



Uttar Pradesh Warehousing and Logistics Policy 2018

DISTINATION UTTAR PRADESH

Invest in BIDA



Uttar Pradesh Warehousing and Logistics Policy 2018

1. Introduktion

Med framväxten av ny teknologi, nya kundförväntningar och nya affärsmodeller expanderar logistikbranschen snabbt över hela världen. När det gäller intäkter förväntas branschen expandera med en CAGR på 7,5 % mellan 2015 och 2024 (Transparency International Report, 2016). Asia Pacific är den största och snabbt växande marknaden i världen, med Indien som en av de mest lovande marknaderna.

India's logistics prestationsindexrankningen har förbättrats och sköts upp med 19 platser till 35:e plats 2016 (Världsbanken). Branschen förväntas växa med en CAGR på 15-20 % mellan 2016 och 2020 (CARE Ratings, 2016), och till 2019 förväntas den indiska logistikindustrin nå över INR 13 000 Crores.

Andel godstransporter i Indien via väg utgör cirka 60 % av den totala godstrafiken, medan järnvägs- och kustsjöfart står för cirka 32 % respektive 7 %. Andelen av transporter på inre vattenvägar och luft är mindre än 1 % vardera, vilket innebär en expansionsbredd med utvecklingen av National Waterways-programmet och Regional Connectivity Scheme inom flygsektorn.

Nyligen har 100 % utländska direktinvesteringar under automatisk rutt för alla logistiktjänster tillåtits (förutom inom flygfrakt och bud där 74 % utländska direktinvesteringar är tillåtna). Och, varor och tjänster Skatt (GST) kommer sannolikt att sänka logistikbranschens totala kostnader. Tidigare var företag tvungna att upprätthålla lager i varje stat på grund av olika skatteplattor. Men med implementeringen av GST kommer behovet av att ha flera små lager sannolikt att mildras till förmån för större och konsoliderade lager på strategiska platser. Dessutom har logistiksektorn nyligen fått utökad infrastrukturstatus i landet.

Delstaten Uttar Pradesh tar framåt Make in India-visionen från Indiens regering och har redan lanserat Industrial Investment and Employment Promotion Policy (IIEPP) 2017 och Food Processing Industry Policy 2017 för att skapa ett stödjande ekosystem för investeringar i industrier och relaterad infrastruktur. Uttar Pradesh Warehousing and Logistics Policy 2018 syftar till att komplettera UP IIEP Policy 2017 och stärka fotfästet inom logistiksektorn.

the state's

2. Fördel Uttar Pradesh

Uttar Pradesh is India's 4th största staten och 3:e största ekonomin. Bland de fem största tillverkande staterna i Indien är UP hem för det näst högsta antalet mikro-, små och medelstora företag (organiserade och oorganiserade) i Indien. Exporten från staten registrerade 13,26% CAGR under de senaste fem åren (2012-17). Med den största konsumentbasen på över 200 miljoner invånare har logistikbranschen satt sin fot för att växa i staten.

2.1. Aktivera infrastruktur

Strategiskt belägen på den gyllene fyrhörningen och med det största järnvägsnätet som sträcker sig över 8 949 km, är delstaten UP väl positionerad för att möta behoven för att expandera logistikindustrin. Ansluten till stora nationella och internationella flygplatser, har staten strategiska fördelar av tillgång till marknaden. Stora nationella och internationella flygplatser är i drift i Lucknow, Allahabad, Gorakhpur och Varanasi.

The Multi-city metro rail projects, coming up at Lucknow, Kanpur, Meerut and Varanasi, and upcoming international airport at Jewar and Kushinagar are adding strength to State's connectivity advantage. Projektet National Waterway-1 (Allahabad-Haldia Inland Waterway) förväntas också gynna de exporterande knutpunkterna i östra Uttar Pradesh. Den långsiktiga strategin för GoUP är att skapa en anslutningsnät av luft, water, road and rail network that will help the state's industries and manufacturing enheter växlar sömlöst mellan olika transportsätt när de skickar sina varor till marknader i Indien och utomlands.

