерческой деятельности. Такие льготы будут представляться только соответствующим проектам, которым Узловое агентство санкционировало Гарантийное письмо (LoC).

9. Схема стимулирования

9.1. Складские объекты

9.1.1. Ключевые определения

1. Дата вступления в силу означает дату, с которой настоящая Политика вступает в силу.
2. Срок действия означает период, начинающийся с даты вступления в силу до периода, в течение которого настоящая Политика остается в силе (5 лет), или до любого изменения или отмены ее Правительством штата.
3. Дата окончания означает дату начала инвестирования в проект в случае, если инвестирование начинается в дату вступления в силу Политики или после нее. В случае, если инвестиция начинается до даты вступления в силу, датой окончания будет дата вступления в силу полиса. Однако в случае, если до даты вступления в силу приобретается только земля, дата, на которую первая инвестиция в любую из других статей (кроме земли), определенных в разделе «Капитальные вложения», осуществляется является датой вступления в силу или после нее, будет считаться предельной. Дата. Однако отключение не может выходить за рамки периода действия политики.
4. Проект приемлемых размеров означает следующие объекты, созданные в штате Уттар-Прадеш –
 - Склад, включая складские помещения, занимает минимальную площадь 1 лакх кв. футов и минимальные капитальные вложения в размере 20 корпоративных рупий, как определено в настоящей политике.

- ii. Силос построен на минимальной площади 4 акра и минимальном капитале.
Инвестиции в размере 30 крор индийских рупий, как определено в настоящей политике.
- iii. Объект холодильной цепи построен на минимальной площади 20 000 кв. футов и минимальных капитальных вложениях в размере 15 крор индийских рупий, как определено в настоящей политике.
5. Разработчик означает любое юридическое лицо, зарегистрированное как ответственное, партнерская фирма, кооперативное общество, компания, траст, неправительственная организация (НПО), партнерство ограниченной ответственностью (ТОО) или SPV, созданное с целью разработки приемлемого проекта, как это определено в настоящей политике.
6. Оператор означает любое юридическое лицо, которому помещения Приемлемого проекта, как это определено в настоящей политике, были предоставлены в аренду/аренду для осуществления коммерческой деятельности. Льготы/стимулы, предусмотренные для любого приемлемого проекта в соответствии с настоящей политикой, будут по-прежнему доступны разработчику/оператору этого проекта, если это применимо. Для квалификации в качестве «оператора» не требуется минимальный срок аренды/аренды.
7. Капитальные вложения в любой приемлемый проект склада, силоса или объектов холодильной цепи означают инвестиции, сделанные в землю, здание, портуально-разгрузочное оборудование, коммунальные услуги и, инструменты и оборудование и другие подобные активы, включая инвестиции в развитие объектов инфраструктуры, включая следующие затраты:

Земля	<p>Фактическая покупная цена, указанная в зарегистрированном документе на землю, считается стоимостью земли для проекта (без уплаты гербового сбора и регистрационных сборов). В случае, если земля выделена Государственной корпорацией промышленного развития UP (UPSIDA) или любым другим правительственным агентством штата, фактическая уплаченная цена выделения должна рассматриваться как стоимость земли (без учета гербового сбора и регистрационных сборов).</p> <p><u>Примечание.</u> Максимум 40% общих капитальных инвестиций (которые включают фактическую цену земли, общую стоимость зданий, других сооружений, оборудования и сооружений, а также инфраструктурных объектов, как определено в настоящей политике) будут учитываться как общая стоимость земельного компонента для достижения капитальных вложений.</p>
Здание	<p>Строительство означает любое новое здание, построенное для проекта, или приобретение нового неиспользуемого здания для проекта, включая административное здание.</p> <p>Сюда входит стоимость новых зданий, построенных в основном для хранения и поручки-разгрузки товаров, включая площади для установки портуально-разгрузочного оборудования, портуальные рампы для транспортных средств, портуальные комплексы и портуально-разгрузочные сооружения.</p> <p>Строительство также будет включать стоимость стоимости, разработанной для испытательных и научно-исследовательских центров (если таковые имеются), а другие здания связанные с хранением и логистикой, должны учитываться в соответствии с фактически понесенными расходами.</p> <p>Никакие затраты, понесенные при приобретении старого здания, или расходы, понесенные на ремонт здания не будут учитываться.</p>
Другой	Другая конструкция означает конструкцию, такую как составная стена.

построить ция	и ворота, будки охраны, внутренние дороги, колодецы, резервуары для воды, внутренние сети трубопроводов для воды и газа и другие сопутствующие конструкции.
Оборудование нт & Установлен мы	<p>«Оборудование и установка» означает стоимость приобретения любого нового местного или импортного оборудования или техники для хранения и логистических операций, включая стоимость транспортировки, фундамента, монтажа, установки и электрификации.</p> <p>В стоимость электрификации будет включена стоимость подстанций и трансформатора.</p> <p>Также должны быть включены такие другие инструменты и оборудование, которые полезны для складских и логистических операций, включая погрузку/разгрузку.</p> <p>Оборудование и установка также могут включать:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Транспортные средства, используемые для перевозки только на территории проекта, и погрузочно-разгрузочное оборудование, используемое исключительно для перевозки товаров внутри таких помещений. 2. Оборудование для генерации нетрадиционной энергии. 3. Оборудование для собственной генерации электроэнергии. 4. Оборудование для борьбы с загрязнением. 5. Оборудование для обращения с отходами. 6. Интеллектуальное логистическое оборудование для эффективных операций, включая робототехнику и автоматизацию погрузочно-разгрузочных работ. 7. Оборудование для испытаний и исследований и разработок (если имеется).
Инфраструктура лечебные учреждения	<p>Стоимость строительства новых объектов инфраструктуры, таких как новые дороги, канализационные линии, канализационные линии электропередачи и другая инфраструктура, включая другие объекты, необходимые для эксплуатации (энергетика), железнодорожные линии/разъезды (только для обслуживания), которые</p> <p>связать помещения предприятия с основными магистральными линиями инфраструктуры.</p>

8. Не приемлемые капитальные вложения включают оборотный капитал; Добровольные; Предварительные и предоперационные расходы; Проценты капитализируются Затраты, капитализированные в бухгалтерском учете на приобретение технологий/технологических ноу-хау; расходы на консальтацию; роялти; дизайн и чертежи; патенты, лицензии, программное обеспечение и права интеллектуальной собственности, а также производство электроэнергии, за исключением использования с собственными целями.
- Такие голы не учитываются при расчете капитальных вложений.
9. Приемлемый инвестиционный период (EIP) означает период завершения инвестицией в любой приемлемый проект склада/ранильца/олодовой цепи, как это определено в политике. EIP представляет собой период, начинающийся с первой даты инвестиций, приходящейся на эффективный период до 3 лет, или до даты начала коммерческой деятельности, в зависимости от того, что наступит раньше.
10. Приемлемые капитальные вложения (ECI) означают капитальные вложения сделанные в течение приемлемого инвестиционного периода, как это определено в политике.
- а. В случае, если капитальные вложения были инициированы до Даты вступления в силу, по крайней мере 80% капитальных вложений должно быть сделано после Даты вступления в силу в течение приемлемого инвестиционного периода и тоже самое.

Капитальные вложения будут рассматриваться как приемлемые капитальные вложения для определения допустимой общей суммы стимулов.

- б. Однако в случае, если инвестиции в землю производятся до даты вступления в силу, такие инвестиции в землю не будут иметь права на какие-либо льготы, но оценка такой земли по балансовой стоимости должна учитываться для определения приемлемости проектов.

11. Узловое агентство означает UPSIDA, которое будет отвечать за обработку заявок на льготы в соответствии с политикой и координацию действий с различными департаментами штата для осуществления друг им льготам, предусмотренным политикой.

