



DISTINATION UTTAR PRADESH

Invest in BIDA

北方邦仓储和
2022年物流政策



北方邦仓储和 2022年物流政策

目录

	缩略语表	3
1.	背景	4-5
2.	北方邦场景	5
3.	关于政策	6-8
4.	稳健的基础设施发展	7-11
5.	综合物流规划	11-13日
6.	可持续物流	13-14日
7.	物流生态系统支持	15
8.	吸引物流投资	16-19日
9.	激励计划	19-40日
10.	政策执行	40-42

缩写

1. 国内生产总值 国内生产总值
2. 商品及服务税 商品及服务税
3. 复合年增长率 复合年增长率
4. DFC 专用货运走廊
5. EDFC 东部货运专用走廊
6. WDFC 西部货运专用走廊
7. 综合物流行动计划
8. 国内生产总值 州国内生产总值
9. 购买力平价 公私合作
10. 线索 不同州的物流便利
11. 布拉普 业务改革行动计划
12. UPSIDA 北方邦工业发展局
13. LoC 安慰信 14. NLP 国家物流政策
15. ICD 内陆集装箱堆场
16. CFS 集装箱货运站
17. AFS 空运站
18. 加州 受控气氛
19. 和 气调个体速冻 私人货运站 PM
20. IQF Gati Shakti 网络规划组 基础设施和
- 第 21 次 PFT 工业发展专员 技术支持组
22. PMGS 23. NPG
24. IIDC
25. TSU 26. CEO 27. UPPCB 首席执行官
- UP 污染控制委员会
28. 物联网 物联网先进交通管理系统
29. 自动取款机
30. UPSDM UP 技能发展团 31. IDTR 驾驶员培训与研究学院 32. NSDC 国家技能发展公司 33. NGO 非政府组织
34. EIP 合格投资期限 35. PIU 政策执行单位 36. EC 授权委员会 高级别授权委员会 印度内陆水道管理局
37. 高级别经济委员会
38. 岩瓦伊

一、背景

物流在全球经济中发挥着巨大作用。商业的本质是通过贸易将商品或服务换成金钱。物流是这些商品和服务完成交易所采取的路径。物流业不仅是经济发展的重要贡献者,而且在解决环境和社会问题方面也发挥着重要作用。随着市场的发展,公司正在采用不同的供应链策略来为客户提供更好的服务。2017年全球物流市场价值为76,412亿美元,预计到2027年将达到129,756.4亿美元,2020年至2027年复合年增长率为6.5% (《全球物流市场统计,2021-2027年》)。预计亚洲市场将成为全球物流活动的中心。无论是在增长还是全球投资方面。预计2020年至2025年间,它将占全球电子商务物流市场增长的57% (Statista,2022),其中以中国、日本和印度为主导。

物流是印度国内贸易的关键决定因素,对于印度整体全球贸易的竞争力具有重要意义。印度物流成本占GDP的比例高达13%-14%,而发达国家为7%-8%,其他金砖国家为9%-10%。即使物流成本降低1%,也意味着每年可节省约14万印度卢比。因此,迫切需要开发一个强大的、集成良好的、

国内高效的物流生态系统。

印度在2018年物流绩效指数中的排名跃升了10位,从2014年的第54位上升到2018年的第44位(世界银行,2018年)。目前(2021财年)印度物流业价值为1500亿美元,占该国GDP的14.4%,预计到2025年将达到3800亿美元(物流技能委员会,2022年)。从全球大流行中复苏后,由于数字化,印度的物流业有望以10-12%的复合年增长率实现高速增长(Statista,2022)。目前,印度的货运主要以公路为主,占货运量的59%。大约35%的货运需求通过铁路满足,6%通过水路满足,不到1%通过航空满足(Niti Ayog,2021)。

为确保国内物流基础设施全面发展,印度联邦政府采取了多项举措。这些主要基于4支柱,即:基础设施发展、物流规划、积极治理和技术采用。这包括放宽外国直接投资规范、实施商品及服务税、刺激电子商务增长、监管政策的积极变化以及通过“Gatishakti”、“Sagarmala”、“印度制造”等计划进行全面基础设施和工业发展

印度政府正在制定两条专用货运走廊

(DFC)即东部专用货运走廊(EDFC)和西部专用货运走廊(WDFC)作为高速、大容量的货运铁路走廊。由于这些走廊降低了物流成本和运输时间,两个著名的工业走廊,即德里-孟买工业走廊(DMIC)和阿姆利则-加尔各答走廊(AKIC)正在这两个DFC周围出现。其他项目包括多式联运物流园区、快速轨道交通系统、

高速公路、UDAN - 区域航空互联计划等也正在实施,以将物流支出成本从占 GDP 的 14% 降至 10% 以下。

中央政府还强调积极有效的治理,重点发展印度物流业,并成立了专门的物流部门,以确保印度自 2017 年开始的物流业协调发展。2021年印度基础设施和工业发展综合全面项目规划总体规划将进一步改善该国的物流。最近,中央政府推出了《2022 年国家物流政策》,旨在通过提供综合物流行动计划 (CLAP) 来提高服务 (流程、数字系统、监管框架)和人力资源的效率。

2. 北方邦场景

北方邦是印度面积第四大邦,人口占印度人口的17%。其地理位置优越,毗邻国家首都地区,为通往东部出口港口和印度中部提供了有利可图的门户。

该州为投资者提供广阔的消费者和劳动力市场。目前,按当前价格计算,2021-22 年北方邦的国内生产总值 (GSDP) 预计为 2,949 亿美元 (21.74 万亿印度卢比) (MoSPI,2022 年)。

北方邦贡献了全国近8%的GDP,凭借其投资者友好的政策、改革和积极的治理,制定了成为1万亿美元经济体的目标。为此,国家计划吸引100亿印度卢比的投资。因此,由于制造业和物流业有着内在的联系,州政府正在积极推动工业化和基础设施的快速发展。

北方邦已成为印度最受欢迎的投资目的地之一。近年来,该邦已成为印度领先的投资目的地。北方邦的商品出口在 21 财年达到 163.9 亿美元,在 22 财年 (截至 2022 年 2 月)达到 188.3 亿美元。

就 2021 年外国直接投资流入量而言,该邦在印度排名第 11 位。2019 年,该邦投资意向为 147 项,价值卢比。国家 (DPIIT) 备案了 1679.9 亿卢比 (24 亿美元)。鉴于对物流发展和提供物流便利性的重视,北方邦在跨邦物流便利性 (LEADS) 的内陆集群中被评为“成就者”类别

2022 年调查。在“铁路基础设施质量”方面,它被公认为领先国家之一,并在 PM Gati Shakti 门户上整合基本数据层的过程中处于领先地位 (LEADS 2022)。此前,在最新的 2021 年跨邦物流便利度 (LEADS) 排名中,北方邦已跃升 7 位,在全国排名第六,并被列为“最佳进步者”。

3. 关于政策

3.1. 想象

在该州发展综合物流生态系统,连接不同的运输方式,以降低物流成本和时间,从而提高企业的竞争力、运营效率并提供业务

该州友好的贸易和投资环境。

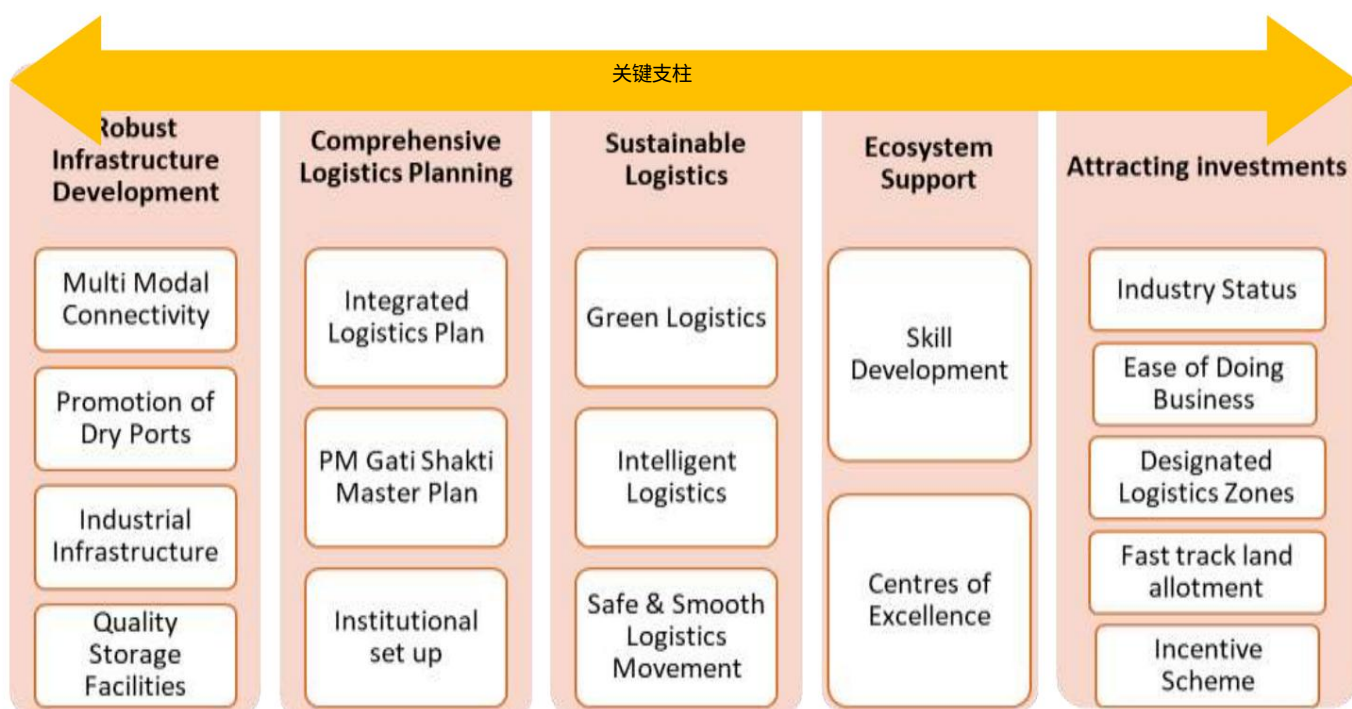
3.2. 目标

国家旨在通过以下方式实现政策愿景:

1. 创建强大的交通基础设施网络,促进多式联运,增强交通联系,为该州的经济中心提供最后一英里/第一英里的连接
2. 升级完善现有仓储物流基础设施,促进经济活动,创造大规模就业机会
3. 推动州内物流服务一体化发展,减少物流成本和提高效率
4. 建立有效管理、统筹规划物流业发展的制度治理机制
5. 吸引私人投资在该州建立物流设施前向和后向联系
6. 促进劳动力的卓越和技能提升、再培训和能力增强,以满足物流行业的需求。
7. 通过促进采用技术和现代实践来建立智能物流实践,以实现自动化、绿色物流和安全。

3.3. 战略纲要

通过这项新政策,国家提出了吸引私人参与国家物流业全面发展的战略,具体如下:



3.4.政策范围

根据印度政府在 2022 年国家物流政策中的定义,“物流”是指生产点和消费点之间的货物运输和处理、存储、增值和相关服务。“物流基础设施”

由节点和连接点组成,更常见的是港口、车站、多式联运物流园区(MMLP)、仓库和其他营业场所,通过公路、铁路、航运、内河航道、航线、管道等连接起来,范围广泛的承运商(2022 年国家物流政策(NLP)第 2 条,已于 2022 年 9 月 28 日通过 DPIIT GO 通知)。

鉴于上述情况,该政策应包括以下内容:

- 1) “储存设施”包括
 - A.仓库,包括开放式/封闭式仓库,用于处理和存储散装/散装货物;
 - b.筒仓作为垂直存储结构建造,用于存储固体和液体形式的散装货物;
 - C.冷链设施专为易腐烂/温度敏感货物的储存和最小化加工而开发,具有受控/气调室、可变湿度室、快速/鼓风冷冻、移动预冷车、冷藏车以及称重、分类、分级、包装设施,预冷、雾处理等工艺。
- 2) “物流园区和陆港”包括多式联运物流园区和运输码头,包括有或没有配套仓储设施的内陆集装箱堆场、集装箱货运站和航空货运站。
- 3) 其他设施包括 -
 - A.卡车司机停车场或卡车停车位兼休息空间
 - b.货运站,包括私人铁路专用线和货运站终端
 - C.内河船舶,包括定义的驳船、拖船、喷射渡轮等
2021 年内陆船舶法和停泊码头

策略1

4. 强劲的基础设施发展

该州拥有发达的社会、物质和工业基础设施。北方邦拥有印度最长的国家高速公路和铁路网。

它还通过 48 条国家高速公路、13 条现有和即将建成的高速公路、5 个现有和即将建成的国际机场、20 多条国内航空路线和通往所有主要城市的铁路连接提供良好的连接。

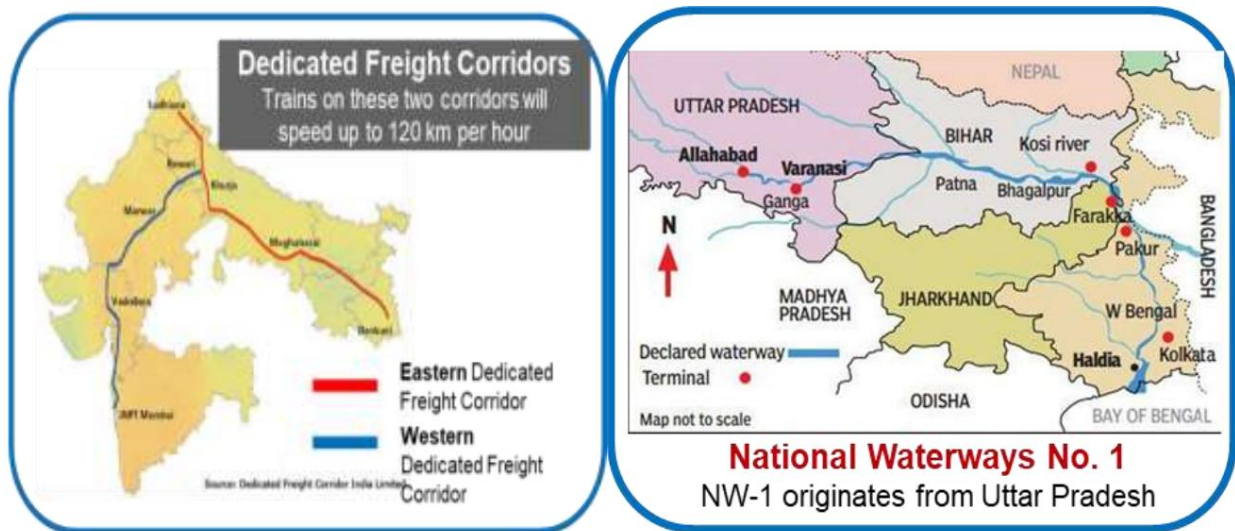
4.1.多模式连接

北方邦政府的长期战略是建立一个由空中、水路、公路和铁路网络组成的互连网络,以简化印度北方邦的物流工作。

2022 年 UP 仓储物流新政策

产业进入全球和国内市场。该政策旨在加强该网络,以确保该州的物流顺畅且低成本,以发挥其工业投资潜力。

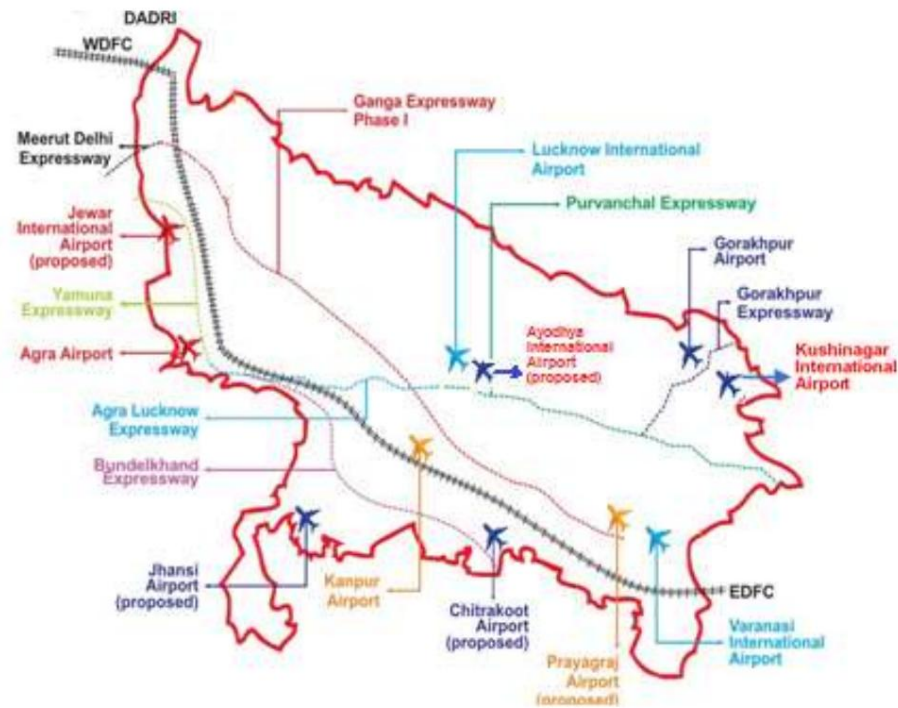
- a) 除了拥有全国最大的铁路网 (超过 16,000 公里)外,该州还拥有相当一部分西部专用货运走廊 (WDFC) 和东部专用货运走廊 (EDFC)。WDFC 将提供前往孟买 (印度西部)JNPT 港口的便捷通道,并且 EDFC 的 57% 经过 UP 并连接加尔各答 (印度东部)的霍尔迪亚港,印度政府已创建一个战略框架来利用这些货运走廊。EDFC和WDFC这两条走廊在Dadri (位于 Gautambuddha Nagar区)相交,该州在物流领域拥有独特的优势。



- b) 该国第一条内陆水道近 1,100 公里已在该州投入运营,连接 Prayagraj 和 Haldia 港口。瓦拉纳西的多式联运码头和各种浮动码头沿着 NW-1 的加齐布尔/拉吉加特、拉姆纳加尔 (瓦拉纳西)和普拉亚格拉吉码头运营。

- c) 除了拥有最高的国家高速公路网络之一之外

在该国,北方邦已成为高速公路之邦,拥有 13 条现有和即将建成的高速公路 其中 6 条高速公路已竣工 (1225 公里),另有 7 条处于不同的开发阶段。这些高速公路正在带来该州急需的整体社会经济发展。此外,还有机会沿着这些高速公路开发新的工业走廊。



- d) 凭借勒克瑙、瓦拉纳西和拘尸那伽现有的国际机场以及杰瓦尔和阿约提亚的新机场,北方邦将成为该国唯一拥有 5 个国际机场的邦。此外,7 个机场已根据区域互联互通计划 (RCS) 投入运营,用于国内互联互通,另有 8 个机场正在筹备中。Jewar 机场占地 5000 多公顷,将成为印度最大的国际机场之一。此外,还确定了 20 多条国内航线。

4.2.促进陆港

北方邦是一个内陆邦,出口集群遍布该邦各地。因此,国家在一段时间内开发了陆港,以便利出口货物运往海港。

- a) 北方邦现有的物流基础设施包括莫拉达巴德铁路连接的国内和进出口联合码头、铁路连接的私人货运码头和坎普尔的内陆集装箱堆场 (ICD)、达德里码头的 ICD 和坎普尔 ICD。
- b) 国家拥有内河航道沿线/内陆航道即将建成的码头和货运走廊沿线/多式联运码头的优势。达德里 (Dadri) 的多式联运物流中心 (MMLH) 和博拉基 (Boraki) 的多式联运枢纽 (MMTH) 也在开发中,这将进一步推动该行业的发展。
- c) 印度第一个“货运村”即将在瓦拉纳西建成,占地 100 多英亩。连接东部 UP 的出口枢纽与港口