2.2. Promising Freight Corridors and Industrial Corridors

En betydande andel av två industri- och fraktkorridorer Delhi Mumbai Industrial Corridor (DMIC) Western Dedicated Freight Corridor (WDFC) och Amritsar Kolkata Industrial Corridor (AKIC) Eastern Dedicated Freight Corridor (EDFC) faller i Uttar Pradesh. —

A. Western Dedicated Freight Corridor (WDFC) and Delhi Mumbai Industrial Korridor (DMIC): The upcoming WDFC that stretches from Dadri in Ghaziabad to Jawaharlal Nehru Port at Mumbai, will help the state boost its economic activity by reducing the travel time to ports. Uttar Pradesh has a vast area of 36,000 sq. km, extended across 12 districts along DMIC. With an aim to derive maximum value out of DMIC, Govt of UP is already promoting projects such as Integrated Industrial Township at Greater Noida, Multi-Modal Logistics hub at Dadri and Multi-Modal Transport Hub at Boraki. The corridor can lead to development of new industrial regions such as Meerut Muzaffarnagar Industrial Area.

B. Eastern Dedicated Freight Corridor (EDFC) och Amritsar Kolkata Industrial Corridor (AKIC): Med ett upptagningsområde på 57 % i Uttar Pradesh förbinder EDFC-projektet den västra regionen med den östra. För att maximera värdet av EDFC och AKIC, främjar UPs regering redan integrerade industristadsområden, integrerade tillverkningskluster och logistiknav längs korridoren. Dessutom, för att utveckla nya industrizoner längs korridoren, identifierar regeringen Greenfield-järnvägsstationer och zoner där relaterad logistikinfrastruktur kan utvecklas. Regeringen avser att utöka marknaden för fraktsändande industrier i delstaten längs den östra dedikerade godskorridoren.

2.3. Viktiga logistik- och investeringszoner

Den befintliga logistikinfrastrukturen i Uttar Pradesh inkluderar Moradabad järnvägslänkad kombinerad inrikes- och EXIM-terminal, Rail-linked Pvt Freight Terminal och Inland Container Depot i Kanpur, ICD vid Dadri Terminal och Kanpur ICD. Dessutom föreslås tre multimodala logistik/transportnav också i Noida, Boraki och Varanasi.

Med utvecklingen av alla dessa väg- och järnvägsnät finns det en stark anledning att utveckla flera investeringszoner och logistiknav för att attrahera maximal nytta av dessa infrastrukturprojekt. Förutom områden längs DMIC och EDFCs upptagningsområde finns det många fler platser där logistikinfrastruktur kan utvecklas.

Detta inkluderar logistiknav vid Meerut längs Delhi-Meerut Expressway och nära föreslagna Bhaupur industriområde. På samma sätt är Azamgarh vid sidan av Purvanchal Expressway nära den kommande investeringszonen DeenDayal Upadhaya Nagar (Mughalsarai)-Varanasi-Mirzapur över 3 000 hektar en lovande plats.

Jhansi National Investment and Manufacturing Zone (NIMZ) som föreslås över 5567 hektar vid sidan av National Highway 44 är en annan lovande plats som ger porten till de nordliga staterna till södra Indien. Allahabad är ändå en av de mest attraktiva platserna att utveckla en logistikpark vid sidan av den kommande inre vattenvägen till Haldias hamn.

3. Om policy

Uttar Pradeshs regering inser att för att uppnå visionen om hållbar industrialisering i staten kommer utvecklingen av lager- och logistikinfrastruktur att vara en kritisk faktor. En levande lager- och logistiksektor skulle öka konkurrenskraften för varor som produceras i staten, både på hemma- och exportmarknaden. Sektorn har stor potential att öka tillverkning och jobb

creation in the state, and can therefore can be instrumental in improving the State's BNP. Med This view, the Govt of UP envisions this "Warehousing and Logistics Policy" att maximera nyttan av statens strategiska geografiska läge och främja långtgående ekonomiska fördelar.

Den snabba industrialiseringen i Uttar Pradesh skapar också högre efterfrågan på mer sofistikerad logistikinfrastruktur i staten. Med GST har Indien blivit en enhetlig marknad, och UP har en enorm potential att framstå som ett tillverknings- och lagernav i landet. Staten har enorm lagringskapacitet med ett stort antal lager under State Warehouse Corporation, kyllager inklusive de under National Horticulture Mission och Grameen Bhandarans (Rural Godowns) under National Agriculture Bank for Rural Development (NABARD). Det finns cirka 174 lager i UP med en kapacitet på 71,84 lakh MT. Den nuvarande kapaciteten räcker inte för att räcka till det ökande lagringsbehovet. Därför betonas att utöka lagringskapaciteten i staten i staten.