9.1.2. Стимулы

(A) Предварительные субсидии

Слова	Стимул
1 Освобождение от гербового сбора	<p>Освобождение от гербового сбора на землю, приобретенную или взятую в аренду (на срок не менее 10 лет), предоставляется по следующим ставкам:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100 % в регионах Бундельханди и Пуранчал, а также в регионах, входящих в «Зону Тадж-Трапезии». • 75% освобождение от налога в Махьянчале и Пашиманчале (кроме Гаутамбудда Нагар и Гасибада) • 50% освобождение от налога в Гаутамбудда Нагаре и Гасибаде. <p>Освобождение предоставляется при предоставлении в Департамент штампов и регистрационной банковской гарантии на сумму, эквивалентную освобождению, которая должна быть выдана при начале коммерческих операций в течение допустимого периода. 75% сборов за переуступку</p>
2 Конструкция наборы за переуступку землепользования	<p>землепользования будут отменены</p> <p>Конструкция предоставляется при предоставлении банковской гарантии на эквивалентную сумму концессии с ответственной организацией/агентству, которая должна быть выдана при начале коммерческих операций в течение допустимого периода.</p>
3 Освобождение в Разработка Сборы	<p>75% сборов за разработку освобождается</p> <p>Освобождение предоставляется при предоставлении банковской гарантии на эквивалентную сумму освобождения с ответственной организацией/агентству, которая должна быть выдана при начале коммерческих операций в течение допустимого периода.</p>
4 Земля Покрытие	<p>Для таких автономных хранилищ будет разрешено покрытие земли до 60%.</p> <p>Примечание. Освобождения/</p>
<p>льготы, указанные выше, должны быть предоставлены с ответственной организацией только после проверки уникального идентификатора, выданного Узловым агентством, и будут переданы подробностями Узловому агентству.</p>	

(В) Конечные субсидии:

СЛ	Проект	Стимул
1	Капитальная субсидия	Капитальная субсидия складам/ранилищам/объектам оловодной цепи предоставляется в размере 15% от приемлемых капитальных инвестиций при условии: <ul style="list-style-type: none"> максимум 5 миллионов индийских рупий за создание таких объектов в любой точке штата; максимум 10 крор индийских рупий за создание таких объектов в обозначенных логистических зонах (согласно пункту 8.4). Примечание. Оплата производится единовременно после начала коммерческой деятельности.
2	Электричество Долг Ссубсидия	Ссубсидия от налога на электроэнергию предоставляется в размере 100% сроком на 10 лет.
3	Качество Компенсация стоимости сертификации	Возмещение затрат на Сертификацию качества осуществляется в размере 50% оплаченной стоимости, но не более 5 лакхов индийских рупий за проект. Примечание. Оплата производится единовременно после начала коммерческой деятельности.
4	Навык Разработка Субсидия	Субсидия на развитие навыков предоставляется в виде возмещения стипендии в размере 1000 индийских рупий на каждого стажера в месяц в течение 6 месяцев, но не более 50 стажеров в год в течение 5 лет на проект.

Примечание: 1) Сумма всех льгот, включая льготы, предоставляемые любому проекту, не должна превышать 100% приемлемых капитальных вложений, как это определено в политике.

2) С этой целью возмещение должно осуществляться по любому проекту после начала коммерческих операций и оценки льгот, которыми воспользовался заявитель, в отношении уникальных идентификаторов, выданных Узловым агентством (если таковые имеются).

3) Проекты, получившие выгоду в рамках этой политики, будут иметь право на получение допустимых государственных льгот Фонда сельских олимпийской инфраструктуры Плана Индии.

9.2. Сухие порты

9.2.1. Ключевые определения

- Дата вступления в силу означает дату, с которой настоящая Политика вступает в силу.
- Срок действия означает период, начинающийся с даты вступления в силу до периода, в течение которого настоящая Политика остается в силе (5 лет), или до любого изменения или отмены ее Правительством штата.
- Дата окончания означает дату начала инвестирования в проект в случае, если инвестирование начинается в дату вступления в силу Политики или после нее. В случае, если инвестиции начинаются до даты вступления в силу, датой окончания будет дата вступления в силу полиса. Однако в случае, если до даты вступления в силу приобретается только земля, дата, на которую были осуществлены первые инвестиции в любую из

другие главы (кроме земли), определенные в разделе «Капитальные вложения, осуществленные на дату вступления в силу или после нее, будут считаться Датой отсчета». Однако отключение не может выходить за рамки периода действия политики.

4. Приемлемый проект сухого порта означает следующие объекты, построенные в штате Уттар-Прадеш –

i. Внутреннее контейнерное хранилище (ICD), построенное на минимальной площади 10 акров и с минимальными капитальными вложениями в размере 50 крор индийских рупий, имеющие такие стационарные установки или иное оборудование, машины и т. д., предназначенные для хранения и обработки и/или оформлению грузных импортных / экспортных контейнеров под таможенным контролем и с складом для таможенных или бес таможенных грузов. Такие проекты должны обеспечивать инфраструктурные объекты, включая внутренние дороги, таможенные/нетаможенные таможенные склады, грузовые терминалы и другие объекты общего пользования, необходимые для проведения эффективных операций.

ii. Станции контейнерных грузовых перевозок (CFS), включая станции грузовых авиаперевозок (AFS), построенные как сухие порты/аэропорты на минимальной площади 10 акров и с минимальными капитальными вложениями в размере 50 крор индийских рупий, имеющие стационарные установки или иное оборудование, технику и т. д. Предназначение для погрузочно-разгрузочных работ/ оформление грузного импорта, экспортные контейнеры под таможенным контролем и с складом для таможенных или несвязанных грузов, парковкой и другими объектами, необходимыми для выполнения операций. Такие проекты должны обеспечивать инфраструктурные объекты, включая внутренние автомобильные дороги, железнодорожные подъездные пути, таможенные/нетаможенные таможенные склады, грузовые терминалы и другие объекты общего пользования, необходимые для осуществления эффективных операций.

5. Разработчик означает любое юридическое лицо, зарегистрированное как ответственное, партнерская фирма, кооперативное общество, компания, траст, неправительственная организация (НПО), партнерство с ограниченной ответственностью (ТОО) или SPV, созданное с целью разработки приемлемого проекта, как это определено в настоящем документе. политика.

6. Оператор означает любое юридическое лицо, которому помещения Приемлемого проекта, как это определено в настоящей политике, были предоставлены в аренду/аренду для осуществления коммерческой деятельности. Льготы/стимулы, предусмотренные для любого приемлемого проекта в соответствии с настоящей политикой, будут по-прежнему доступны разработчику/оператору этого проекта, если это применимо. Для квалификации «оператора» не требуется минимальный срок аренды/аренды.

7. Капитальные вложения для любого ICD/CFS/AFS означают инвестиции в землю, здание, погрузочно-разгрузочное оборудование, коммунальные услуги и инструменты и оборудование и другие подобные активы, включая инвестиции в развитие объектов инфраструктуры, включая следующие затраты:

Земля	Фактическая покупная цена, указанная в зарегистрированном документе на землю, считается стоимостью земли для проекта (без уплаты гербового сбора и регистрационных сборов). В случае, если земля выделена Государственной корпорацией промышленного развития UP (UPSIDA) или любым другим государственным правительственным агентством,
-------	---

