



DISTINATION UTTAR PRADESH

Invest in BIDA

ウツタル プラデーシュ州の倉庫保管と
物流政策2022



ウツタル プラデーシュ州の倉庫保管と 物流政策2022

目次

| | | |
|-----|------------------|-------|
| | 略語のリスト | 3 |
| 1. | 背景 | 4-5 |
| 2. | ウツタルプラデーシュ州のシナリオ | 5 |
| 3. | ポリシーについて | 6-8 |
| 4. | 堅牢なインフラ開発 | 7-11 |
| 5. | 総合物流計画 | 11-13 |
| 6. | 持続可能な物流 | 13-14 |
| 7. | 物流を支えるエコシステム | 15 |
| 8. | 物流への投資誘致 | 16-19 |
| 9. | インセンティブ制度 | 19-40 |
| 10. | 政策の実施 | 40-42 |

略語

1. GDP 国内総生産
2. GST 物品サービス税
3. CAGR 4. 年間複利成長率
- 専用貨物廊下
- DFC5。 EDFC 東部専用貨物回廊
6. WDFC クラップ 西部専用貨物回廊
7. 総合物流行動計画
8. GSDP 国内総生産
9. PPP 官民パートナーシップ
10. リード さまざまな州での物流が容易になる
11. ブラップ 業務改革実行計画
12. UPSIDA ウットアルブラデーシュ州産業開発局
13. LoC 慰問書 14. NLP 国家物流政策
15. ICD内陸コンテナデポ
16. CFSコンテナ貨物ステーション
17. AFS航空貨物ステーション
18. カリフォルニア 制御された雰囲気
19. そして 修正された雰囲気 個別急速
20. IQF 冷凍民間貨物ターミナル PM ガテ
- 第21回PFT イ シャクティ ネットワーク計画グ
22. PMGS 23. NPG ループ インフラスト
24. ラクチャおよび産業開発コミッシ
- IIDC ヨナー テクニカル サポート ユニット
25. TSU 26. 最高経営責任者
- CEO 27. UPPCB UP 公害防止委員会
28. IoT IoT 高度なトラフィック管
29. ATM 理システム
30. UPSDM UP スキル開発ミッション 31. IDTR 運転者訓練研究機関 32. NSDC National Skill Development Corporation 33. NGO 非政府組織
34. EIP 適格投資期間 35. PIU 政策実施ユニット 36. EC 権限付与委員会 ハイレベル権限付与委員会 インド内陸水路庁
37. HLEC 38. 岩井

1. 背景

物流は世界経済において大きな役割を果たしています。ビジネスの本質は、貿易を通じて商品やサービスをお金と交換することです。物流は、これらの商品やサービスが取引を完了するためにたどる経路です。物流業界は経済発展に大きく貢献するだけでなく、環境問題や社会問題の解決にも重要な役割を果たしています。市場の進化に伴い、企業は顧客により良いサービスを提供するために、さまざまなサプライチェーン戦略を採用しています。世界の物流市場は2017年に7兆6,412億米ドルと評価され、2027年までに12兆9,756億4,000万米ドルに達すると予測されており、2020年から2027年にかけて6.5%のCAGRを記録します（世界の物流市場統計、2021-2027年）。アジア市場は、成長と世界への世界的投資の両方の観点から、世界の物流活動の中心となると予測されています。2020年から2025年までの世界の電子商取引物流市場の成長の57%を占めると予想されています（Statista,2022）。中国、日本、インドが主導します。

物流は国内貿易の重要な決定要因であり、世界貿易全体におけるインドの競争力にとって重要です。インドのGDPに占める物流コストの割合は13%~14%と高いのに対し、先進国は7%~8%、他のBRICs諸国は9%~10%です。物流コストが1%削減されただけでも、年間約14億ルピーの節約につながります。したがって、堅牢で十分に統合された、

国内の効率的な物流エコシステム。

2018年の物流パフォーマンス指数におけるインドのランクは、2014年の54位から2018年には44位へと10順位上昇しました（世界銀行2018）。インドの物流産業は現在（2021年度）1,500億米ドルと評価され、国のGDPの14.4%を占め、2025年までに3,800億米ドルに達すると予想されています（Logistics Skill Council, 2022）。世界的なパンデミックからの回復後、インドの物流業界はデジタル化により10~12%のCAGRで高い成長を遂げる態勢が整っています（Statista,2022）。現在、インドの貨物輸送は主に道路が主流であり、貨物輸送の59%を占めています。貨物需要の約35%が鉄道で満たされ、6%が水路で満たされ、航空で満たされるのは1%未満です（Niti Ayog,2021）。

国内の物流インフラの包括的な発展を確実にするために、インド連邦政府は複数の取り組みを行っています。これらは主に4つの柱に基づいています。インフラ開発、物流計画、積極的なガバナンス、テクノロジーの導入。これには、FDI基準の緩和、GSTの実施、電子商取引の成長の促進、規制政策の積極的な変更、「Gatishakti」、「Sagarmala」、「Make in India」などのプログラムを通じた総合的なインフラストラクチャと産業開発が含まれます。