Genom denna policy planerar regeringen för Uttar Pradesh att locka till sig investeringar i följande kategorier men inte begränsat till -

- Lager, silor, kylager och tillhörande infrastruktur
- E-handelsnav
- Teknologiska lösningar inom realtidslogistik, supply chain management och processförbättring.
- Robotik och automationsteknik inom lager- och logistiksektorn.
- Kompetensutveckling och utbildning

Denna policy tar framåt visionen och målen Employment **of State's Industrial Investment and Promotion Policy 2017 (IIEPP 2017)** och ger vidare strategisk riktning för utvecklingen av lager- och logistiksektorn i staten under de kommande 5 åren.

3.1. Policyns mål

- Främja privata investeringar i att inrätta logistikanläggningar i staten med kopplingar framåt och bakåt.
- Uppgradering och förbättring av den befintliga lager- och logistikinfrastrukturen för att öka ekonomiska aktiviteter och generera masssysselsättningsmöjligheter.
- Förbättra lagerkapaciteten för att främja intressen för både primära och sekundära sektorer.
- Främja gröna och innovativa metoder för att utveckla en konkurrenskraftig logistikinfrastruktur i staten.

3.2. Definitioner

Incitament enligt denna policy kommer att tillämpas på Logistics Park och andra logistikenheter enligt definitionen i detta avsnitt -

1. Logistikpark

En logistikpark som inkluderar Container Freight Station (CFS) och/eller Inland Container Depot (ICD) och/eller flygfraktstationer och/eller lager och/eller kylkedjor och relaterad infrastruktur, utvecklad på **minst 25 hektar**

landområdet är berättigat till incitament enligt denna policy. Sådana parker kommer att omfatta

- **Logistiktjänster** som lastaggregation/segregation, distribution, intermodal överföring av material och container, öppen och stängd lagring, lämpliga villkor för lagring under lasttransiteringsperioden, materialhanteringsutrustning, och affärs- och kommersiella faciliteter och gemensamma faciliteter enligt kraven i parken.
- **Stödja infrastruktur** inklusive interna vägar, kommunikationsanläggningar, öppna och gröna ytor, vattenledningar, avlopp och dränering

ledning, avfallshanteringsanläggningar, installation av kraftledningar, matare, solpaneler och annat enligt kraven i parken.

I och med den indiska regeringens definition av logistikenheter som anses vara logistikinfrastruktur, kommer denna policy att uppmuntra logistikenheter som uppfyller följande kriterier -

2. Container Freight Station (CFS) eller Inland Container Depot (ICD) med minsta investering på INR 50 crore och minsta yta på 10 acres.

3. Lageranläggning med minsta investering på 25 crore INR område på 1 lakh sq.ft.

4. Kylkedjanläggning med en minsta investering på 15 crore INR och en minsta yta på 20 000 kvadratfot

3.3. Genomförande av policyn

- Denna policy kommer att träda i kraft på dagen för meddelandet och kommer att vara i kraft under en period på 5 år.
- Om det i något skede uppstår en situation som kräver någon ändring eller upphävande av policyn, kommer endast kabinettet att ha rätt att godkänna sådana ändringar/upphävande.
- I händelse av en ändring av denna policy, om något paket med incitament redan har åtagit sig av delstatsregeringen till någon enhet, kommer inte att dras tillbaka och enheten kommer att fortsätta att förbli berättigad till förmånerna.

4. Policyram 4.1.

Infrastrukturstatus för logistiksektorn Med tanke på vikten av — sector, Govt of India has included “Logistics Infrastructure” as a new item in the renamed category of ‘Transport and Logistics’. Enligt detta har Multimodal Logistics Park som omfattar Inland Container Depot (ICD), Cold Chain Facility och Warehousing Facility enligt definitionen i denna policy fått infrastrukturstatus. Detta kommer att göra det möjligt för logistiksektorn att utnyttja infrastrukturlån till enklare villkor med utökade gränser, tillgång till större mängder medel som externa kommersiella lån (ECB), tillgång till längre löptid från försäkringsbolag och pensionsfonder och vara berättigad att låna från Indien Infrastructure Financing Company Limited (IIFCL). Uttar Pradeshs regering kommer att arbeta för att utveckla logistikbranschen

complement Union Government’s vis genom denna policy.