	<p>фактически уплаченная цена земельного участка считается стоимостью земли (без уплаты гербового сбора и регистрационных сборов).</p> <p><u>Примечание.</u> Максимум 40% общих капитальных инвестиций (которые включают фактическую цену земли, общую стоимость зданий, других сооружений, оборудования и сооружений, а также инфраструктурных объектов, как определено в настоящей политике) будут учитываться как общая стоимость земельного компонента для целей достижения капитальных вложений.</p>
Здание Строитель	<p>Здание Строитель означает новое здание, построенное для проекта, или приобретение нового или неиспользуемого здания для проекта, включая административное здание.</p> <p>Стоимость новых зданий, построенных для следующих целей, должна учитываться по фактически понесенным затратам:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Интермодальные грузовые перевозки, перемещение грузов и Перевозки, включая зону обслуживания транспортных средств (за исключением парковочных мест, мест для отдыха) • • Монтаж погрузочно-разгрузочного оборудования • Дополнительные услуги, такие как упаковка, переупаковка, Обработка и повторная обработка • Склады товаров, включая таможенное хранение, и услуги ЕХІМ-оформления, включая услуги таможенного оформления и карантинные зоны. • Испытательные центры и центры исследований и разработок (если таковые имеются) • Любые другие здания связанные с логистическими операциями. • Офисные помещения для поставщиков логистических услуг, перевозчиков и административия <p>Никакие затраты, понесенные при приобретении старого здания или расходы, понесенные на ремонт здания не будут учитываться</p>
Другая конструкция	<p>Прочее строительство означает строительство, такое как основные стены и ворота, охранные домики, внутренние дороги, скважины, резервуары для воды, внутренняя сеть трубопроводов для воды и газа и другие соответствующие конструкции.</p>
Оборудование & Установки	<p>«Оборудование и установка» означает стоимость приобретения любого нового местного / импортного оборудования или техники для логистических операций, включая стоимость транспортировки, фундамента, монтажа, установки и электрификации.</p> <p>В стоимость электрификации будет включена стоимость подстанций и трансформатора. Также должны быть включены такие другие инструменты и оборудование, которые полезны для логистических операций, включая погрузку/разгрузку.</p> <p>Оборудование и установки также могут включать в себя 1.</p> <p>Транспортные средства, используемые для перевозки только внутри помещений проекта, и погрузочно-разгрузочное оборудование, используемое исключительно для перевозки товаров внутри таких помещений.</p> <p>2. Оборудование для генерации нетрадиционной энергии.</p> <p>3. Оборудование для собственной генерации электроэнергии.</p> <p>4. Оборудование для борьбы с загрязнением окружающей среды.</p>

	<p>5. Оборудование для обращения с отходами</p> <p>6. Интеллектуальное логистическое оборудование для эффективной работы, включая робототехнику и автоматизацию в погрузочно-разгрузочных работах</p> <p>7. Оборудование для испытаний и исследований и разработок (если имеется)</p>
Инфраструктура лечебные учреждения	Такие объекты, включая внутренние дороги, канализационные линии, водоотведение, линии электропередачи, инфраструктуру (включая другие объекты, необходимые для эксплуатации объекта), железнодорожные пути/разъезды (только для обслуживания и использования), которые связывают помещения предприятия с основными магистральными линиями инфраструктуры.

8. Не приемлемые капитальные вложения включают оборотный капитал; Добровольность; Предварительные и операционные расходы; Проценты капитализируются Затраты, капитализированные в бухгалтерском учете на приобретение технологических/технических ноу-хау; расходы на консалтинг; роялти; дизайн и чертежи; патенты, лицензии, программное обеспечение и права интеллектуальной собственности, а также производство электроэнергии, за исключением использования в собственных целях.
- Такие голы не учитываются при расчете капитальных вложений.
9. Приемлемый инвестиционный период (EIP) означает период завершения инвестиций в рамках любого приемлемого проекта ICD/CFS/AFS, как это определено в политике.
- EIP представляет собой период, начинающийся с первой даты инвестиций, приходящейся на эффективный период до 5 лет, или до даты начала коммерческой деятельности, в зависимости от того, что наступит раньше.
10. Приемлемые капитальные вложения (ECI) означают капитальные вложения, сделанные в течение приемлемого инвестиционного периода, как это определено в политике.
- а. В случае, если капитальные вложения были начаты до даты вступления в силу, по крайней мере 80% капитальных вложений должны быть сделаны после даты вступления в силу в течение периода приемлемых инвестиций, и те же самые капитальные вложения будут считаться приемлемыми капитальными вложениями для определения допустимой общей суммы стимулы.
- б. Однако в случае, если инвестиции в землю производятся до даты вступления в силу, такие инвестиции в землю не будут иметь права на какие-либо льготы, но оценка такой земли по балансовой стоимости должна учитываться для определения приемлемости проектов.
11. Узловое агентство означает UPSIDA, которое будет отвечать за обработку заявок на льготы в соответствии с политикой и координацию с различными департаментами штата для одобрения друг другу льготам, предусмотренным политикой.

9.2.2. Стимулы

(A) Предварительные субсидии:

Сл.	Голова	Стимул
1	Освобождение от гербового сбора	Освобождение от гербового сбора предоставляется на землю, приобретенную или взятую в аренду (на срок не менее 10 лет) по ставке 100% для создания проекта ICD/CFS/AFS в любой точке страны. Состояние Освобождение предоставляется при предоставлении в Департамент штампов и регистраций банковской гарантии на сумму, эквивалентную освобождению, которая должна быть выдана при начале коммерческих операций в течение допустимого периода.
2	Конечная плата за переустройство землепользования	75% сборов за переустройство землепользования будут отменены Конечная плата предоставляется при предоставлении банковской гарантии на эквивалентную сумму конечной платы соответствующему государственному органу/агентству, которая должна быть освобождена при начале коммерческих операций в течение допустимого периода.
3	Освобождение в Разработке Сборы	75% сборов за разработку освобождаются Освобождение предоставляется при предоставлении банковской гарантии на эквивалентную сумму освобождения соответствующему государственному органу/агентству, которая должна быть выдана при начале коммерческих операций в течение допустимого периода.
4	Земля Покрывание	Автономному проекту ICD/CFS/AFS будет разрешено покрытие земли до 60%. Примечание. Освобождения/льготы,
указанные выше, должны быть предоставлены соответствующим отделом только после проверки уникального идентификатора, выданного узловым агентством, и будут сообщены подробно в Узловое агентство.		

(B) Конечные субсидии:

СЛ	Проект	Стимул
1	Капитал Субсидия	Капитальная субсидия в размере 25% от привлеченного капитала Инвестиции предоставляются в ICD/CFS/AFS при условии: <ul style="list-style-type: none"> максимум 25 млрд индийских рупий для реализации проекта в любой точке штата; максимум 50 млрд индийских рупий для реализации проектов в обозначенных логистических зонах (согласно пункту 8.4.) Примечание. 75% вышеуказанных льгот будут предоставлены четырьмя частями в зависимости от расходов, понесенных в размере 25%, 50%, 75% и 100% от общей стоимости проекта. Следующие 10% будут предоставлены после завершения выделения земли всем объектам парка, а последние 15% будут освобождены после того, как 80% объектов начнут свою коммерческую деятельность.

2	Электричество Долг Освобождение	Освобождение от налога на электроэнергию предоставляется в размере 100% сроком на 10 лет.
3	Навык Разработка	Субсидия на развитие навыков предоставляется в виде возмещения стипендии по ставке 1000 индийских рупий на одного стажера в месяц в течение 6 месяцев, но не более 50 стажеров в год в течение 5 лет на каждый проект.
<p>Примечание: 1) Сумма всех льгот, включая льготы, предоставляемые любому проекту, не должна превышать 100% приемлемых капитальных вложений, как это определено в политике.</p> <p>2) С этой целью возмещение должно быть предоставлено любому проекту после начала коммерческих операций и оценок льгот, которыми воспользовался заявитель, в отношении уникальных идентификаторов, выданных Узловым агентством (если таковые имеются).</p>		