作为东印度的一个村庄,该村庄将成为进出货物的转运中心

州政府的目标是在合适的地点加强现有的陆港、内陆集装箱堆场、货运站和物流码头,并连接道路走廊、四车道和六车道高速公路的优质网络、互连道路等。州政府计划通过这项政策吸引私人投资在该州开发具有现代化设施的陆港。

4.3.工业基础设施

由于基础设施的快速发展,近年来该州的产业集群/中心和公私合作 (PPP)项目的发展有了相当大的增长。

a) 印度政府正在 WDFC 和 EDFC 货运走廊沿线开发各种工业走廊项目,作为国家工业走廊计划的一部分,即:德里孟买工业走廊 (DMIC) 和阿姆利则加尔各答工业走廊 (AKIC)。这些走廊旨在发展印度的绿地工业城市,包括该邦著名的出口和制造中心。

b) DMIC-AKIC 沿线的重要项目包括沿大诺伊达 DMIC 流域开发综合城镇; AKIC 项目下拟议的集成制造集群 (IMC)

普拉亚格拉吉和阿格拉。

c) 规划中的其他一些重点工业基础设施项目
状态包括-

- 在印度宣布的2 国防工业走廊中,北方邦将在UP 内的6 个节点上建设一个工业走廊,即。阿格拉、阿里格尔、坎普尔、勒克瑙、占西和奇特拉库特占地超过 5000 公顷。
- 该州第一个医疗器械园已沿亚穆纳高速公路启动。首个电影城和玩具公园、服装公园、手工艺公园等项目正在亚穆纳高速公路沿线拔地而起。
- 该州正在规划亚穆纳高速公路沿线的物流中心、即将建成的杰瓦尔国际机场附近的 MRO/货运综合体以及高速公路沿线的物流中心/枢纽。
- 其他项目包括巴雷利的巨型食品公园、乌璐的Transganga 城、戈勒克布尔的塑料公园、戈勒克布尔的服装公园以及勒克瑙、坎普尔、阿格拉、加济阿巴德、戈勒克布尔和阿里加尔的几个扁平工厂综合体。

由于物流便利,该州可能会出现更多此类工业基础设施项目,从而刺激投资动力并推动经济增长。因此,这项政策将发挥关键作用:

为该州此类工业基础设施的发展提供支持的生态系统。

4.4. 优质仓储设施

UP 拥有印度最大的仓储能力之一,就铁路货棚总数 (689 个)和冷库总数 (2406 个)而言,该邦的冷库容量是印度最高的,占全国容量的 39.84% (LEADS) 2021)。由于北方邦已经是农业的主要参与者,并计划促进电子、制药、国防等制造业的发展,因此在工业走廊、高速公路、货运走廊等沿线开发配备现代技术的优质仓储设施非常重要。州政府的目的是通过这项政策吸引私人投资,在全州范围内发展此类优质存储设施。

该政策鼓励建立具有现代化设施的零售连锁仓库,包括分级、分拣和包装设施以及内部测试实验室。它还可以扩展冷藏基础设施,以延长易腐烂货物的保质期并保持质量,从而推动农产品出口。州政府还将确定各政府机构拥有的现有储存设施,并通过相关州部门/机构 (例如合作部、园艺部、农业部等)促进私人实体对其进行升级。

策略2

5. 综合物流规划

由于印度物流业高度碎片化,消除物流服务分布不平衡的综合全面规划成为治理的一个非常重要的方面。由于印度政府高度重视整体物流规划以提高国家的贸易竞争力,各邦政府也在关注物流规划。

北方邦政府在这方面也采取了多项措施。

5.1. 综合国家物流计划:

为了物流业的整体发展,州政府制定了全面的综合州物流计划,以确保全州的无缝连接和快速的货物运输,使整个出口中心受益。通过该计划定期监测和审查改进和发展的领域。

此外,在此背景下,国家正在为确定的七个智能货运城市 (即阿格拉、坎普尔、瓦拉纳西、普拉亚格拉吉、勒克瑙、加济阿巴德和密拉特)制定城市物流计划,以发展城市周边的物流

地区和城镇。它将帮助城市绘制当前的货运绩效,确定当前和未来的需求,并确定各自领域的改革领域。

5.2.与 PM Gati Shakti 国家总体规划整合

北方邦是整合国家总体规划与总理加蒂沙克蒂国家总体规划 (PMGS-NMP)的领先邦之一,以促进项目规划并加速该邦物流基础设施的发展。NMP启动后,相关国务院部门与 Bhaskaracharya 国家空间应用和地理信息学研究所 (BISAG-N) 和遥感应用中心 UP (RSAC-UP) 合作,动员起来在线地理参考和绘制其资产。

到目前为止,印度政府已成功整合了印度政府确定的全部 20 个强制层面。此外,州门户网站内还创建了 27 个被认为对项目规划至关重要的附加层。该政策将采用与国家总体规划 (NMP)相结合的方法,以发展该州强大的基础设施。GatiShakti NMP 将通过公路、高速公路、港口、机场、多式联运码头等方面的投资使物流业受益最多。

5.3.物流规划机构设置

国家还建立了综合机构,包括专门的节点官员、国家物流小组和物流协调委员会,以促进物流部门的发展。已设立一个专门的“后勤小组”,由基础设施和工业发展部额外首席秘书主持,参见 2021 年 1 月 8 日第 107/77-6-2021 号政府命令。该专门小组将确保协同作用和快速决策民航、交通运输、电力、园艺、仓储公司等有关部门之间就国家物流发展进行规划。此外,根据2021年1月8日第108/77-6-2021号政府令,成立了后勤协调委员会,由布政司担任主席。

此外,根据第 10 号政府令,在 UP 确定的 7 个智能货运城市中,成立了由住房和城市规划秘书长担任主席的城市物流协调委员会,以及由各自市专员担任主席的城市物流委员会。8-3099/262/2021,日期为 2021 年 9 月 9 日。城市物流协调委员会除了与印度政府协商和协调外,还负责制定、改革、实施和监督市级委员会在邦内建设物流基础设施。市级物流委员会负责制定城市物流规划和本地区物流基础设施建设。

同样,为了在州内实施 Gati Shakti,一名秘书级官员已被任命为 PMGS 的州级节点官员。授权秘书小组 (EGoS) 已成立,由首席秘书担任主席 (见 IID6 GO No 177/ 77-6-2022,日期为 2022 年 2 月 2 日)。此外,还成立了一个由基础设施和工业发展专员 (IIDC) 主持的网络规划小组 (NPG) (参见 2022 年 5 月 28 日 IID 6 GO No 1122/77-6-2022) ,并成立了一个技术支持单位 (TSU)。由首席执行官 (CEO) Invest UP 主持成立,参见 2022 年 5 月 28 日 IID 6 GO 第 1122/77-6-2022 号。

据此,国家按照中央政府指令建立了综合物流规划机构,该机构正在并将继续致力于国家物流业的统筹规划和全面发展。

策略3

6. 可持续物流

6.1. 绿色物流

该政策旨在促进智能仓储、使用太阳能、缓解道路拥堵以降低排放、使用物联网 (IoT)、人工智能、区块链等工业4.0,以提高跨越不同物流设施的流程效率实现该州可持续和绿色物流。为此,该政策鼓励民间投资在物流行业采取绿色措施。这还包括国家通过开放物流业来努力促进自备太阳能发电。

国家还应通过即将推出的城市物流计划,确保最后一英里的连通性并促进正确的模式组合 (增加高效模式/绿色模式的能源份额) ,从而促进交通模式的效率提高。这些计划还应促进顺畅的物流运动、电动汽车、逆向物流,以尽量减少闲置时间,并促进技术创新,以尽量减少物流的污染影响并优化产能利用率。

6.2. 创新与智能物流

该政策鼓励使用现代技术和数字化转型,提供更精简、智能的物流,实现无缝连接。该政策使业界能够利用数字技术来改造该州的物流业。为了建立效率提升机制和采用现代技术,国家将鼓励购买更大、装备更好的卡车、更高载重量的铁路货车等装备,并推动采用创新的物流运营技术。

这包括鼓励研究和开发,推广数字化技术、物料搬运、货物运输和缓解物流设施货物交通拥堵的机器人技术和自动化、供应链自动化以及基于区块链技术的交易验证系统、文件和信息交换以安全的方式以及其他创新。

6.3.智能执法确保货物安全平稳运输

州政府已经在收费广场的所有车道上实施了先进交通管理系统 (ATMS)、带有摄像头的运动方式传感器系统,以及在主车道的每个收费广场上安装的静态称重桥。主要路线上的电子查车服务已经实施。通过 Mine Mitra (minemitra.up.gov.in) 开发了综合采矿监控系统。它提供在线公民/农民电子服务、在线矿物管理、综合采矿监控系统、在线电子商务平台以及 DSR 到租赁契约映射。

这些措施应由相关国家部门/机构不时审查和升级。州政府通过定期审查州物流计划和审查州在 LEADS 排名中的表现,促进各州部门/机构使用此类技术干预措施,以确保州内的物流安全顺畅。它还促进私营物流运营商/开发商使用技术,通过这项政策确保货物在州内无障碍移动和安全处理 (第 6.2 段)。

策略4

7. 物流生态系统支持

7.1.物流技能发展

该州的人数最多。最大数量的培训中心接受过物流培训的人员数量 (LEADS 2021)。UP Skill Development Mission (UPSDM) 提供针对装载机/卸载机、包装工和商业司机的技能发展课程。通过在该州开发私人培训设施,通过其指定的供应商/培训提供商提供物流部门的培训。大约有 688 所私营汽车驾驶培训学校为重型车辆 (公共汽车/卡车) 驾驶员提供培训。12 个部门正在建设国有驾驶员培训和综合技能学院,为卡车驾驶员以及装卸机、包装工等其他物流人员提供培训。驾驶员培训和研究所 (IDTR) 也在建设中在拉埃巴雷利。

我们正在与市场专家和物流部门技能委员会密切合作,确定新的工作岗位,以满足 21 世纪物流部门的技能需求。新的课程和培训将

与物流行业和 NSDC 的利益相关者协商制定。为了进一步加强物流技能生态系统,州政府应在州技能发展部成立一个专门的工作组,协调进行差距评估研究,其任务是确定行动领域,即:新课程的要求、技能和再技能计划、培训机构的分布等。尽管如此,该政策还是促进了行业提供相关行业相关的技能,并激励了此类成本。