インド政府は2つの専用貨物回廊を計画中

(DFC) つまり、貨物輸送のための高速かつ大容量の鉄道回廊としての東部貨物専用回廊 (EDFC) と西部専用貨物回廊 (WDFC) です。これらの回廊によって物流コストと輸送のタイミングが削減されるため、これらのDFCの周囲に2つの著名な産業回廊、つまりデリー・ムンバイ産業回廊 (DMIC) とアムリトサル・コルカタ回廊 (AKIC) が誕生しつつあります。その他のプロジェクトには、マルチモーダル物流パーク、高速鉄道輸送システム、

高速道路、UDAN - 地域航空接続スキームなども、物流支出のコストを GDP の 14% から 10% 未満に削減するために導入されています。

中央政府はまた、インドの物流セクターの集中的発展に向けた積極的かつ効果的なガバナンスを重視しており、2017年にインドで始まった物流業界の協調的な成長を確保するために専用の物流部門を設置した。連合政府はガティ・シャクティ・ナショナル首相を満足させた。インドにおける物流をさらに改善する、インドのインフラと産業開発のための統合的かつ包括的なプロジェクト計画のための2021年のマスタープラン。最近、中央政府により国家物流政策 2022 が発表され、包括的物流行動計画 (CLAP) を提供することでサービス (プロセス、デジタル システム、規制枠組み) と人的資源の効率を向上させることを構想しています。

2. ウットルプラデーシュ州のシナリオ

ウットル プラデーシュ州はインドで 4 番目に面積の大きな州で、インドの人口の 17% を占めています。首都圏に隣接する戦略的な立地にあり、東部の輸出港とインド中部への有利な玄関口となっています。

州は投資家に広大な消費者市場と労働市場を提供しています。現在、現在の価格でのウットルプラデーシュ州の国内総生産 (GSDP) は、2021~22年に2,949億米ドル (21兆7,400億ルピー)と推定されている (MoSPI,2022年)。

国の GDP の 8% 近くを占めるウットル プラデーシュ州は、投資家に優しい政策、改革、積極的なガバナンスにより、1 兆ドルの経済規模になるという目標を設定しています。このために国は、100万ルピー規模の投資を誘致するつもりだ。そのため、製造と物流は本質的に結びついているため、州政府は急速な工業化とインフラ整備を積極的に推進している。

ウットルプラデーシュ州は、インドで最も好ましい投資先の一つとして浮上しています。ここ数年、同州はインド有数の投資先としての地位を確立しました。ウットルプラデーシュ州からの商品輸出は、21年度には163億9,000万米ドル、22年度 (2022年2月まで)には188億3,000万米ドルに達した。

同州は2021年のFDI流入額でインドで11位にランクされた。2019年には147件の投資意向 (1億ルピー相当)があった。167億9900万ドル (24億米ドル)が州 (DPIIT)に提出された。ウットルプラデーシュ州は、物流開発と物流の容易さの提供に重点が置かれていることから、異州間の物流の容易さ (LEADS)の内陸部クラスター内の「達成者」カテゴリーに格付けされました。

調査 2022。「鉄道インフラの品質」の点で、また、PM Gati Shakti ポータルでの重要なデータ層の統合プロセスをリードする国の 1 つとして認められています (LEADS 2022)。以前、ウットル・プラデーシュ州は、2021年の最新の異州間物流容易性 (LEADS)ランキングで7ランク上昇して国内6位にランクされ、「トップ改善国」に分類されました。