9.3. Логистический парк

9.3.1. Ключевые определения

1. Дата вступления в силу означает дату, с которой ~~на~~ Политика вступает в силу.
2. Срок действия означает период, начинающийся с даты вступления в силу до периода, в течение которого ~~на~~ Политика ~~ос~~тается в силе (5 лет), или до любого изменения или отмены ее Правительством штата.
3. Дата окончания означает Дату начала инвестирования в проект в случае, если инвестирование начинается в Дату вступления в силу Политики или после нее. В случае, если инвестирование начинается до Даты вступления в силу, датой окончания будет Дата вступления в силу полиса. Однако в случае, если до Даты вступления в силу приобретает только земля, дата, на которую первая инвестиция в любую из других статей (кроме земли), определенных в разделе «Капитальные вложения», осуществляется на Дату вступления в силу или после нее, будет считаться предельной. Дата. Однако отключение не может выходить за рамки периода действия политики.
4. Приемлемый проект логистического парка означает проекты, разработанные как минимум на 25 акрах земли в штате и encompassing следующие объекты (ориентировочные) –
 - i. Логистические объекты, такие как агрегирование/сегрегация грузов, сортировка, сортировка, упаковка/переупаковка, маркировка/маркировка, распределение/распределение потребителям, интермодальная перевозка грузов и контейнеров, открытое и/или закрытое хранение, хранение с контролируемой температурой и/или хранение в условиях окружающей среды, таможенный таможенный склад, контейнерные грузовые станции, контейнерные терминалы, поручочно-разгрузочное оборудование и другие логистические объекты для обработки и перемещения товаров.
 - ii. Объекты инфраструктуры, такие как внутренние дороги, внутренний общественный транспорт, линии электропередачи, фидеры, распределительные, открытые и зеленые зоны, объекты распределения и увеличения воды, канализационные и дренажные линии, сооружения для очистки и удаления сточных вод, механизмы пожарных тендеров и другие объекты в соответствии с требованиями.

- iii. Деловые и коммерческие объекты, такие как общежития, гостевые дома, столовая, медицинские центры и амбулатории, бензозаправка и зарядная станция для электромобилей, банковское дело и финансы, офисные помещения и административный офис.
- iv. Общие объекты, такие как весовой мост, центр повышения квалификации, компьютерный центр, биржа субподрядов, станция контейнерных грузов, центр производственного контроля, мастерская по ремонту транспортных средств и производственное оборудование.
5. Разработчик означает любое юридическое лицо, зарегистрированное как самостоятельная, партнерская фирма, кооперативное общество, компания транспорт, неправительственная организация (НПО), партнерство с ограниченной ответственностью (ТОО) или SPV, созданное с целью разработки приемлемого проекта, как это определено в настоящей политике.
6. Оператор означает любое юридическое лицо, которому помещения Приемлемого проекта, как это определено в настоящей политике, были предоставлены в аренду/аренду для осуществления коммерческой деятельности. Льготы/стимулы, предусмотренные для любого приемлемого проекта в соответствии с настоящей политикой, будут по-прежнему доступны разработчику/оператору этого проекта, если это применимо. Для квалификации «оператора» не требуется минимальный срок аренды/аренды.
7. Капитальные вложения для любого описанного парка означают инвестиции в землю, здание, погрузочно-разгрузочное оборудование, коммунальные услуги, инструменты и оборудование и другие подобные активы, включая инвестиции в развитие объектов инфраструктуры, включая следующие затраты:

Земля	<p>Фактическая покупная цена, указанная в зарегистрированном документе на землю, считается стоимостью земли для проекта (без уплаты гербового сбора и регистрационных сборов). В случае, если земля выделена Государственной корпорацией промышленного развития UP (UPSIDA) или любым другим правительственным агентством штата, фактическая уплаченная цена выделения должна рассматриваться как стоимость земли (без учета гербового сбора и регистрационных сборов).</p> <p><u>Примечание.</u> Максимум 40% общих капитальных инвестиций (которые включают фактическую цену земли, общую стоимость зданий, других сооружений, оборудования и сооружений, а также инфраструктурных объектов, как определено в настоящей политике) будут учитываться как общая стоимость земельного компонента для целей достижения капитальных вложений.</p>
Здание	<p>Строительство означает новое здание, построенное для проекта, или приобретение нового и неиспользуемого здания для проекта, включая административное здание.</p> <p>Стоимость новых зданий, построенных для следующих целей, должна учитываться фактически понесенными затратами:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Интермодальные перевозки грузов, агрегирование грузов/зона сегрегации и передвижения • Транспортная зона, включая зону обслуживания транспортных средств (за исключением парковочных мест и мест для отдыха). • Дополнительные услуги, такие как упаковка, переупаковка, обработка и повторная обработка

	<ul style="list-style-type: none"> • Товарные склады, включая таможенное хранение, Открытое/закрытое хранение и контроль температурных ранилиц • Услуги и EXIM-оформления, включая таможенное оформление с лужбы и карантинные зоны • Комплекс для испытательных центров и научно-исследовательских центров (если таковые имеются) • Любые другие здания, связанные с логистическими операциями. • Административные и офисные помещения для поставщиков логистических услуг, перевозчиков и администраторов. • Коммерческие здания, включая общежития, гостевые дома, столовую, медицинские центры и амбулаторию, автозаправочную станцию и зарядную станцию для электромобилей, банковские и финансовые учреждения • Комплексы для объектов общественного пользования, включая весовой мост, центр повышения квалификации, компьютерный центр, субподрядную биржу, станцию контейнерных грузов, центр производственного контроля масел, ремонтную станцию для транспортных средств и производственного оборудования. <p>Никие затраты, понесенные при приобретении старого здания, или расходы, понесенные на ремонт здания, не будут учитываться.</p>
Другая конструкция	<p>Прочее строительство означает строительство, такое как составная стена и ворота, охранные домики, внутренние дороги, скважины, резервуары для воды, внутренняя сеть трубопроводов для воды и газа и другие соответствующие конструкции.</p>
Оборудование & Установленны	<p>«Оборудование и установка» означает стоимость приобретения любого нового импортного оборудования или техники для логистических операций, включая стоимость транспортировки, фундамента, монтажа, установки и электрификации.</p> <p>Также должны быть включены такие другие инструменты и оборудование, которые полезны для логистических операций, включая погрузку/разгрузку, агрегацию / сегрегацию грузов, контейнерные грузовые станции, контейнерные терминалы, погрузочно-разгрузочное оборудование и другие логистические средства для обработки и перемещения товаров. Стоимость электрификации будет включать стоимость подстанции и трансформатора.</p> <p>Оборудование и установка также могут включать в себя:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Транспортные средства, используемые для перевозки только внутри помещений проекта, и погрузочно-разгрузочное оборудование, используемое исключительно для перевозки товаров внутри таких помещений. 2. Оборудование для генерации нетрадиционной энергии. 3. Оборудование для собственной генерации электроэнергии. 4. Оборудование для борьбы с загрязнением 5. Оборудование для обращения с отходами 6. Интеллектуальное логистическое оборудование для эффективных операций, включая робототехнику и автоматизацию погрузочно-разгрузочных работ. 7. Оборудование для испытаний и исследований и разработок (если имеется)
Инфраструктура	<p>Такие объекты, включая внутренние дороги, внутренний общестроительный транспорт, линии электропередачи, фидеры, средства связи,</p>

объекты, открытые и зеленые зоны, водораспределительные и водоподготовительные	<p>с сооружения, канализационные и дренажные линии, с сооружения для очистки и удаления сточных вод, механизмы пожарных тендеров и другие объекты, не подлежащие для эксплуатации проекта, включая железнодорожные пути/разъезды, которые связывают помещения предприятия с основной инфраструктурой магистральные линии должны быть включены.</p>
--	--

8. Неприемлемые капитальные вложения включают оборотный капитал; Добровольность; Предварительные и предоперационные расходы; Проценты капитализируемые Затраты, капитализированные в бухгалтерском учете на приобретение технологий/технологических ноу-хау; расходы на консалтинг; роялти; дизайн и чертежи; патенты, лицензии, программное обеспечение и права интеллектуальной собственности, а также производство электроэнергии, за исключением использования с собственными целями. Такие голы не учитываются при расчете капитальных вложений.
9. Приемлемый инвестиционный период (EIP) означает период завершения инвестиций в любой приемлемый проект Логистического парка, как это определено в политике. EIP представляет собой период, начинающийся с первой даты инвестиций, приходящейся на эффективный период до 5 лет, или до даты начала коммерческой деятельности, в зависимости от того, что наступит раньше.
10. Приемлемые капитальные вложения (ECI) означают капитальные вложения сделанные в течение приемлемого инвестиционного периода, как это определено в политике.
- а. В случае, если капитальные вложения были начаты до Даты вступления в силу, по крайней мере 80% капитальных вложений должны быть сделаны после Даты вступления в силу в течение периода приемлемых инвестиций, и те же самые капитальные вложения будут считаться приемлемыми капитальными вложениями для определения допустимой общей суммы. стимулы.
- б. Однако в случае, если инвестиции в землю производятся до даты вступления в силу, такие инвестиции в землю не будут иметь права на какие-либо льготы, но оценка такой земли по балансовой стоимости должна учитываться для определения приемлемости проектов.
11. Узловое агентство означает UPSIDA, которое будет отвечать за обработку заявок на льготы в соответствии с политикой и координацию действий с различными департаментами штата для осуществления других льгот отам, предусмотренных политикой.