7.2.卓越中心

国家应通过在国家建立卓越中心 (CoE)来努力促进物流领域新技术、运营模式和机遇的发展。应鼓励政府组织/事业单位/私营公司在物流领域设立卓越中心 (CoE),以促进研发、创新、技术获取和其他设施,以支持该州的物流生态系统。

北方邦政府应在自成立之日起 5 年内以补助金 (涵盖资本和运营支出)的形式向每个 CoE 提供最多 1 亿印度卢比的财政支持,但最多不得超过 5 个 CoE。预计 CoE 将在 5 年底前实现自我维持。工业发展部将根据本政策中定义的高级别授权委员会 (HLEC) 的建议批准该项目并为其发放奖励。此外,政府发放资金/激励措施应取决于其表现。

策略5

八、物流招商引资

8.1.物流行业的行业现状 -

北方邦是印度率先给予物流业行业地位的邦,也因此成为印度北部物流业的有利投资目的地。根据 2018 年 UP 仓储和物流政策,此类行业地位仅适用于那些被印度政府授予“基础设施地位”的项目。

根据这项新政策,“行业地位”现已扩展到本政策中定义的所有符合条件的项目。因此,工业用地和工业容积率将适用于该州所有此类物流项目。这将降低在该州物流业开展业务的成本。

8.2. 营商便利度

- 1) **允许高度:**本政策允许建筑高度超过 15 米 (根据 2016 年国家建筑规范第 4 部分第 3.4.2 段),但条件是没有超过十五米 (15 米)的常规/连续人类居住,并且按照国家消防局的规定安装了足够的消防系统。消防部门应向现场单位发出有关后勤部门的特别指示。

- 2) **白色类别:**鉴于某些仓储物流活动的污染足迹和废物产生量较低,这些活动根据其空气、水污染和危险废物产生程度的分类将不时合理化。州政府已按照 UP 污染控制委员会 (UPPCB) 的规定对仓储和物流活动进行了分类,参见 GO no. H 80284/ 213/ 2017-22 日期为 2022 年 8 月 26 日,属于“白色”类别。UPPCB 应与 GoUP 行业部协商,不时审查符合“白色类别”资格的活动规范。

- 3) **单一窗口清关:**州政府通过 Nivesh Mitra 提供在线 NOC/清关/批准,用于在该州设立和运营行业。为了进一步方便该州仓库和物流行业开展业务,该行业所需的具体许可/NoC/批准将单独列出并在 Nivesh Mitra 门户上提供。

- 4) **24x7 运营:**仓库将被允许在该州 24x7 运营。为鼓励女性就业,此类项目还将允许在征得女性同意的情况下全班 (包括夜班)雇用女性,但前提是符合国家劳动部规定的女员工安全、交通和其他措施。

确保。

8.3. 物流园区快速划拨土地

8.3.1. 根据 2022 年 UP 工业投资和就业促进政策的规定,工业发展局/发展局区域内的优先土地分配将在快速通道的基础上以最低资本投资 (根据第 9.3.1 (本政策的 7)) 50 亿印度卢比。

A. Invest UP 在收到在线申请以及此类快速土地分配的申请费后,将根据 DPR 和为此规定的其他参数审查该申请。

b. 由基础设施和工业发展专员担任主席的快速土地分配委员会,

2022 年 UP 仓储物流新政策

UP 工业投资和就业促进政策 2022 中规定的,将根据 Invest UP 的审查最终批准此类分配。

8.3.2.如果投资者要求州政府在工业发展局/发展局/城市地方机构/其他指定区域之外为此类物流园区收购/购买土地,则将适用以下规定 -

A.政府指定的节点机构将安排收购该合格物流园区所需土地的至少1.25倍,以便在所收购的额外土地上至少再设立4个物流单位或工业单位。

符合条件的物流园区最多可分配可销售面积的80%。

b.符合条件的物流园区在根据本规定提交土地分配建议的同时,还可以预先提交土地分配建议,以便在所获得的额外土地上建立额外的物流单位或工业单位,在这种情况下,所有这些其他项目/单位也将被视为有资格获得快速分配,无论其投资水平如何。

C.本方案计算资格时,仅考虑物流园区的资本投资,不考虑其他4个单位的资本投资。

d.如果符合条件的物流园区提交了少于 4 个单位的土地分配提案,节点机构将根据其自己的规则/程序分配剩余土地用于建立物流或工业单位。

e.分配成本应包括购买/土地收购成本、实际的内部和外部开发成本以及不时规定的行政费用后确定。具体指导意见另行发布。

F.节点机构可以决定预先支付全部收购成本/分配价格,或者部分预先支付,部分以银行担保或任何其他机制的形式支付,以确保全部成本有利于该机构。由于法院干预而导致的收购成本上升将必须由此类合格项目承担。

G.为了批准此类征用土地的地图,应适用指定节点机构的细则。然而,开发商在租赁期内后续租赁/出租此类合格物流园区内的地块/单元,无需支付任何费用/获得指定节点机构的批准。

8.3.3.安全:如果有必要在符合条件的项目所在的物流园区/陆港/空运站或工业区设立新的警察局/检查站,则为此目的将免费提供土地开发商/有关当局。

8.4.指定物流区的发展:

该邦有几个高潜力区域,可以成为印度的物流中心。例如,WDFC 和 EDFC 该国两条重要的货运走廊,穿过该州并在 Dadri (大诺伊达)相交,为该州沿其集水区开发多个物流中心提供了巨大的潜力。同样,连接主要出口中心的广泛高速公路网络遍布全球

UP 的长度和宽度在其附近提供了多个区域,这些区域也可以开发为物流中心。关键基础设施项目附近的其他地区,例如即将建成的杰瓦尔国际机场、地区国内机场和内陆水道,也可以成为该州著名的物流中心。

A) 州政府将不时通过单独的政府命令确定靠近此类基础设施项目的地区作为指定物流区。

B) 对于此类区域的开发,州政府将根据本政策第 8.3 条,促进在任何工业发展局或发展局或特区局或管制区或城市地方机构未通知的地区收购土地。

(三)按照本政策 (第九章)的规定,对私人投资者在此类区域内发展物流设施给予额外奖励。

D) 州政府还将促进这些地区外部基础设施的发展,包括指定物流区范围内的道路连接、电力供应和其他基本设施。

8.5.激励计划

该政策为物流基础设施提供了有吸引力的补贴和激励措施,分为三类:

- 1)仓储设施,如仓库、筒仓、冷链设施;
- 2) 物流园区和陆港,包括多式联运园区、内陆集装箱堆场、集装箱货运站和空运站;和
- 3) 其他设施,如卡车停泊处、私人货运码头、停泊处码头和内河船舶。

本政策规定的符合条件的项目将主要给予前端和后端补贴,其中:

- 前端补贴包括豁免/优惠,在开始商业运营之前,应允许本政策中定义的合格项目享受这些豁免/优惠。此类项目必须在节点机构注册,节点机构在验证申请的相关性和完整性后将颁发唯一 ID。在此阶段,使用这些激励措施并不强制要求提供安慰信 (LoC)。然而,申请人必须在稍后阶段获得安慰信 (LoC) 。
- 如果LoC制裁申请最终被拒绝或项目未在政策规定的合格投资期限内完成或违反政策的任何规定,则向申请人提供的作为豁免/优惠的前端激励措施将被取消。通过申请人提交的银行保函追回。
- 本政策所列的符合条件的项目后端补贴仅在项目竣工并开始商业运营后提供。此类福利将仅提供给已获得 Nodal Agency 批准的安慰信 (LoC) 的合格项目。

九、激励计划

9.1. 储存设施

9.1.1. 关键定义

1. 生效日期是指本政策生效之日。
2. 有效期是指自生效之日起至本政策持续有效的期限 (5 年)或直至州政府对其进行任何修改或废除为止的期间。
3. 截止日期是指项目的投资开始日期 (如果投资在政策生效日期或之后开始) 。如果投资在生效日期之前开始,则截止日期将为保单的生效日期。但是,如果在生效日期之前仅收购土地,则在生效日期或之后对资本投资中定义的任何其他项目 (土地除外)进行首次投资的日期将被视为截止日期。但中断不能超过政策有效期。
4. 合格的仓储设施项目是指在所在州设立的以下设施
北方邦 -

我。根据本政策规定,仓库 (包括仓库)的开发面积至少为 10 万平方英尺,资本投资至少为 2 亿印度卢比

二.筒仓开发面积至少为 4 英亩,资本最少
本政策中定义的投资额为 3 亿印度卢比

三.根据本政策规定,冷链设施开发面积至少为 20,000 平方英尺,资本投资至少为 1.5 亿印度卢比

5.开发商是指为开发本协议中定义的合格项目而注册为独资企业、合伙企业、合作社、公司、信托、非政府组织 (NGO)、有限责任合伙企业 (LLP) 或 SPV 的任何法人实体政策。

6.运营商是指向其提供本政策中定义的合格项目场地租赁/租赁用于业务运营的任何法人实体。根据本政策向任何合格项目授予的福利/激励措施应继续向该项目的开发商/运营商提供 (如适用)。获得“运营商”资格不需要最短租赁/租期。

7.任何符合条件的仓库或筒仓或冷链设施项目的资本投资是指对土地、建筑物、装卸设备、公用设施、工具和设备以及其他此类资产的投资,包括基础设施开发的成本,包括以下成本:

土地	<p>土地登记文件上的实际购买价格应视为该项目的土地成本 (不含已缴纳的印花税和登记费)。如果土地由北方邦工业发展公司 (UPSIDA) 或任何其他州政府机构分配,则实际支付的分配价格应被视为土地成本 (不包括支付的印花税和登记费)。</p> <p>注:资本投资总额 (包括本政策中定义的实际土地价格、建筑总成本、其他建筑、设备及设施和基础设施) 的最高40%将被视为总土地成分达到资本投资的目的。</p>
建筑物	<p>建筑物是指为该项目建造的任何新建筑物,或为该项目收购的新的和未使用的建筑物,包括行政大楼。</p> <p>这包括主要用于商品储存和装卸的新建筑物的成本,包括用于安装货物装卸设备的建筑空间、车辆装载坡道、交叉转运设施以及装卸结构。</p> <p>建筑物还包括为测试和研发设施 (如有) 而开发的化合物的成本,以及与仓储和物流运营相关的其他建筑物的成本,按实际发生的支出考虑。</p> <p>不考虑收购旧建筑物所产生的成本或修复建筑物所产生的支出。</p>
其他	复合墙等其他建筑方式建筑