4.2. Branschstatus till logistiksektorn - Lager- och logistikenheter regeringen för satisfying the ‘Infrastructure Status’ conditions laid out by India will also be granted ‘Industry’ status in the state. However, för tilldelning

av mark för lagring, kommer det att vara upp till utvecklingsmyndigheterna att fastställa villkoren för stödberättigande och taxa. Upp till 60 % marktäckning kommer också att tillåtas för lager- och logistikenheter av utvecklingsmyndigheter.

- 4.3. Dedikerad byrå för utveckling av logistik** Staten har för avsikt att inrätta en dedikerad logistikavdelning som leds av en sekreterare under avdelningen för industri- och infrastrukturutveckling, regering i Uttar Pradesh. Denna dedikerade avdelning kommer att säkerställa bättre samordning mellan avdelningarna inklusive Civil Aviation, Transport, Power, Food & Agriculture och andra relaterade avdelningar för att skapa logistikinfrastruktur i staten.
- 4.4. Utveckling av Green Channel för Exim Cargo** Staten kommer att identifiera Green Channels (med mindre inspektion under transitering) för att förhindra förseningar för fordon som transporterar export-importlast. Govt of UP planerar utvecklingen av omfattande transportzoner (Transport Nagar) i alla större städer, inklusive lastbilsterminaler nära stora nationella och statliga motorvägar, motorvägar, investeringszoner och industrikorridorerna. Dessa omfattande transportzoner och terminaler kommer att ha gemensamma anläggningar för godsfordon som verkstäder, matsalar, rastställen etc.
- 4.5. Free Trade and Warehousing Zone (FTWZ)** För att underlätta import och export av varor och tjänster, med frihet att utföra frakttransaktioner i fri valuta, kommer UP:s regering att sträva efter att skapa FTWZ på strategiska platser nära ICD och torrhamnar och längs de befintliga och kommande motorvägarna, motorvägarna och godskorridorerna. UP:s regering planerar att skapa sådana FTWZ med faciliteter som skräddarsydda lager, kontorsutrymmen, transport- och hanteringsfaciliteter inklusive stödfaciliteter som vårdcentraler, matsal, etc. med en enda kontroll av import-exportformaliteter.
- 4.6. Logistikzon** Med WDFC och EDFC, de två viktigaste godskorridorerna i landet som förbinder norra Indien med landets västra och östra hamnar, korsar Dadri, kommer UP:s regering att lägga särskild tonvikt på att utveckla regionen som logistikzon. På samma sätt kommer Bhaupur och Naini också att utvecklas som en logistikzon. UP:s regering kommer att identifiera och deklarerar sådana logistikzoner från tid till annan.
- Staten planerar att tillhandahålla sömlös anslutning, utmärkt social och fysisk infrastruktur, tillgång till vattenkraft dygnet runt, och andra nödvändiga faciliteter i dessa zoner. De privata logistikparkerna som definieras i denna policy kommer att underlättas av regeringen när det gäller att erhålla perifer extern länkinfrastruktur som väg, anläggningar för vattendragning, kraftdragning inklusive transformatorstation, gas- och avloppshantering etc.
- 4.7. Identifiering av logistikinfrastrukturkrav** För att bedöma kravet på ytterligare logistikzoner, som nämnts ovan och relaterade

anläggningar, särskilt längs WDFC, EDFC, befintliga och kommande motorvägar (dvs. Agra-Lucknow Expressway, Purvanchal Expressway, etc.), National Waterway-1 (Allahabad-Haldia), Bundelkhand-området (Jhansi längs NH-44) och andra strategiska Uttar Pradeshs regering kommer att beställa regelbundna studier och undersökningar.

4.8. Främjande av Inland Container Depots (ICDs) För närvarande finns det stora ICD:er i delstaten i

Dadri, Agra, Mirzapur, Moradabad, Kanpur, etc. och stora multimodala logistik/transportnav föreslås i Noida, Boraki, Varanasi.