9.3.2. Стимулы

(А) Предварительные субсидии:

Сл. г олова	С тимул
1 Ос вобожде ние от г ербовог о с бора	<p>Ос вобожде ние от г ербовог о с бора предос тавляетс я на землю , купленную или взятую в аренду (на с рок не менее 10 лет) по с тавке 100% для с оздания лог ис тичес ког о парка в лю бой точке штата.</p> <p>Ос вобожде ние предос тавляетс я при предос тавлении в Де партамент штампов и рег ис трац ии банковс кой г арантии на с умму, эквивалентную ос вобожде нию , которая должна быть выдана при начале коммерчес ких операц ий в течение допус тимог о периода.</p>
2 Конц ес сия на плату за переу с тройс тво землепользования	<p>75% с боров за переу с тройс тво землепользования будут отмене ны</p> <p>Конц ес сия предос тавляетс я при предос тавлении банковс кой г арантии на эквивалентную с умму конц ес сии с оответс твую щему г ос ударс твенному орг ану/аг ентс тву, которая должна быть выс вобожде на при начале коммерчес ких операц ий в течение допус тимог о периода.</p>
3 Ос вобожде ние в Разработк а С боры	<p>75% с боров за разработку ос вобождаю тс я</p> <p>Ос вобожде ние предос тавляетс я при предос тавлении банковс кой г арантии на эквивалентную с умму ос вобожде ния с оответс твую щему г ос ударс твенному орг ану/аг ентс тву, которая должна быть выпу щена при начале коммерчес ких операц ий в течение допус тимог о периода.</p>
4 Земля Пок рытие	<p>Для проек та лог ис тичес ког о парка будет разрешено обще е пок рытие террито рии в размере 60% с учетом требо ваний противопожарной безо пас нос ти и друг их правил FSI.</p>
5 Друг ие с редс тва	<p>1) Лог ис тичес кому парку будет разрешено ис пользо вать макс имум 30% обще й земельной пло щад и для предос тавления друг их нелог ис тичес ких ус луг , т.е. коммерчес ких и обще й объек тов (как определено в пункте 9.3.1 (4) iii, iv).</p> <p>2) Лог ис тичес кому парку будет разрешен FSI 1 для «Лог ис тичес ких объек тов» (как определено в пункте 9.3.1 (4)(i)), и FSI до 1,5 для друг их нелог ис тичес ких объек тов, т.е. коммерчес ких и обще й объек тов (как определено в пункте 9.3.1 (4) iii, iv).</p> <p>3) Перемеще ние FSI не допус каетс я из зоны «Лог ис тичес ких объек тов» в зону нелог ис тичес ких объек тов (с ог лас но пункту 9.3.1 (4) iii, iv) или наоборот, но перемеще ние FSI допус каетс я в пределах с оответс твую щие обла с ти «лог ис тичес ких объек тов» и «нелог ис тичес ких объек тов».</p> <p>4) Плаваю щий FSI означает ис пользование не ис пользую емых с редс тв FSI для ис пользования в проек те друг ог о здания. Допус тимые FSI как в лог ис тике, так и в нелог ис тике мог ут ис пользо ватьс я толь ко в идентичном разделе. Ос тавшие с я ИФУ одног о раздела не мог ут быть ис пользо ваны в друг ом с екторе.</p>

Примечание. Освобождения/льготы, указанные выше, должны быть предоставлены соответствующим отделом только после проверки уникального идентификатора, выданного Узловым агентством, и будут переданы подробностями Узловому агентству.

(В) Конечные субсидии:

Сл	Проект	Стимул
1	Капитал Субсидия	<p>Капитальная субсидия в размере 25% от приемлемых капитальных вложений предоставляется застройщикам логистического парка при условии:</p> <ul style="list-style-type: none"> максимум 25 млрд индийских рупий для реализации проекта в любой точке штата; максимум 50 млрд индийских рупий для реализации проектов в обозначенных логистических зонах (согласно пункту 8.4.) <p><u>Примечание.</u> 75% вышеуказанных льгот будут предоставлены четырьмя частями в зависимости от расходов, понесенных в размере 25%, 50%, 75% и 100% от общей стоимости проекта. Следующие 10% будут предоставлены после завершения выделения земли всем объектам парка, а последние 15% будут освобождены после того, как 80% объектов начнут свою коммерческую деятельность.</p>
2	Электричество Долг Освобождение	Освобождение от налога на электроэнергию предоставляется в размере 100% с сроком на 10 лет.
3	Навык Разработка	Субсидия на повышение квалификации предоставляется в виде возмещения стипендии по ставке 1000 индийских рупий на одного стажера в месяц в течение 6 месяцев, но не более 50 стажеров в год в течение 5 лет на каждый парк.
<p>Примечание: 1) Сумма всех льгот, включая льготы, предоставляемые любому проекту, не должна превышать 100% приемлемых капитальных вложений, как это определено в политике.</p> <p>2) С этой целью возмещение должно быть предоставлено любому проекту после начала коммерческих операций и оценок исключений, которыми воспользовался заявитель, в отношении уникальных идентификаторов, выданных Узловым агентством (если таковые имеются).</p>		

9.4. Объект внутреннего водного пути

9.4.1. Причалный терминал

- Дата вступления в силу означает дату, с которой ~~наступает~~ Политика вступает в силу.
- Срок действия означает период, начинающийся с Даты вступления в силу до периода, в течение которого ~~наступает~~ Политика ~~осуществляется~~ в силе (5 лет), или до момента изменения или отмены ее Правительством штата.
- Дата окончания означает Дату начала инвестирования в проект в случае, если инвестирование начинается с Даты вступления в силу Политики или после нее. В случае, если инвестирование начинается до Даты вступления в силу, датой прекращения будет

Дата вступления в силу полиса. Однако в случае, если до Даты вступления в силу приобретает только земля дата, на которую первая инвестиция в любую из других статей (кроме земли), определенных в разделе «Капитальные вложения», осуществлена на Дату вступления в силу или после нее, будет считаться предельной. Дата. Однако отключение не может выходить за рамки периода действия политики.