构建的	以及大门、安全舱、内部道路、井、水箱、内部水、气管网及其他相关建筑。
设备 恩特& 已安装 我们	<p>设备和安装是指购买任何新的本土/进口设备或机械用于存储和物流操作的成本,包括运输、地基、架设、安装和电气化成本。</p> <p>电气化成本将包括变电站和变压器的成本。其他有利于装卸等仓储和物流作业的工具和设备也应当包括在内。</p> <p>设备和装置还可能包括: 1. 仅用于项目场所内运输的车辆以及专门用于在该场所内运输货物的货物装卸设备。</p> <p>2、非常规能源发电设备。 3、自备发电设备。 4. 污染控制措施设备 5. 废物管理设备</p> <p>6. 用于高效运营的智能物流设备,包括货物装卸的机器人和自动化</p> <p>7、检测及研发设备 (如有)</p>
基础设施 建筑设施	<p>基本设施的开发成本,例如新道路、下水道、排水、电力线和其他基础设施 (包括单位运营所必需的其他设施)、铁路线/支线 (仅供自用)</p> <p>将企业场地与主要基础设施干线连接起来。</p>

8.不合格资本投资包括营运资金;善意;前期和术前费用;利息资本化;为获取技术/技术知识而在帐面上资本化的费用;咨询费;版税;设计和图纸;专利、许可证、软件和知识产权以及发电 (自用除外)。

计算资本投资时不考虑此类头。

9.合格投资期 (EIP)是指政策中定义的任何合格仓库/筒仓/冷链设施项目完成投资的期限。生态投资园区是指从首次投资之日起,有效期最长为3年,或至开始商业运营之日,以较早者为准

10.合格资本投资 (ECI)是指在保单规定的合格投资期内进行的资本投资。

A.如果资本投资是在生效日期之前启动的,则至少 80% 的资本投资应在生效日期之后的合格投资期内进行,并且同样

资本投资将被视为确定可接受的总激励措施的合格资本投资。

b.但是,如果在生效日期之前进行土地投资,则此类土地投资将不符合任何激励措施的资格,但在确定项目资格时应考虑对此类土地的账面价值进行评估。

11. Nodal Agency指 UPSIDA,负责处理该政策下的奖励申请,并与各州部门协调,以促进该政策中提供的其他福利

9.1.2.激励措施

(一)前端补贴

斯尔头	激励
1 印花税豁免	<p>购买或租赁的土地 (至少 10 年)可按以下税率免除印花税:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 100% 位于 Bundelkhand 和 Poorvanchal 地区以及 “Taj Trapezium Zone”覆盖的地区 · Madhyanchal 和 Paschimanchal 75% 的豁免 (除了高塔布达纳加尔和加济阿巴德) · Gautambuddha Nagar 和加济阿巴德 50% 豁免 <p>豁免应在向印花及登记署提交相当于豁免金额的银行担保后提供,该担保应在受理期限内开始商业运营时予以释放。免除75%的土地用途转换费</p>
2 土地用途转换费优惠	<p>特许权应在向相关国家机关/机构提交等值特许权金额的银行担保后提供,该担保应在允许期限内商业运营开始时予以释放。</p>
3 豁免于发展收费	<p>免除75%的开发费</p> <p>向相关国家机关/机构提交相当于豁免金额的银行担保即可获得豁免,该担保应在允许期限内商业运营开始时予以释放。</p>
4 地面覆盖范围	<p>此类独立存储设施的地面覆盖率将高达 60%。注:上述豁免/优惠应由相关部门仅在验证节点机构颁发的唯一</p>
ID 后提供,并将详细信息传达给节点机构。	

(二)后端补贴:

SL项目	激励
1 资金补贴	<p>仓库/筒仓/冷链设施的资本补贴应按合格资本投资的 15% 提供,但须符合以下条件:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 在本州任何地方设立此类设施的资金上限为 5 千万印度卢比; · 在指定物流区建立此类设施的最高投资额为 1 亿印度卢比 (根据第 8.4 段) <p>注:商业运营开始后一次性支付</p>
2 电 责任 豁免	100%免除电费,为期10年
3 质量 认证费用报销	<p>质量认证费用报销按已付费用的 50% 进行,每个项目最高 50 万印度卢比</p> <p>注:商业运营开始后一次性支付</p>
4 技能 发展 补贴	技能发展补贴应作为补贴报销,每位受训者每月 1000 印度卢比,为期 6 个月,每个项目每年最多 50 名受训者,为期 5 年
<p>注: 1) 向任何项目提供的所有福利 (包括豁免)总和不得超过政策规定的合格资本投资的100%。</p> <p>2) 为此,应在商业运营开始后对任何项目进行补偿,并根据节点机构颁发的唯一 ID (如果有)对申请人所获得的豁免进行评估</p> <p>3)享受本政策的项目将有资格获得政府允许的福利。 印度计划农业基础设施基金。</p>	

9.2.无水港

9.2.1.关键定义

- 1.生效日期是指本政策生效之日。
- 2.有效期是指自生效之日起至本政策持续有效的期限 (5 年)或直至州政府对其进行任何修改或废除为止的期间。
- 3.截止日期是指项目的投资开始日期 (如果投资在政策生效日期或之后开始)。如果投资在生效日期之前开始,则截止日期将为保单的生效日期。然而,如果在生效日期之前仅收购土地,则为对任何项目进行首次投资的日期

资本投资中定义的其他项目（土地除外）在生效日期或之后进行将被视为截止日期。但中断不能超过政策有效期。

4.合格的陆港项目是指在北方邦设立的以下设施 邦 -

我。内陆集装箱堆场 (ICD)开发面积至少为 10 英亩,资本投资至少为 5 亿印度卢比,拥有此类固定设施或其他设备、机械等,在海关监管下提供装卸和/或清关满载进出口集装箱的服务并设有海关保税或非保税货物的储存设施。此类项目应提供基础设施,包括内部道路连通、海关/非海关保税仓储、卡车码头和其他开展高效运营所需的公共用户设施。

二.集装箱货运站 (CFS),包括航空货运站 (AFS),开发为陆港/机场设施,面积至少为 10 英亩,最低资本投资为 5 亿印度卢比,拥有固定设施或其他设备、机械等。提供装卸/运输服务海关监管下的满载进口、出口集装箱的清关,并设有海关保税或非保税货物的存储设施、停车场以及开展业务所需的其他设施。此类项目应提供基础设施,包括内部道路连通、铁路专用线、海关/非海关保税仓储、卡车码头以及开展高效运营所需的其他公共用户设施。

5.开发商是指为开发本协议中定义的合格项目而注册为独资企业、合伙企业、合作社、公司、信托、非政府组织 (NGO)、有限责任公司 (LLP) 或 SPV 的任何法人实体政策。

6.运营商是指向其提供本政策中定义的合格项目场地租赁/租赁用于业务运营的任何法人实体。根据本政策向任何合格项目授予的福利/激励措施应继续向该项目的开发商/运营商提供（如适用）。获得“运营商”资格不需要最短租赁/租赁期

7.任何 ICD/CFS/AFS 的资本投资是指对土地、建筑物、装卸设备、公用设施、工具和设备以及其他此类资产的投资,包括基础设施开发的成本,包括以下成本:

土地	土地登记文件上的实际购买价格应视为该项目的土地成本（不含已缴纳的印花税和登记费）。如果土地由 UP State Industrial Development Corporation (UPSIDA) 或任何其他州政府机构分配,
----	---

2022 年 UP 仓储物流新政策

	<p>实际支付的分配价格应视为土地成本（不包括支付的印花税和登记费）。</p> <p>注:资本投资总额（包括本政策中定义的实际土地价格、建筑总成本、其他建筑、设备及设施和基础设施)的最高40%将被视为总土地成分达到资本投资的目的。</p>
建筑物	<p>建筑物是指为该项目建造的新建筑物,或为该项目购置的新的未使用的建筑物,包括行政大楼。</p> <p>下列新建建筑物的造价,按照实际发生的支出计算:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 多式联运货运转运、货物运输和 交通运输,包括车辆服务区（不包括停车场、休息区） · 安装物料搬运设备 · 增值服务,例如包装、重新包装、 加工和再加工 · 商品仓储设施,包括保税仓储和进出口清关服务,包括清关服务和检疫区 · 测试设施和研发设施（如有） · 任何其他与物流运作相关的建筑物 · 物流服务提供商的办公空间, 运输者和管理 <p>不考虑收购旧建筑物所产生的成本或修复建筑物所产生的支出。</p>
其他建 筑 的	<p>其他建设是指围墙及大门、保安舱、内部道路、井、水箱、内部供水、燃气管网等相关建设。</p>
设备 恩特& 已安装 我们	<p>设备和安装是指为物流运营购买任何新的本土/进口设备或机械的成本,包括运输、地基、架设、安装和电气化成本。</p> <p>电气化成本将包括变电站和变压器的成本。其他有利于装卸等物流作业的工具、设备也应当包括在内。</p> <p>设备和装置还可能包括: 1. 仅用于项目场所内运输的车辆以及专门用于在该场所内运输货物的材料装卸设备。</p> <p>2、非常规能源发电设备。 3、自备发电设备。 4、污染防治措施设备</p>

	<p>5. 废物管理设备</p> <p>6. 智能物流装备, 高效运营 包括物料搬运中的机器人和自动化</p> <p>7. 检测及研发设备 (如有)</p>
基础设施 建筑设 施	<p>此类设施包括连接企业场地与主要基础设施干线的内部道路、下水道、排水、电力线路、基础设施 (包 括单位运营所必需的其他设施)、铁路线/专用线 (仅供自用)。</p>