Uttar Pradeshs regering kommer att fokusera på att stärka torrhamnar och containerdepåer i inlandet på lämpliga platser med tillgång till vägkorridorer, kvalitetsnätverk av 4- och 6-filiga motorvägar, sammanlänkande vägar, etc.

4.9. Kvalitetslagringsanläggningar För att möta kraven från den snabbt växande jordbruks- och

livsmedelsmarknaden och andra industrier som läkemedel,

elektroniktillverkning, etc. i delstaten, planerar regeringen i Uttar Pradesh att främja utvecklingen av kvalitetslagringsanläggningar, särskilt matlagringsanläggningar på landsbygden.

Lagringsanläggningarna kommer att omfatta lager, silor, kyllager och tillhörande infrastruktur.

Staten kommer att uppmuntra privata enheter att

utveckla dessa anläggningar på lämpliga platser, samt förbättra befintliga lagringsanläggningar, enligt föreskrivna kvalitetsstandarder.

4.10. Uppmuntra offentlig-privata partnerskap Regeringen i Uttar Pradesh kommer att uppmuntra

offentlig-privata partnerskap i byggandet av modern logistik anläggningar i staten.

4.11. Uppmuntra innovationer och intelligent logistik För att möjliggöra tillgång till effektivitetshöjande

mekanismer och anta moderna tekniker kommer staten att uppmuntra anskaffning av bättre utrustning som större och väl

utrustade lastbilar, järnvägsvagnar med högre lastkapacitet, etc. Uttar Pradeshs regering kommer

också att främja utvecklingen av en standardiserad layout för intermodala transport- och logistiknav för att inkludera containrar, pallar, kranar etc. med konsekvens. Staten kommer också att

uppmuntra utveckling av stödjande infrastruktur av bättre kvalitet såsom sammanlänkande vägar på ekonomiska kostnader. Vidare i detta sammanhang syftar policyn till att främja digitaliseringstekniker, innovationer och automatisering i försörjningskedjan.

4.12. Främja Green Logistics Govt of Uttar Pradesh syftar till att bygga ett miljövänligt och hållbart

logistik- och transportsystem i staten. Grön logistik är tekniker som syftar till att minimera den

ekologiska effekten av logistikaktiviteter, inklusive miljövänliga transporter, minskade

koldioxidutsläpp, hantering av fast flytande avfall, vetenskapliga metoder för bortskaffande,

användning av biologiskt nedbrytbara föremål, antagande av återvinningstekniker, användning av förnybar energi, etc.

Därmed främjas gröna logistikinitiativ under denna policy. Vidare, in

I detta sammanhang kommer användningen av el- och hybridfordon att främjas vid Multimodal Transport & Logistics Parks.

- 4.13. **Främja soldriven logistikpark** För att stödja orsaken till ren energi kommer regeringen i Uttar Pradesh att uppmuntra privata logistikparkutvecklare att använda nya och förnybara energikällor.
- 4.14. **Logistik kompetensutveckling** Med expansionen inom logistikbranschen ökar efterfrågan på kunnig personal inom lagerhantering, logistikhantering tunga fordonförare etc. Därför kommer regeringen i Uttar Pradesh att införa sektorspecifika kurser och kommer att betona att uppgradera den befintliga utbildningsinfrastrukturen enligt behov från branschen.

5. Incitament till privat logistikpark

Uttar Pradeshs regering kommer att ge incitament till logistikparker som utvecklats på mer än 50 hektar mark. Dessa parker kommer att ges efter incitament —

5.1. **Kapitalrättesubvention** i form av återbetalning uppgående till 5 % per år i 5 år på lån som tagits för anskaffning av materialhanteringsutrustning, lastnings- och lossningsanläggningar och maskiner, med förbehåll för maximalt INR 2 crores per år per enhet, med ett övergripande tak gräns på INR 10 crores.

5.2. **Rättesubvention för infrastruktur** i form av återbetalning med 5 % per år under 5 år på lån som tagits för utveckling av infrastrukturella bekvämligheter som vägar, dränering, uppförande av kraftledningar, solpaneler, etc. med förbehåll för maximalt INR 2 crores per år, med en total takgräns på INR 10 crores.