4. Причалный терминал означает любой терминал, построенный вдоль Национального водного пути-1 в штате в качестве объекта общего пользования (некапитального использования) для облегчения разгрузки или погрузки грузов судов внутреннего плавания с минимальной грузоподъемностью 5000 тонн и минимальными капитальными вложениями (за исключением стоимости земли) 20 индийских рупий крор.
5. Капитальные вложения в приемлемый причальный терминал означают стоимость разработки такого причального терминала, включая инвестиционные строительные, закупку и установку погрузочно-разгрузочного оборудования, коммунальных услуг, инструментов и оборудования, а также других основных средств для эксплуатации терминала, разработанного в Государстве, включая инвестиционные в развитие объектов инфраструктуры (кроме стоимости земли).
6. Не приемлемые капитальные вложения включают оборотный капитал; Добровольные; Предварительные и операционные расходы; Проценты капитализируются Затраты, капитализированные в бухгалтерском учете на приобретение технологий/технологических ноу-хау; расходы на консультации; роялти; дизайн и чертежи; патенты, лицензии, программное обеспечение и права интеллектуальной собственности, а также производство электроэнергии, за исключением использования в собственных целях. Такие головы не учитываются при расчете капитальных вложений.
7. Приемлемый инвестиционный период (EIP) означает период завершения инвестиционной разработки приемлемого проекта, как это определено в политике. EIP – это период, начинающийся с первой даты инвестирования, приходящейся на эффективный период до 5 лет, или до даты начала коммерческой деятельности, в зависимости от того, что наступит раньше.
8. Приемлемые капитальные вложения (ECI) означают капитальные вложения, сделанные в течение приемлемого инвестиционного периода, как это определено в политике.
 - а. В случае, если капитальные вложения были начаты до Даты вступления в силу, по крайней мере 80% капитальных вложений должны быть сделаны после Даты вступления в силу в течение периода приемлемых инвестиций, и те же самые капитальные вложения будут считаться приемлемыми капитальными вложениями для определения допустимой общей суммы стимулов.
 - б. Однако в случае, если инвестиции в землю производятся до даты вступления в силу, такие инвестиции в землю не будут иметь права на какие-либо льготы, но оценка такой земли по балансовой стоимости должна учитываться для определения приемлемости проектов.
9. Разработчик означает любое юридическое лицо, зарегистрированное как собственность, партнерская фирма, кооперативное общество, компания, траст, неправительственная организация (НПО), партнерство ограниченной ответственностью (ТОО) или SPV, созданное с целью разработки приемлемого проекта, как это определено в настоящем документе. политика.
10. Оператор означает любое юридическое лицо, которому помещения Приемлемого проекта, как это определено в настоящей политике, были предоставлены в аренду/аренду для ведения бизнеса.

операции. Льготы/стимулы, предусмотренные для любого приемлемого проекта в соответствии с настоящей политикой, будут по-прежнему доступны разработчику/оператору этого проекта, если это применимо. Для квалификации «оператора» не требуется минимальный срок аренды/аренды.

11. Узловое агентство означает агентство, назначенное правительством штата в соответствии с постановлением правительства для обработки заявок на льготы в соответствии с политикой и координации с различными департаментами штата для действий в других льготам, предусмотренным политикой.

12. Стимулы

- A) Правительство штата должно сотрудничать инвесторам в создание причальных терминалов вдоль водосборной площади будущего Национального водного пути-1 в штате Уттар-Прадеш. Правительство штата должно предоставлять землю для строительства таких объектов через назначенное узловое агентство.
- B) Такая земля будет предоставляться на основе ГЧП на срок максимум 30 лет. лет на модель «Строительство, обслуживание эксплуатация, передача» (BOOT) для разработки и эксплуатации таких проектов на этапе 1. Параметр тендера по выбору разработчиков таких терминалов будет определяться минимальным сроком концессии.
- C) Право собственности на проект, включая землю и всю другую развитую инфраструктуру, будет передано правительству штата после окончания периода концессии. Подробные инструкции по этому поводу будут изданы отдельно.
- D) Разработчикам таких причальных терминалов будет предоставляться капитальная субсидия в размере 20% от приемлемых капитальных вложений, определенных в настоящей политике для развития таких терминалов, но не более 15 крор индийских рупий. Данная субсидия будет выплачиваться тремя ежегодными платежами после завершения проекта.
- E) Такие объекты должны быть включены в генеральный план премьер-министра Гати Шакти штата для своевременного планирования, мониторинга и анализа развития инфраструктуры.

Примечание:

i. Места для предоставления земли будут определены уполномоченным комитетом (ИК), созданным в соответствии с настоящей политикой, по рекомендациям назначенного узлового агентства путем консультаций с заинтересованными сторонами.

ii. Максимальное количество проектов может быть увеличено по рекомендациям назначенного центрального агентства Комитетом высочайшего уровня по полномочиям (HLEC), созданным в соответствии с настоящей политикой. HLEC также может принять решение о строительстве таких новых причальных терминалов и предоставлении стимулов в соответствии с этой политикой на других водных путях, расположенных в штате.

9.4.2. Внутреннее судо

1. Судно внутреннего плавания означает любое «судно», зарегистрированное в штате в соответствии с Законом о судах внутреннего плавания от 2021 года, с минимальной грузоподъемностью 500 тонн для операций в водной зоне будущего Национального водного пути-1, в соответствии с постановлением штата.
2. Субсидия на покупку судов внутреннего плавания, как определено выше, для операций в штате по Национальному водному пути-1, будет предоставляться через производителей таких судов. Такая субсидия будет предоставляться по ставке 25%. фактической стоимости покупки, но не более 5 миллионов долларов за судно.
3. Субсидия будет предоставляться первым 10 судам внутреннего плавания, приобретенным в течение срока действия политики, при условии максимальной покупки 4 судов на предприятие.
4. Узловое агентство означает агентство, назначенное правительством штата в соответствии с постановлением приказа для обработки заявок на льготы в рамках политики и координации с различными департаментами штата для действий друг друга, предусмотренных в политике.

Примечание. Максимальное количество проектов может быть увеличено по рекомендациям назначенного узлового агентства Комитетом высшего уровня полномочий (HLEC), созданным в соответствии с настоящей политикой. HLEC также может принять решение о предоставлении льгот от судам внутреннего плавания, как это определено в настоящей политике, на других водных путях, расположенных на территории штата.

9.5. Грузовые терминалы

9.5.1. Ключевые термины

1. Дата вступления в силу означает дату, с которой настоящая Политика вступает в силу.
2. Срок действия означает период, начинающийся с даты вступления в силу до периода, в течение которого настоящая Политика остается в силе (5 лет), или до любого изменения или отмены ее Правительством штата.
3. Дата окончания означает дату начала инвестирования в проект в случае, если инвестирование начинается с даты вступления в силу Политики или после нее. В случае, если инвестирование начинается до даты вступления в силу, датой окончания будет дата вступления в силу полиса. Однако в случае, если до даты вступления в силу приобретается только земля, дата, на которую первая инвестиция в любую из других статей (кроме земли), определенных в разделе «Капитальные вложения», осуществляется с даты вступления в силу или после нее, будет считаться предельной. Дата. Однако отключение не может выходить за рамки периода действия политики.
4. Приемлемый проект грузового терминала, включая частные подъездные пути или грузовые терминалы, означает два типа проектов, а именно:

- я Проекты, одобренные в соответствии с схемой Гаги Шакти: Только новый грузовой терминал (включая частные подъездные пути или частные грузовые терминалы), созданный в штате и одобренный в соответствии с схемой мультимодального грузового терминала (GCT) правительства Индии Гаги Шакти 2021 года, выданной с огласно GO 2021/ТС (FM). /18/23 от 15.12.2021 в период действия настоящего положения
- ii. Проекты, отличные от одобренных в рамках схемы Гаги Шакти: Только новый грузовой терминал (включая частные подъездные пути или частные грузовые терминалы), разрабатываемый как объект общего пользования (не для собственного использования) в штате на площади не менее 10 акров с минимальными капитальными вложениями (за исключением земли), стоимостью 20 корпоративных индийских рупий.
5. Капитальные вложения в оба проекта, утвержденные в рамках Схемы Гаги Шакти, и стоимость проектов, отличных от утвержденных GCT, означают стоимость разработки нового грузового терминала, утвержденного в соответствии с схемой GCT правительства Индии до 2021 года, которую несет Оператор GCT или любой другой застройщик с момента запуска и далее, на обременяемую станцию, включая стоимость земли, стоимость строительства кольцевой линии и другие капитальные затраты, понесенные Индийскими железными дорогами (с огласно Разделу 5 Схемы мультимодального грузового терминала Гаги Шакти (GCT) правительства Индии на 2021 год) или капитальные затраты, понесенные любым другим Центральным/департамент/агентством правительства штата.
6. Неприемлемые капитальные вложения включают оборотный капитал; Добровольность; Предварительные и операционные расходы; Проценты капитализируются Затраты, капитализированные в бухгалтерском учете на приобретение технологий/технологических ноу-хау; расходы на консалтинг; роялти; дизайн и чертежи; патенты, лицензии, программное обеспечение и права интеллектуальной собственности, а также производство электроэнергии, за исключением использования собственных электростанций. Такие расходы не учитываются при расчете капитальных вложений.
7. Приемлемый инвестиционный период (EIP) означает период завершения инвестиций в разработку приемлемого проекта, как это определено в политике. EIP – это период, начинающийся с первой даты инвестиций, приходящейся на эффективный период до 5 лет, или до даты начала коммерческой деятельности, в зависимости от того, что наступит раньше.
8. Приемлемые капитальные вложения (ECI) означают капитальные вложения, сделанные в течение приемлемого инвестиционного периода, как это определено в политике.
- а. В случае, если капитальные вложения были начаты до Даты вступления в силу, по крайней мере 80% капитальных вложений должны быть сделаны после Даты вступления в силу в течение периода приемлемых инвестиций, и те же самые капитальные вложения будут считаться приемлемыми капитальными вложениями для определения допустимой общей суммы.
- б. Однако в случае, если инвестиции в землю производятся до даты вступления в силу, такие инвестиции в землю не будут иметь права на какие-либо льготы, но оценка такой земли по балансовой стоимости должна учитываться для определения приемлемости проектов.
9. Разработчик означает любое юридическое лицо, зарегистрированное как собственник, партнерская фирма, кооперативное общество, компания, траст, неправительственная организация (НПО), партнерство ограниченной ответственностью (ТОО) или SPV, созданное с целью разработки приемлемого проекта, как это определено в настоящем документе. политика.

10. Оператор означает любое юридическое лицо, которому помещения Приемлемого проекта, как это определено в настоящей политике, были предоставлены в аренду/аренду для осуществления коммерческой деятельности. Льготы/стимулы, предусмотренные для любого Приемлемого проекта в соответствии с настоящей политикой, будут по-прежнему доступны разработчику/оператору этого проекта, если это применимо. Для квалификации «оператора» не требуется минимальный срок аренды/аренды.
11. Узловое агентство означает агентство, назначенное правительством штата в соответствии с приказом для обработки заявок на льготы в соответствии с политикой и координации с различными департаментами штата для одобрения друг им льготам, предусмотренным политикой.

9.5.2. Стимулы

1. Правительство штата через назначенное узловое агентство по грузовым терминалам должно предоставлять землю (кроме железнодорожной земли) операторам ГСТ, утвержденным в соответствии с сохемой грузовых терминалов PM Gati Shakti 2021, или разработчикам грузовых терминалов, не утвержденным ГСТ, через назначенное узловое агентство.
2. Такая земля будет предоставлена на основе ГЧП на срок максимум 30 лет по модели «создательство, владение, эксплуатация, передача» (BOOT) для разработки и эксплуатации максимум 25 таких проектов на этапе 1. Параметр тендера по выбору разработчиков таких терминалов будет определяться минимальным сроком концессии.
3. Право собственности на проект, включая землю и всю другую развитую инфраструктуру, будет передано правительству штата после окончания периода концессии. Подробные инструкции по этому поводу будут изданы отдельно.
4. Все затраты на разработку кольцевой линии несет государство. Правительство.
5. Разработчикам таких терминалов будет предоставлена капитальная субсидия в размере 20% от приемлемых капитальных инвестиций, определенных в настоящей политике для развития таких терминалов, но не более 15 млрд индийских рупий. Данная субсидия будет выплачиваться время от времени едиными платежами после завершения проекта.
6. Освобождение от повторных роялти за хранение материалов, взимаемых за хранение материалов, используемых для разработки и эксплуатацию такого причального терминала как на въезде, так и на выезде, в соответствии с Законом о государственной добыче полезных ископаемых.
7. Такие объекты должны быть включены в генеральный план премьер-министра Гати Шакти штата для своевременного планирования, мониторинга и анализа развития инфраструктуры.

Примечание:

Я Места для предоставления земли будут определены уполномоченным комитетом (ИК), созданным в соответствии с настоящей политикой, по рекомендациям назначенного узлового агентства путем консультаций с заинтересованными сторонами.

- ii. Максимальное количество проектов может быть увеличено по рекомендациям назначенного центрального агентства Комитетом высших уровней полномочиям (HLEC), созданным в соответствии с настоящей политикой.

9.6. Парк дальнобойщиков

9.6.1. Ключевые термины

1. Дата вступления в силу означает дату, с которой настоящая Политика вступает в силу.
2. Срок действия означает период, начинающийся с даты вступления в силу до периода, в течение которого настоящая Политика остается в силе (5 лет), или до любого изменения или отмены ее Правительством штата.
3. Соответствующий проект «Парк для дальнобойщиков» означает любые площадки для стоянки грузовых автомобилей и парковку с местом для отдыха, построенные на площади не менее 10 акров земли в штате на расстоянии до 2 км по обе стороны от национальных автомагистралей/ скоростных автомагистралей/ магистралей штата или любых других известных грузовых маршрутов. В этих парках должно быть минимум 85% парковочных мест с зоной для движения асфальтированных мест должны быть отведены для отдыха, коммерческой деятельности и другой сопутствующей деятельности.
4. Разработчик означает любое юридическое лицо, зарегистрированное как ответственность, партнерская фирма, кооперативное общество, компания, траст, неправительственная организация (НПО), партнерство с ограниченной ответственностью (ТОО) или SPV, созданное с целью разработки приемлемого проекта, как это определено в настоящей политике.
5. Оператор означает любое юридическое лицо, которому помещения Приемлемого проекта, как это определено в настоящей политике, были предоставлены в аренду/аренду для осуществления коммерческой деятельности. Льготы/стимулы, предусмотренные для любого приемлемого проекта в соответствии с настоящей политикой, будут по-прежнему доступны разработчику/оператору этого проекта, если это применимо. Для квалификации «оператора» не требуется минимальный срок аренды/аренды.
6. Узловое агентство означает агентство, назначенное Правительством штата в соответствии с постановлением приказа для обработки заявок на льготы в соответствии с политикой и координации с различными департаментами штата для одобрения других льгот, предусмотренных в политике.

9.6.2. Стимулы:

Исключения/уступки, перечисленные ниже, должны быть предоставлены застройщикам подпадающим под парк грузовиков до начала коммерческой деятельности. Такие проекты должны будут зарегистрироваться в Узловом агентстве, которое может быть назначено Правительством штата, которое в соответствии с выдаст Unique после проверки релевантности и полноты заявки. Комфортное письмо (LoC) не будет обязательным для использования этих стимулов на данном этапе. Однако заявителям придется получить рекомендательное письмо (LoC) на более позднем этапе.

Сл. г олова	Стимул
1 Ос вобождеие от гербовог о с бора	<p>Ос вобождеие от гербовог о с бора предос тавляетс я в размере 100% при с оздании таких парков для дальнбой щиков в лю бой точке штата.</p> <p>Такое ос вобождеие будет предос тавлятьс я при покупке земли, а также при выделении ее лю быми орг анами промышленног о развития или орг анами развития</p> <p>Ос вобождеие предос тавляетс я при предос тавлении в Де партамент штампов и рег ис трац ии банковс кой г арантии на с умму, эк вивалентную ос вобождеию, которая должна быть выдана при начале коммерчес ких операц ий в течение допус тимог о периода. 75% с боров за</p>
2 Конц ес сия на плату за переус тройс тво землепользования	<p>переус тройс тво землепользования будт отменены</p> <p>Конц ес сия предос тавляетс я при предос тавлении банковс кой г арантии на эк вивалентную с умму конц ес сии с оответс твую щему г ос ударс твенному орг ану/ аг ентс тву, которая должна быть выс вобождена при начале коммерчес ких операц ий в течение допус тимог о периода. 75% с боров</p>
3 Ос вобождеие в Разработка С боры	<p>за разработку ос вобождаю тс я</p> <p>Ос вобождеие предос тавляетс я при предос тавлении банковс кой г арантии на эк вивалентную с умму ос вобождеия с оответс твую щему г ос ударс твенному орг ану/ аг ентс тву, которая должна быть выпу щена при начале коммерчес ких операц ий в течение допус тимог о периода.</p>
<p><u>Примечание.</u> Ос вобождеия/льг оты, указанные выше, должны быть предос тавлены с оответс твую щим отделом только после проверки уникальног о идентификатора, выданног о Узловым аг ентс твом, и будт переданы подробнос ти Узловому аг ентс тву.</p>	

10. Реализация политики

10.1. Процесс подачи заявки

А) Для складских помещений, сухих портов и логистических парков.