8. 不合格资本投资包括营运资金; 善意; 前期和术前费用; 利息资本化; 为获取技术/技术知识而在帐面上资本化的费用; 咨询费; 版税; 设计和图纸; 专利、许可证、软件和知识产权以及发电 (自用除外)。

计算资本投资时不考虑此类头。

9. 合格投资期 (EIP) 是指政策中定义的任何合格 ICD/CFS/AFS 项目完成投资的期限。

生态投资园区是指从首次投资之日起, 有效期最长为 5 年, 或至开始商业运营之日, 以较早者为准

10. 合格资本投资 (ECI) 是指在保单规定的合格投资期内进行的资本投资。

A. 如果资本投资在生效日期之前启动, 则在生效日期之后合格投资期内至少应完成资本投资的 80%, 并且相同的资本投资将被视为合格资本投资, 以确定可接受的总额激励措施。

b. 但是, 如果在生效日期之前进行土地投资, 则此类土地投资将不符合任何激励措施的资格, 但在确定项目资格时应考虑对此类土地的账面价值进行评估。

11. Nodal Agency 指 UPSIDA, 负责处理该政策下的奖励申请, 并与各州部门协调, 以促进该政策中提供的其他福利。

9.2.2. 激励措施

(一) 前端补贴:

斯尔头	激励
1 印花稅豁免	在任何地方建立ICD/CFS/AFS项目时,购买或租赁(至少10年)的土地可按100%的稅率免徵印花稅。 状态 豁免应在向印花稅及登記署提交相当于豁免金額的銀行担保后提供,该担保应在受理期限内开始商业运营时予以释放。
2 土地用途转换費优惠	免除75%的土地用途转换費 特許权应在向相关国家机关/机构提交等值特許权金額的銀行担保后提供,该担保应在允许期限内商业运营开始时予以释放。
3 豁免于发展收費	免除75%的开发費 向相关国家机关/机构提交相当于豁免金額的銀行担保即可获得豁免,该担保应在允许期限内商业运营开始时予以释放。
4 地面覆盖范围	独立 ICD/CFS/AFS 项目将允许地面覆盖率达 60%注:上述豁免/优惠仅在验证节点机构颁发的唯一 ID 后由相关部门提供,并
将详细信息传达给节点机构。	

(二) 后端补贴:

SL项目	激励
1 首都补贴	資本补贴按合格資本的25% 应向 ICD/CFS/AFS 提供投资,但須遵守: · 在本州任何地方设立项目的最高投資額为2.5 亿印度卢比; · 在指定物流区设立项目的最高限額为 5 亿印度卢比(根据第 8.4 段) 注:上述奖励中的75%将根据支出占项目总成本的25%、50%、75%和100%分四期提供。接下来的10%将在园区所有单位土地分配完成后提供,最后15%将在80%的单位开始商业运营后释放。

2	电 责任 豁免	100%免除电费,为期10年
3	技能 发展	技能发展补贴应作为津贴报销提供,每个项目学员每月 1000 印度卢比,为期 6 个月,每个项目每年最多 50 名学员,为期 5 年
<p>注: 1) 向任何项目提供的所有福利 (包括豁免)总和不得超过政策规定的合格资本投资的100%。</p> <p>2) 为此,应在商业运营开始后向任何项目提供补偿,并根据节点机构颁发的唯一 ID (如果有)对申请人所获得的豁免进行评估</p>		

9.3.物流园

9.3.1.关键定义

- 1.生效日期是指本政策生效之日。
- 2.有效期是指自生效之日起至本政策持续有效的期限 (5 年)或直至州政府对其进行任何修改或废除为止的期间。
- 3.截止日期是指项目的投资开始日期 (如果投资在政策生效日期或之后开始) 。如果投资在生效日期之前开始,则截止日期将为保单的生效日期。但是,如果在生效日期之前仅收购土地,则在生效日期或之后对资本投资中定义的任何其他项目 (土地除外)进行首次投资的日期将被视为截止日期日期。但中断不能超过政策有效期。
- 4.合格的物流园区项目是指在该州至少 25 英亩的土地上开发的项目,提供以下设施 (指示性) -

我。物流设施,例如货物聚集/隔离、分类、分级、包装/重新包装、贴标签/标签、配送/消费者配送、货物和集装箱的多式联运、开放和/或封闭存储、温度控制和/或常温存储、海关保税仓库、集装箱货运站、集装箱码头、物料搬运设备和其他用于处理和移动货物的物流相关设施。

二.基础设施,如内部道路、内部公共交通、电力线路、支线、通信设施、开放和绿地、给水和增水设施、污水和排水管线、污水处理和处置设施、消防招标安排和其他设施要求。

三.商业和商业设施,如宿舍、宾馆、食堂、保健中心和药房、汽油泵和电动汽车充电站、银行和金融、办公空间和行政办公室。

四.公共设施如举重桥、技能发展中心、计算机中心、分包交换中心、集装箱货运站、生产检验中心、车辆和生产机械维修车间。

5.开发商是指为开发本协议中定义的合格项目而注册为独资企业、合伙企业、合作社、公司、信托、非政府组织 (NGO)、有限责任合伙企业 (LLP) 或 SPV 的任何法人实体政策。

6.运营商是指向其提供本政策中定义的合格项目场地租赁/租赁用于业务运营的任何法人实体。根据本政策向任何合格项目授予的福利/激励措施应继续向该项目的开发商/运营商提供 (如适用)。获得“运营商”资格不需要最短租赁/租赁期

7.任何物流园区的资本投资是指对土地、建筑物、装卸设备、公用事业、工具和设备以及其他此类资产的投资,包括基础设施开发的成本,包括以下成本:

土地	<p>土地登记文件上的实际购买价格应视为该项目的土地成本 (不包括已缴纳的印花税和登记费)。如果土地由北方邦工业发展公司 (UPSIDA) 或任何其他州政府机构分配,则实际支付的分配价格应被视为土地成本 (不包括支付的印花税和登记费)。</p> <p>注:资本投资总额 (包括本政策中定义的实际土地价格、建筑总成本、其他建筑、设备及设施和基础设施) 的最高40%将被视为总土地成分达到资本投资的目的。</p>
建筑物	<p>建筑物是指为该项目建造的新建筑物,或为该项目购置的新的未使用的建筑物,包括行政大楼。</p> <p>下列新建建筑物的造价,按照实际发生的支出计算:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 多式联运货运转运、货物聚合/隔离和流动区 · 交通区域包括车辆服务区 (不包括停车场、休息区) · 增值服务,例如包装、重新包装、 <p>加工和再加工</p>

2022 年 UP 仓储物流新政策

	<ul style="list-style-type: none"> · 商品仓储设施,包括保税仓储、开放式/封闭式储存&温度控制贮存 · EXIM 清关服务,包括清关服务和检疫区 · 测试设施和研发设施的化合物 (如果有) · 任何其他与物流运作相关的建筑物 · 物流服务提供商、运输商和行政部门的行政和办公空间 · 商业建筑,包括宿舍、宾馆、食堂、保健中心和药房、加油站和电动汽车充电站、银行和金融。 · 公共设施包括地磅、技能发展中心、计算机中心、分包合同交换中心、集装箱货运站、生产检验中心、车辆和生产机械维修车间。 <p>不考虑收购旧建筑物所产生的成本或修复建筑物所产生的支出。</p>
其他建筑的	其他建设是指围墙及大门、保安舱、内部道路、井、水箱、内部供水、燃气管网等相关建设。
设备恩特&已安装我们	<p>设备和安装是指为物流运营购买任何新的本土/进口设备或机械的成本,包括运输、地基、架设、安装和电气化成本。</p> <p>其他有利于物流作业的工具和设备,包括装卸、货物聚集/分流、集装箱货运站、集装箱码头、物料装卸设备以及其他与物流相关的装卸和移动货物的设施。电气化成本包括变电站和变压器的成本。</p> <p>设备和装置还可能包括: 1. 仅用于项目场所内运输的车辆以及专门用于在该场所内运输货物的材料装卸设备。</p> <p>2、非常规能源发电设备。 3、自备发电设备。 4. 污染控制措施设备 5. 废物管理设备</p> <p>6. 用于高效运营的智能物流设备,包括物料搬运中的机器人和自动化</p> <p>7.检测及研发设备 (如有)</p>
基础设施结构	这些设施包括内部道路、内部公共交通、电力线路、支线、通信设施、

	开放和绿地设施、配水和增水设施、污水和排水管线、污水处理和处置设施、消防招标安排和项目运营所必需的其他设施,包括连接企业场地与主要基础设施的铁路线/支线应包括干线。
--	--

8.不合格资本投资包括营运资金;善意;前期和术前费用;利息资本化;为获取技术/技术知识而在帐面上资本化的费用;咨询费;版税;设计和图纸;专利、许可证、软件和知识产权以及发电(自用除外)。

计算资本投资时不考虑此类头。

九、合格投资期限(EIP)是指政策规定的合格物流园区项目完成投资的期限。生态投资园区是指从首次投资之日起,有效期最长为5年,或至开始商业运营之日,以较早者为准

10.合格资本投资(ECI)是指在保单规定的合格投资期内进行的资本投资。

A.如果资本投资是在生效日期之前启动的,则在生效日期之后合格投资期内至少应完成资本投资的80%,并且相同的资本投资将被视为合格资本投资,以确定可接受的总额激励措施。

b.但是,如果在生效日期之前进行土地投资,则此类土地投资将不符合任何激励措施的资格,但在确定项目资格时应考虑对此类土地的账面价值进行评估。

11. Nodal Agency指 UPSIDA,负责处理该政策下的奖励申请,并与各州部门协调,以促进该政策中提供的其他福利

9.3.2. 激励措施

(一) 前端补贴:

序号	激励	激励
1	印花税豁免	在本州任何地方购买或租赁 (至少 10 年) 的土地, 以 100% 的税率免除印花税以建立物流园区 豁免应在向印花及登记署提交相当于豁免金额的银行担保后提供, 该担保应在受理期限内开始商业运营时予以释放。
2	土地用途转换费优惠	免除 75% 的土地用途转换费 特许权应在向相关国家机关/机构提交等值特许权金额的银行担保后提供, 该担保应在允许期限内商业运营开始时予以释放。
3	豁免于发展收费	免除 75% 的开发费 向相关国家机关/机构提交相当于豁免金额的银行担保即可获得豁免, 该担保应在允许期限内商业运营开始时予以释放。
4	地面覆盖范围	物流园区项目的总体地面覆盖率将达到 60%, 但须遵守后退和消防安全以及其他 FSI 法规。
5	其他设施	<p>1) 物流园区最多可使用总土地面积的 30% 来提供其他非物流服务, 即商业和公共设施 (定义见第 9.3.1 (4) iii, iv 段)</p> <p>2) 物流园区“物流设施” (定义见第 9.3.1 (4) (i) 段) 的 FSI 为 1, 其他非物流设施, 即商业和公共设施 (定义见第 9.3.1 (4) (i) 条) 的 FSI 高达 1.5 第 9.3.1 (4) iii, iv 段。</p> <p>3) 不允许将 FSI 从“物流设施”区域浮动到非物流设施区域 (根据第 9.3.1 (4) iii, iv 段), 反之亦然, 但允许在以下范围内浮动 FSI: “物流设施”和“非物流设施”各自的领域。</p> <p>4) 浮动 FSI 是指将一个项目中未使用的 FSI 手段使用到另一栋建筑。物流或非物流中允许的 FSI 只能在同一部分使用。</p> <p>一个区段的剩余 FSI 不能用于另一区段。</p>

注:上述豁免/优惠仅由相关部门在验证节点机构颁发的唯一 ID 后提供,并将详细信息传达给节点机构。

(二)后端补贴:

SL项目	激励
1 首都 补贴	<p>物流园区开发商按照符合条件的资本投资的25%给予资本补贴,但须满足以下条件:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 在本州任何地方设立项目的最高投资额为2.5 亿印度卢比; · 在指定物流区设立项目的最高限额为 5 亿印度卢比 (根据第 8.4 段) <p>注:上述奖励中的75%将根据支出占项目总成本的25%、50%、75%和100%分四期提供。接下来的10%将在园区所有单位土地分配完成后提供,最后15%将在80%的单位开始商业运营后释放。</p>
2 电 责任 豁免	100%免除电费,为期10年
3 技能 发展	技能发展补贴应作为津贴报销提供,每名学员每月 1000 印度卢比,为期 6 个月,每个园区每年最多 50 名学员,为期 5 年
<p>注: 1) 向任何项目提供的所有福利 (包括豁免)总和不得超过政策规定的合格资本投资的100%。</p> <p>2) 为此,应在商业运营开始后向任何项目提供补偿,并根据节点机构颁发的唯一 ID (如果有)对申请人所获得的豁免进行评估</p>	

9.4.内河航道设施

9.4.1.停泊码头

1、生效日期是指本政策生效之日。

2、有效期是指自生效之日起至本政策持续有效的期限 (5 年)或直至州政府对其进行任何修改或废除为止的期间。

3、截止日期是指项目的投资开始日期 (如果投资在政策生效日期或之后开始) 。如果投资在生效日期之前开始,则截止日期将为

政策的生效日期。但是,如果在生效日期之前仅收购土地,则在生效日期或之后对资本投资中定义的任何其他项目(土地除外)进行首次投资的日期将被视为截止日期。但中断不能超过政策有效期。

4.停泊码头是指在国家一号航道沿线建造的任何码头,作为公共用户设施(非自用),以方便货物装卸。货物装卸能力至少为 5000 吨且资本投资最低的内河船舶(除土地成本)20 印度卢比

克罗雷斯

5.符合条件的靠泊码头的资本投资是指该靠泊码头的开发成本,包括在国家开发建设、采购和安装装卸设备、公用设施、工具和设备以及用于运营该码头的其他固定资产的投资,包括开发投资基础设施(土地成本除外)。

6.不合格资本投资包括营运资金;善意;前期和术前费用;利息资本化;为获取技术/技术知识而在帐面上资本化的费用;咨询费;版税;设计和图纸;专利、许可证、软件和知识产权以及发电(自用除外)。

计算资本投资时不考虑此类头。

7.合格投资期限(EIP)是指完成政策规定的开发合格项目的投资的期限。生态投资项目是指自首次投资之日起,有效期最长为5年,或至开始商业运营之日,以较早者为准

8.合格资本投资(ECI)是指在保单规定的合格投资期内进行的资本投资。

A.如果资本投资是在生效日期之前启动的,则在生效日期之后合格投资期内至少应完成资本投资的 80%,并且相同的资本投资将被视为合格资本投资,以确定可接受的总额激励措施。

b.但是,如果在生效日期之前进行土地投资,则此类土地投资将不符合任何激励措施的资格,但在确定项目资格时应考虑对此类土地的账面价值进行评估。

9.开发商是指为开发本协议中定义的合格项目而注册为独资企业、合伙企业、合作社、公司、信托、非政府组织(NGO)、有限合伙企业(LLP)或SPV的任何法人实体政策。

10.运营商是指已向其提供本政策中定义的合格项目场地出租/出租用于商业用途的任何法人实体

运营。根据本政策向任何合格项目授予的福利/激励措施应继续向该项目的开发商/运营商提供（如适用）。获得“运营商”资格不需要最短租赁/租赁期

11. 节点机构是指州政府随后通过命令指定的机构,负责处理该政策下的奖励申请,并与各州部门协调以促进该政策中提供的其他福利。

12. 激励措施

A) 州政府应促进投资,沿北方邦即将建成的国家一号航道的集水区建立停泊码头。州政府应通过指定的节点机构提供土地用于开发此类设施。

B) 此类土地将以 PPP 形式提供,期限最长为 30 数年的建设、运营、转让 (BOOT) 模式,用于第一阶段最多 6 个此类项目的开发和运营。选择此类终端开发商的招标参数应以最短特许期限为基础。

C) 项目的所有权,包括土地和所有其他开发的基础设施,将在特许期结束后移交给州政府。具体指导意见另行发布。

D) 此类停泊码头的开发商将按照本政策定义的用于开发此类码头的合格资本投资的 20% 获得资本补贴,最高限额为 1.5 亿印度卢比。该补贴将在项目完成后分 3 年分期发放。

E) 此类设施应纳入 PM Gati Shakti 国家总体规划中,以便及时规划、监测和审查基础设施发展。

笔记:

我。提供土地的地点应由根据本政策设立的授权委员会 (EC) 根据指定节点机构的建议并通过利益相关者协商决定。

二. 根据本政策设立的高级授权委员会 (HLEC) 可以根据指定节点机构的建议增加项目的最大数量。

HLEC 还可能决定开发此类新停泊码头,并根据本州其他水道的政策提供激励措施。

9.4.2.内河船舶

1.内陆船舶是指根据《2021 年内陆船舶法》在该州注册的任何“船舶”，运力至少为 500 吨，可在该州即将建成的国家水道 1 的集水区作业

2.购买上述定义的在国家一号水道沿线本州运营的内河船舶的购买补贴将通过此类船舶的制造商提供。此类补贴将按 25%的比例提供

实际购买成本的上限为每艘船 5 千万印度卢比。

三、政策有效期内购买的前10艘内河船舶给予补贴,每个单位最多购买4艘船舶。

4.节点机构是指州政府随后通过命令指定的机构,负责处理该政策下的奖励申请,并与各州部门协调以促进该政策中提供的其他福利。

注:根据本政策设立的高级授权委员会 (HLEC)指定节点机构的建议,项目的最大数量可能会增加。HLEC 还可能决定向位于本州其他水道的本政策中定义的内河船舶提供激励措施。

9.5.货运站

9.5.1.关键术语

1.生效日期是指本政策生效之日。

2.有效期是指自生效之日起至本政策持续有效的期限 (5 年)或直至州政府对其进行任何修改或废除为止的期间。

3.截止日期是指项目的投资开始日期 (如果投资在政策生效日期或之后开始)。如果投资在生效日期之前开始,则截止日期将为保单的生效日期。但是,如果在生效日期之前仅收购土地,则在生效日期或之后对资本投资中定义的任何其他项目 (土地除外)进行首次投资的日期将被视为截止日期日期。但中断不能超过政策有效期。

4.包括私人专用线或货运站在内的合格货运站项目是指以下 2 类项目:

我。根据 Gati Shakti 计划批准的项目:仅在邦内设立并根据印度政府 2021 年 Gati Shakti 多式联运货运站 (GCT) 计划批准的绿地货运站 (包括私人侧线或私人货运站),发布了 GO 2021/TC (FM) / 2021年12月15日18日/23日 本政策有效期内

二.除 Gati Shakti 计划批准的项目外的项目:仅在本州以最低资本投资 (土地除外)开发为公共用户设施 (非自用)的绿地货运站 (包括私人专用线或私人货运站),面积至少为 10 英亩。成本)2亿印度卢比

5. Gati Shakti 计划批准的项目和 GCT 批准项目成本之外的资本投资是指根据印度政府 2021 年 GCT 计划批准的绿地货运站的开发成本,由 GCT 运营商或任何其他开发商从起飞点起承担服务站的费用,不包括土地成本、环线开发成本以及印度铁路公司承担的其他资本成本 (根据印度政府 2021 年 Gati Shakti 多式联运货运站 (GCT) 计划第 5 节)或任何其他公司承担的资本成本中央/州政府部门/机构。

6.不合格资本投资包括营运资金;善意;前期和术前费用;利息资本化;为获取技术/技术知识而在帐面上资本化的费用;咨询费;版税;设计和图纸;专利、许可证、软件和知识产权以及发电 (自用除外)。