5.3. **Stämpelskatt** —

Utvecklaren av logistikparken kommer att vara berättigad till 100 % återbetalning/befrielse av stämpelskatt som betalas vid köp av mark.

5.4. **Elavgiftsbefrielse** - 100 % befrielse i 10 år.

5.5. **Incitament för köp av transportfordon:** 5.5.1. 2 %

befrielse från registreringsavgiften för fordon vid köp av en minsta flotta på 50 fordon med en minsta lastkapacitet på minst 10MT per fordon, av utvecklaren.

5.5.2. 30% vägskattebefrielse vid köp av nämnda flotta av sådana fordon av utvecklaren.

5.5.3. Vid köp av minst 50 hybrid- eller plug-in-elektriska eller elektriska lastfordon med minsta lastkapacitet på minst 1MT per fordon, av byggherren, kommer 100 % vägs katt att befrias.

5.6. **EPF-ersättningsfacilitet** till utvecklaren **to the extent of 50% of employer's contribution** av parken ger direkt sysselsättning till 100 eller fler **unskilled workers, and additional 10% of employer's contribution on direct** sysselsättning till 200 kvalificerade och okvalificerade arbetare.

5.7. **Avgifter för konvertering av** —
markanvändning 50 % koncession på konverteringsavgifter för markanvändning till byggherren.

5.8. **Utvecklingsavgifter** —
Utvecklingsavgifter kommer endast att tas ut på de anläggningar som används av enheten i den berörda utvecklingsmyndighetens översiktsplanområde och endast 25 % av de totala avgifterna kommer att debiteras ². Utvecklaren måste välja webbplatsen noggrant att säkerställa att adekvata stamtjänster såsom vattenförsörjning, dränering, avfallshantering, strömförsörjning och tillräckligt bred anslutningsväg är tillgänglig maximalt inom en radie på 50 meter. Incitamentet kommer inte att vara tillämpligt om den erforderliga trunkinfrastrukturen är bortom 50 mtr radie från den föreslagna platsen.
I sådana fall kommer byggherren att debiteras full utvecklingsavgift och markanvändningsavgifter.

5.9. **Incitament för kompetensutveckling** — Utvecklare som tillhandahåller färdighetsträning i lagerhantering, logistikhantering etc. kommer att få ersättning INR1000 per praktikant och månad i 6 månader upp till maximalt 50 praktikanter per år i 5 år.

5.10. **Incitament för intelligent logistik** —
Räntesubvention om 5 % per år subvention i form av återbetalning på lån som tagits för inrättande av automatiserad supply chain-teknik inom materialhantering, lasttransport och avlastning av lasttrafik vid multimodala transportnav eller logistikparker eller CFS/ICD:er till ett tak på INR 1 crore per park.

6. Incitament till logistikenheter

Logistikenheter enligt definitionen i policyn kommer att vara berättigade till följande skattemässiga incitament—

6.1. **Kapitalräntesubvention** i form av återbetalning med 5 % per år i 5 år på lån som tagits för anskaffning av materialhanteringsutrustning, lastnings- och lossningsanläggningar och maskiner, med förbehåll för maximalt INR 50 lacs per år per enhet.

2 UP W&L Policy 2018-tillägg juli 2019 (kabinettbeslut)

6.2. Infrastruktur Rättesubvention i form av återbetalning med 5 % per år under 5 år på lån som tagits för utveckling av infrastrukturella bekvämligheter för eget bruk såsom vägar, dränering, uppförande av kraftledningar, solpaneler etc. med förbehåll för maximalt 1 INR Crore per år, med ett totalt tak på INR 5crores.

6.3. Elavgiftsbefrielse: 100 % befrielse i 10 år för ny logistik enheter inrättade.

6.4. Befrielse från stämpelskatt: 100 % befrielse vid köp av mark i Bundelkhand & Purvanchal-regionen, 75 % i Madhyanchal & Paschimanchal (förutom GB Nagar, Ghaziabad) och 50 % i distrikten GB Nagar och Ghaziabad.

6.5. EPF-ersättningsfacilitet till alla nya **to the extent of 50% of employer's contribution** logistikenheter som ger direkt sysselsättning till 100 eller fler utbildade **d workers, and additional 10% of employer's contribution on direct** sysselsättning till 200 kvalificerade och okvalificerade arbetare.