- 1) Назначенное узловое агентство, т.е. UPSIDA, должно управлять реализацией политики через онлайн-систему управления стимулами (OIMS). Он выполнит следующие:
 - а. Координация действий с соответствующими государственными органами/агентствами для действия получения предварительных выводов, определенных в соответствии с политикой.
 - б. Отслеживайте статус заявителей, которым был присвоен «Уникальный идентификатор».
 - в. Рассмотрите и обработайте заявки на «конечные субсидии» в соответствии с Политикой
- 2) Узловое агентство должно назначить специального сотрудника для координации и рассмотрения и рассмотрения заявок на поощрительные выплаты, а также для действия предоставления предварительных льгот, предусмотренных в политике.
- 3) Все заявки на любые виды стимулов (как начальные, так и внутренние субсидии), как это определено в политике, должны быть поданы в назначенное узловое агентство, т.е. UPSIDA, для выдачи «уникального идентификатора». Назначенный узловой сотрудник UPSIDA должен осуществлять следующие:
 - а. Проверка заявки на полноту и актуальность.
 - б. Тщательно проверяйте заявки на наличие ошибок, несответствий или нерелевантности.
 - в. Сообщить о любых неточностях или неточностях в заявлении и задать вопрос с целью получения ответа по таким вопросам от заявителя.
 - д. Присвойте «уникальный идентификатор» каждому заполненному и актуальному заявлению для дальнейшего управления стимулами.

Заявитель может воспользоваться предварительными субсидиями (освобождениями/льготами) в соответствии с настоящей Политикой. Соответствующий государственный департамент/агентство предоставляет заявителю льготу только после проверки уникального идентификатора.
- 4) Должен быть создан Контрольный комитет на уровне генерального директора UPSIDA. Соответствующие департаменты и агентства должны быть приглашены в комитет для рассмотрения заявления о стимулировании в соответствии с требованиями.
- 5) Узловое агентство обработает и после необходимой оценки в Контрольном комитете подаст заявки в Уполномоченный комитет (ЕС) или Уполномоченный комитет высшего уровня (HLEC), в зависимости от обстоятельств, для выдачи «Комфортного письма» или выплаты средств стимулов.

Б) Для объектов внутреннего водного транспорта, грузовых терминалов и стоянок дальних рейсов

- 1) Правительство штата должно назначить назначенное узловое агентство для управления положениями настоящей политики в отношении таких проектов. Такое агентство должно обрабатывать заявки на льготы и координировать свои действия с соответствующими центральными/государственными департаментами.
- 2) Назначенное узловое агентство должно будет назначить специального сотрудника для координации и рассмотрения и рассмотрения заявок и оказания необходимой помощи.

- 3) Кроме того, Узловому агентству придется создать специальный комитет с участием членов с соответствующих центральных /государственных департаментов для рассмотрения и рекомендаций и заявки на санкционирование «Письма утешения» или выплаты стимулов уполномоченному комитету (EC) или Высший уровень Уполномоченный комитет (HLEC), в зависимости от обстоятельств.

10.2. Окончательная рекомендация и одобрение

- 1) Для рекомендации любого проекта в соответствии с настоящей политикой с капитальными вложениями на сумму до 100 млрд индийских рупий уполномоченный комитет (ИК) под председательством комиссара по инфраструктуре и промышленному развитию (IIDC) должен быть создан отдельным постановлением правительства с участием представителей соответствующих Государственных департаментов, а именно. Жилищное хозяйство, доход, финансы, право, промышленность, транспорт, планирование и т.д., а также глава агентства Nodal в качестве организатора.
- 2) Для рекомендации любого проекта в соответствии с настоящей политикой с капитальными инвестициями на сумму более 100 млрд индийских рупий на основании отдельного постановления о порядке должен быть создан уполномоченный комитет высшего уровня (HLEC) под председательством главы секретаря, в который должны войти представители соответствующих Государственных департаментов, а именно. Жилищное хозяйство, доход, финансы, право, промышленность, транспорт, планирование и т.д., а также глава агентства Nodal в качестве организатора.
- 3) После рекомендаций EC или HLEC предложения о выдаче «Письма поддержки», а также о выплате пособий будут представлены на окончательное утверждение –
 - а. Проекты с капитальными вложениями стоимостью до 100 млрд индийских рупий
Департамент министров промышленности, правительство Уттар-Прадеш
 - б. Проекты с капитальными вложениями на сумму более 100 млрд индийских рупий для Департамента кабинета министров правительства штата Уттар-Прадеш.

Узловое агентство выплачивает санкционированные льготы в порядке, установленном Департаментом промышленного развития правительства UP.

10.3. Другие основные положения и условия

- 1) Настоящая политика вступает в силу с даты ее уведомления и остается действующей в течение 5 (пяти) лет или до объявления новой или пересмотренной политики, в зависимости от того, что наступит раньше.
- 2) После уведомления об этой политике никакие новые заявки не будут рассматриваться в соответствии с Политикой складирования и логистики UP (W&L) 2018. Политика UP W&L 2018 аннулируется после уведомления об этой политике.
 - а) Проекты с утвержденным пакетом стимулов в соответствии с Политикой UP W&L 2018 сохраняют право на льготы. В случае каких-либо изменений в Гарантийном письме, уже выданном для проектов в соответствии с Политикой UP W&L 2018, поправки будут внесены в соответствии с условиями, изложенными в Политике UP W&L 2018.
 - б) В случаях, которые находятся на рассмотрении для получения рекомендательного письма для поощрений в соответствии с Политикой UP W&L 2018 в UPSIDA, будет предложено однократная возможность подать заявку в соответствии с этой новой политикой в соответствии с условиями

- условие, установленное в соответствии с настоящей новой Политикой или продолжające учитывать в Политике UP W&L 2018.
- в) Такая возможность будет предоставлена заявкам, рассмотренным в соответствии с Политикой UP W&L 2018, сроком на один год с даты уведомления о настоящей политике.
- 3) Проекты, использующие определенные стимулы в рамках этой политики, не будут иметь право на получение льгот в рамках любой другой политики/схемы правительства штата. Все льготы, указанные в настоящей политике, могут быть использованы в дополнение к льготам, доступным в рамках любой схемы/политики правительства Индии.
- 4) В случае необходимости внести ясность в толкование настоящей политики, необходимо проконсультироваться с уполномоченным комитетом (ИК) и принять во внимание рекомендации ЕС, одобренные соответствующим министром промышленности.
- 5) Политика может быть дополнена и изменена в ходе реализации по рекомендации Полномочного комитета высшего уровня (HLEC) с одобрения Уполномоченного Кабинета министров; однако все такие поправки и модификации должны применяться перспективно и не ограничивают какие-либо льготы или льготы, уже предоставленные в соответствии с политикой.
- 6) Хотя другие поправки в политике, связанные с изменением общего потолка стимулов и максимального количества допустимых проектов, должны быть сделаны по рекомендации HLEC и одобрению соответствующего Главного Министра.
- 7) Стандартные операционные процедуры и другие условия для фиксированных и нефиксированных стимулов и других аспектов политики будут изложены в подробных руководящих принципах, о которых будет сообщено отдельным правительственным приказом по реализации настоящей Политики.