计算资本投资时不考虑此类头。

7.合格投资期限 (EIP)是指完成政策规定的开发合格项目的投资的期限。生态投资项目是指自首次投资之日起,有效期最长为5年,或至开始商业运营之日,以较早者为准

8.合格资本投资 (ECI)是指在保单规定的合格投资期内进行的资本投资。

A.如果资本投资在生效日期之前启动,则在生效日期之后合格投资期内至少应完成资本投资的 80%,并且相同的资本投资将被视为合格资本投资,以确定可接受的总额激励措施。

b.但是,如果在生效日期之前进行土地投资,则此类土地投资将不符合任何激励措施的资格,但在确定项目资格时应考虑对此类土地的账面价值进行评估。

9.开发商是指为开发本协议中定义的合格项目而注册为独资企业、合伙企业、合作社、公司、信托、非政府组织 (NGO)、有限合伙企业 (LLP) 或 SPV 的任何法人实体政策。

10. 运营商是指向其提供本政策中定义的合格项目场地租赁/租赁用于业务运营的任何法人实体。根据本政策向任何合格项目授予的福利/激励措施应继续向该项目的开发商/运营商提供（如适用）。获得“运营商”资格不需要最短租赁/租赁期

11. 节点机构是指州政府随后通过命令指定的机构,负责处理该政策下的奖励申请,并与各州部门协调以促进该政策中提供的其他福利。

9.5.2. 激励措施

1. 州政府应通过指定的货运站节点机构向 2021 年 PM Gati Shakti 货运站计划批准的 GCT 运营商或通过指定的节点机构向非 GCT 批准的货运站开发商提供土地（铁路土地除外）。

2. 此类土地将以 PPP 方式提供,期限最长为30年,采用自建运营转让（BOOT）模式,用于第一阶段最多25个此类项目的开发和运营。选择此类终端开发商的招标参数应以最短特许期限为基础。

3. 该项目的所有权,包括土地和所有其他开发的基础设施,将在特许期结束后移交给州政府。具体指导意见另行发布。

4. 环线开发费用全部由国家承担政府。

5. 此类码头的开发商将按照本政策定义的用于开发此类码头的合格资本投资的 20% 获得资本补贴,最高限额为 1.5 亿印度卢比。该补贴将在项目完成后分3年分期发放。

6. 根据《国家矿业法》,免除对用于开发和运营进出此类停泊码头的材料储存所征收的材料储存再特许权使用费。

7. 此类设施应纳入总理加蒂·沙克蒂国家总体规划,以便及时规划、监测和审查基础设施发展。

笔记:

我。提供土地的地点应由根据本政策设立的授权委员会（EC）根据指定节点机构的建议并通过利益相关者协商决定。

二.根据本政策设立的高级授权委员会 (HLEC)可以根据指定节点机构的建议增加项目的最大数量。

9.6. 卡车司机公园

9.6.1. 关键术语

- 1.生效日期是指本政策生效之日。
- 2.有效期是指自生效之日起至本政策持续有效的期限 (5 年)或直至州政府对其进行任何修改或废除为止的期间。
- 3.合格的卡车司机公园项目是指在本州至少 10 英亩的土地上开发的任何卡车停车位和停车兼休息空间,距离任何国道/高速公路/国道或任何其他主要货运路线两侧不超过 2 公里。这些公园应有至少 85% 的停车位和流通区域,其余 15% 的空间保留用于休息和商业活动以及其他相关活动。
- 4.开发商是指为开发本协议中定义的合格项目而注册为独资企业、合伙企业、合作社、公司、信托、非政府组织 (NGO)、有限责任合伙企业 (LLP) 或 SPV 的任何法人实体政策。
- 5.运营商是指向其提供本政策中定义的合格项目场地租赁/租赁用于业务运营的任何法人实体。根据本政策向任何合格项目授予的福利/激励措施应继续向该项目的开发商/运营商提供 (如适用)。获得“运营商”资格不需要最短租赁/租赁期
- 6.节点机构是指州政府随后通过命令指定的机构,负责处理该政策下的奖励申请,并与各州部门协调以促进该政策中提供的其他福利。

9.6.2. 奖励措施:

在商业运营开始之前,符合条件的卡车司机公园的开发商应获得下列豁免/优惠。此类项目必须在州政府指定的节点机构注册,该机构随后将在核实申请的相关性和完整性后颁发唯一证书。在此阶段,使用这些激励措施并不强制要求提供安慰信 (LoC)。然而,申请人必须在稍后阶段获得安慰信 (LoC)。

斯尔头		激励
1	印花税豁免	<p>在本州任何地方设立此类卡车停车场的,可享受 100% 的印花税豁免。</p> <p>这种豁免将在购买土地以及任何工业发展机构或发展机构进行的分配时提供。</p> <p>豁免应在向印花税及登记署提交相当于豁免金额的银行担保后提供,该担保应在受理期限内开始商业运营时予以释放。免除75%的土地用途转换费</p>
2	土地用途转换费优惠	<p>特许权应在向相关国家机关/机构提交等值特许权金额的银行担保后提供,该担保应在允许期限内商业运营开始时予以释放。免除75%的开发费</p>
3	豁免于发展收费	<p>向相关国家机关/机构提交相当于豁免金额的银行担保即可获得豁免,该担保应在允许期限内商业运营开始时予以释放。</p>
<p>注:上述豁免/优惠仅由相关部门在验证节点机构颁发的唯一 ID 后提供,并将详细信息传达给节点机构。</p>		

十、政策落实

10.1. 申请流程

A) 对于仓储设施、陆港和物流园区

1) 指定节点机构,即 UPSIDA,应通过在线激励管理系统 (OIMS) 管理政策的实施。它将执行以下操作 -

A. 与相关国家当局/机构协调,以促进政策规定的前端福利

b. 跟踪已获得“唯一 ID”的申请人的状态

C. 根据《后端补贴》审查和处理“后端补贴”申请
政策

2) 节点机构应任命一名专门的节点官员,负责协调后端激励申请的审查和审查以及政策中提供的前端福利的便利化。

3) 政策规定的任何类型的激励措施 (前端和后端补贴) 的所有申请均应提交给指定的节点机构,即 UPSIDA,以颁发“唯一 ID”。 UPSIDA 指定的节点官员应追求以下目标:

A. 审查申请的完整性和相关性

b. 审查申请是否有错误、不一致或不相关的地方

C. 沟通申请中的任何差异或不完整情况,并提出询问以寻求申请人对此类问题的答复 d. 为每个完整且相关的申请颁发“唯一 ID”,以进行进一步的激励管理

申请人将能够根据本政策享受前端补贴 (豁免/优惠)。只有在验证唯一 ID 后,相关国家部门/机构才会向申请人提供福利。

4) 应设立 CEO UPSIDA 级别的审查委员会。按要求邀请有关部门和机构参加委员会对激励申请进行审核。

5) 节点机构将进行处理,并在审查委员会进行必要的评估后,将视情况向授权委员会 (EC) 或高级授权委员会 (HLEC) 提交申请,以批准“安慰信”或拨款的激励措施。

B) 对于内陆水道设施、货运站和卡车司机公园

1) 州政府应指定一个指定的节点机构来管理本政策对此类项目的规定。该机构应处理奖励申请并与相关中央/国务院部门协调。

2) 指定的节点机构必须任命一名专门的节点官员来协调申请的审查和审查,并提供必要的便利。

- 3) 此外,节点机构必须成立一个由相关中央/州部门成员组成的评估委员会,以审查并向授权委员会 (EC)或高水平

授权委员会 (HLEC)视具体情况而定。

10.2.最终推荐和批准

- 1) 为了根据本政策推荐资本投资不超过 10 亿印度卢比的任何合格项目,应通过单独的政府命令设立一个由基础设施和工业发展专员 (IIDC) 担任主席的授权委员会 (EC),其成员来自相关部门国务院即。住房、税务、金融、法律、工业、交通、规划等部门负责人以及节点机构负责人担任成员召集人。
- 2) 为了根据本政策推荐资本投资超过 10 亿印度卢比的任何项目,应通过单独的政府命令成立一个由首席秘书担任主席的高级别授权委员会 (HLEC),成员来自相关国务院部门,即:

住房、税务、金融、法律、工业、交通、规划等部门负责人以及节点机构负责人担任成员召集人。

- 3) 在 EC 或 HLEC 提出建议后,将提交签发“安慰信”以及福利支付的建议以供最终批准 -

- A.资本投资高达 10 亿印度卢比的项目
北方邦政府工业部长阁下
- b.北方邦政府内阁资本投资超过 10 亿印度卢比的项目。

节点机构应按照政府工业发展部规定的方式支付制裁福利。上大学

10.3.其他基本条款和条件

- 1) 本政策自通知之日起生效,有效期为五 (五)年,或直至宣布新的或修订的政策为止,以较早者为准。
- 2) 本政策通知后,2018年UP仓储物流政策 (W&L)将不再受理新的申请。2018年UP仓储物流政策自本政策通知之日起废止。
 - a) 根据 2018 年 UP W&L 政策获得批准的一揽子激励措施的项目将继续有权享受这些福利。如果已向 2018 年 UP W&L 政策下的项目发出的安慰函有任何修订,则将按照 2018 年 UP W&L 政策规定的条件进行修订
 - b) 对于 UPSIDA 正在考虑根据 2018 年 UP W&L 政策奖励安慰信的案件,将有一个一次性选择,即按照本新政策的条款进行申请

2022 年 UP 仓储物流新政策

本新政策规定的条件或继续根据 2018 年 UP W&L 政策予以考虑。

- c) 此选项将给予根据 2018 年 UP W&L 政策考虑的申请,有效期为自本政策通知之日起一年。
- 3) 根据本政策享受特定激励措施的项目将没有资格享受任何其他州政府政策/计划下的激励措施。除了印度政府任何计划/政策下提供的激励措施之外,还可以利用本政策中指定的所有激励措施。
- 4) 如果对本政策的解释有任何明确要求,应咨询授权委员会 (EC),并应考虑工业部长批准的 EC 的建议。
- 5) 本政策在执行过程中可能会根据高级授权委员会 (HLEC)批准内阁的建议进行修订和修改;然而,所有此类修订和修改均应前瞻性地适用,并且不得削减该保单下已授予的任何利益或优惠。
- 6) 尽管与修改激励措施总体上限和可接受项目最大数量相关的其他政策修正案应根据 HLEC 的建议并经首席部长批准进行。
- 7) 标准操作程序和其他财政和非财政激励方式以及政策的其他方面将在通过单独的政府命令通知的实施本政策的详细指南中给出。