6.6. Konverteringsavgifter för markanvändning 50 % koncession på konverteringsavgifter för markanvändning till definierade logistikenheter.

6.7. Utvecklingsavgifter Utvecklingsavgifter kommer endast att tas ut på de anläggningar som används av enheten i den berörda utvecklingsmyndighetens översiktsplanområde och endast 25 % av de totala avgifterna kommer att debiteras³.

6.8. Kvalitetscertifiering av lager 50 % av kostnaden för kvalitetscertifiering upp till maximalt INR 1,5 lacs, kommer att ersättas till enheter som definieras i denna policy.

6.9. Incitament för kompetensutveckling Enheter som tillhandahåller färdighetsträning i lagerhantering, logistikhantering etc. kommer att få ersättning INR 1000 per praktikant och månad i 6 månader upp till maximalt 50 praktikanter per år i 5 år.

ANTECKNING 1

S. Ytterligare 10 % incitament på kapitalrättesubventioner och infrastrukturrättesubventioner till kvalificerade privata logistikparker och logistikenheter, som nämns i denna policy, kommer att tillhandahållas i Bundelkhand, Purvanchal-regionerna och anmälda logistikzoner. Följaktligen skulle kapitalrättesubvention och infrastrukturrättesubvention i form av återbetalning till en omfattning av 5,5 % per år

3 UP W&L Policy 2018-tillägg juli 2019 (kabinettbeslut)

tillhandahållas till privata logistikparker och logistikenheter, med en maximal gräns på 2,2 crores INR per år, med ett totalt tak på INR 11 crores.

- B. Alla incitament för stödberättigade projekt som definieras enligt denna policy i form av återbetalning, subventioner, undantag etc. kommer att vara föremål för maximalt 100 % av de fasta kapitalinvesteringar som görs av definierade enheter i denna policy, med förbehåll för ett årligt tak på 15 % av investeringar i fast kapital.

7. Lätt att göra affärer

Med visionen och uppdraget för Employment Promotion (IIEP) **State's** Industriinvesteringar och Policy, 2017, säkerställer denna policy också att det är lätt att göra affärer i staten.

- 7.1. **Enkelt fönster** Alla erforderliga godkännanden för logistikenheter ska tillhandahållas under ett tak genom statens system med ett fönster, direkt **monitored by the Chief Minister's office.**

- 7.2. **Tidsbundna tillstånd** Att tillhandahålla snabba och tidsbundna tillstånd är en av de främsta avsikterna med denna policy. För att motverka detta mål kommer snabb leverans av tjänster, tillstånd, godkännanden, tillstånd etc. att garanteras genom lag.

- 7.3. **Quality Power** Govt i Uttar Pradesh har åtagit sig att leverera tillförlitlig, kvalitetskraft dygnet runt till lager- och logistiksektorn enligt bestämmelserna i Industrial Investment & Employment Promotion Policy 2017.

- 7.4. **Industrisäkerhetsregeringen** i Uttar Pradesh kommer att tillhandahålla en säker och säker industriell miljö i staten.

- 7.5. **Förenkla sanktioner** Politiken syftar till att rationalisera sanktionen av incitament enligt denna policy, och mot detta

7.5.1. **En administrativ förenkling** - En bemyndigad kommitté kommer att inrättas för att förenkla sanktioner och utdelning av incitament enligt denna policy.

7.5.2. **Finansiell förenkling** - Ett sanktionsföreläggande kommer att utfärdas för alla incitament under policyn och en gemensam budgetpost kommer att skapas.

Not 2 Logistik- och lagerenheter som utnyttjar incitament från någon annan policy eller de som är sanktionerade av avdelningarna i delstatsregeringen, kommer också att ha rätt att utnyttja incitament/förmåner som nämns i denna policy förutsatt att samma typ av förmåner/incitament inte utnyttjas från någon annan politik.

VARNING

Denna "Uttar Pradesh Micro, Small and Medium Enterprises Promotion Policy" dokumentet har översatts från originalet hindi enbart för att underlätta användare som inte är hindi och för bredare räckvidd. Även om yttersta noggrannhet har vidtagits för att säkerställa översättningens noggrannhet, men vid eventuella skillnader vid tolkning av bestämmelserna häri, "Original"

Gazetted hindi version kommer att råda.