3. ポリシーについて

3.1. ビジョン

州内の統合物流エコシステムを開発し、さまざまな輸送モードを接続して物流コストと時間を削減し、それによって競争力を強化し、企業の運営効率を高め、ビジネスを提供する

州内の友好的な貿易と投資の状況。

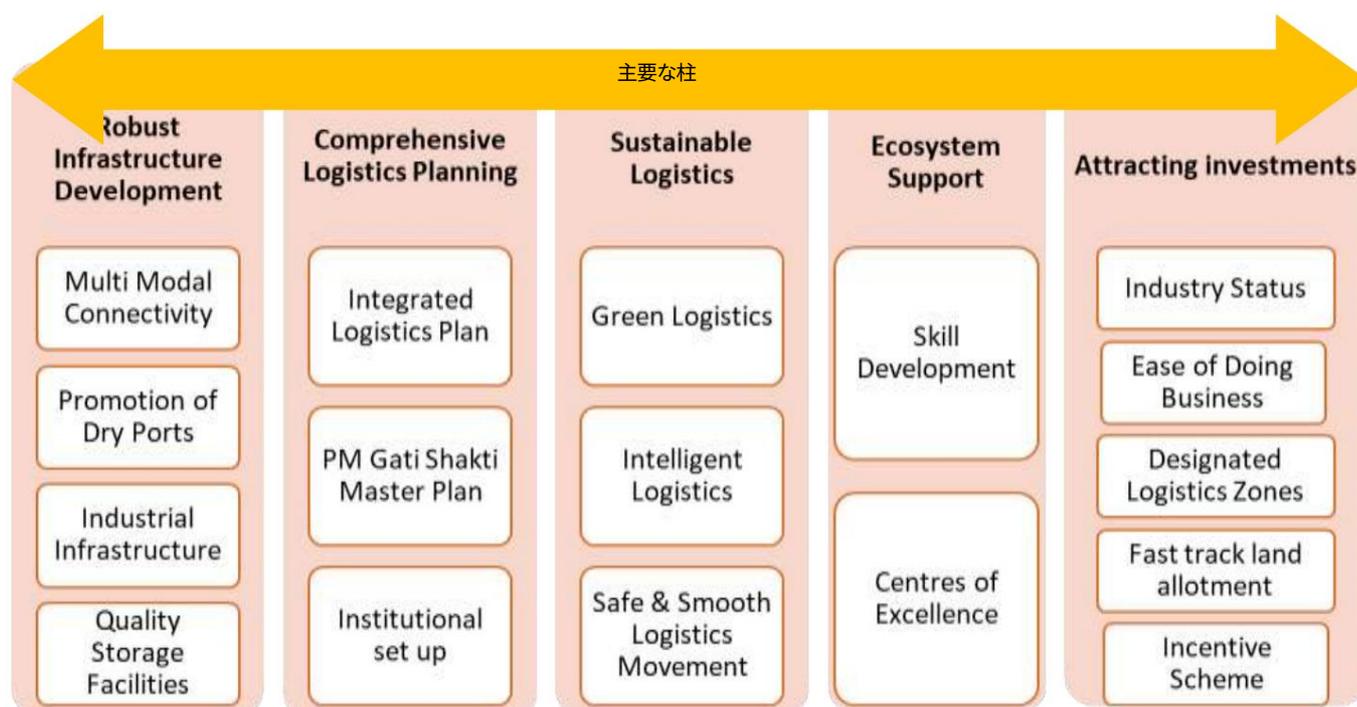
3.2. 目的

国家は、以下を通じて政策のビジョンを達成することを目指しています。

1. 州の経済拠点へのラストマイル/ファーストマイル接続の提供に向けて、交通連携を強化するためのインターモーダルリズムを推進する堅牢な交通インフラネットワークを構築する
2. 経済活動を促進し、大規模な雇用機会を生み出すために、既存の倉庫および物流インフラをアップグレードおよび改善する
3. 削減に向けて州内の物流サービスの統合的開発を促進する。
物流コストと効率の向上
4. 物流セクターの発展のための効果的な管理と統合計画のための効果的な制度的ガバナンスメカニズムを作成する
5. 州内に物流施設を設立する民間投資を誘致する。
前後リンク
6. 物流業界のニーズに応えるため、従業員の卓越性とスキルアップ、再スキル向上、能力向上を促進します。 7. 自動化、グリーン物流、安全性を可能にする
テクノロジーと最新の実践の導入を促進することにより、スマートな物流実践を確立します。

3.3. 戦略概要

この新しい政策を通じて、国家は物流部門の包括的な発展のために国家への民間参加を誘致する戦略を提唱しており、これは以下のように表すことができる。



3.4. ポリシーの範囲

インド政府による国家物流政策 2022 で定義されているように、「物流」とは、生産地点と消費地点間の商品の輸送と取り扱い、保管、付加価値および関連サービスを意味します。「物流インフラ」

ノードと接続で構成され、港、駅、複合物流パーク (MMLP)、倉庫、その他の事業所として認識され、道路、鉄道、海運、内陸水路、空路、パイプラインなどで接続されています。幅広い運送業者 (2022 年国家物流政策 (NLP) の第 2 条が通知されました。2022 年 9 月 28 日付の DPIIT GO を参照)。

上記を踏まえ、ポリシーには以下の内容が含まれるものとします。

- 1) 「保管施設」には以下が含まれます。
 - a. バルク/ブレイクバルク形式の貨物の取り扱いと保管のために開発された、オープン/クローズの両方のゴードアウンを含む倉庫。
 - b. 固体および液体の両方の形態のバルク貨物を保管するための垂直保管構造として構築されたサイロ。
 - c. 生鮮貨物や温度に敏感な貨物の保管と最小限の処理のために開発されたコールド チェーン施設。制御/変更雰囲気室、可変湿度室、急速冷凍/急速解凍、移動式予冷バン、リーファー車両、計量、仕分け、等級分け、梱包、予備冷却、霧処理などのプロセス。

- 2) 「物流パークおよびドライポート」には、支援保管施設の有無にかかわらず、内陸コンテナ倉庫、コンテナ貨物ステーション、航空貨物ステーションを含む複合物流パークおよび輸送ターミナルが含まれます。

- 3) その他の設備には以下が含まれます -
 - a. トラック運転手用駐車場またはトラック駐車場兼休憩スペース用の待機場所
 - b. 私鉄の待避線や貨物を含む貨物ターミナル
端子
 - c. 定義されているはしけ、タグボート、ジェットフェリーなどの内陸船舶
2021 年内陸船舶法および停泊ターミナル内

戦略 1

4. 強固なインフラ整備

州には、十分に発達した社会的、物理的、産業的インフラがあります。ウッタル プラデーシュ州には、インドで最長の国道と鉄道のネットワークがあります。

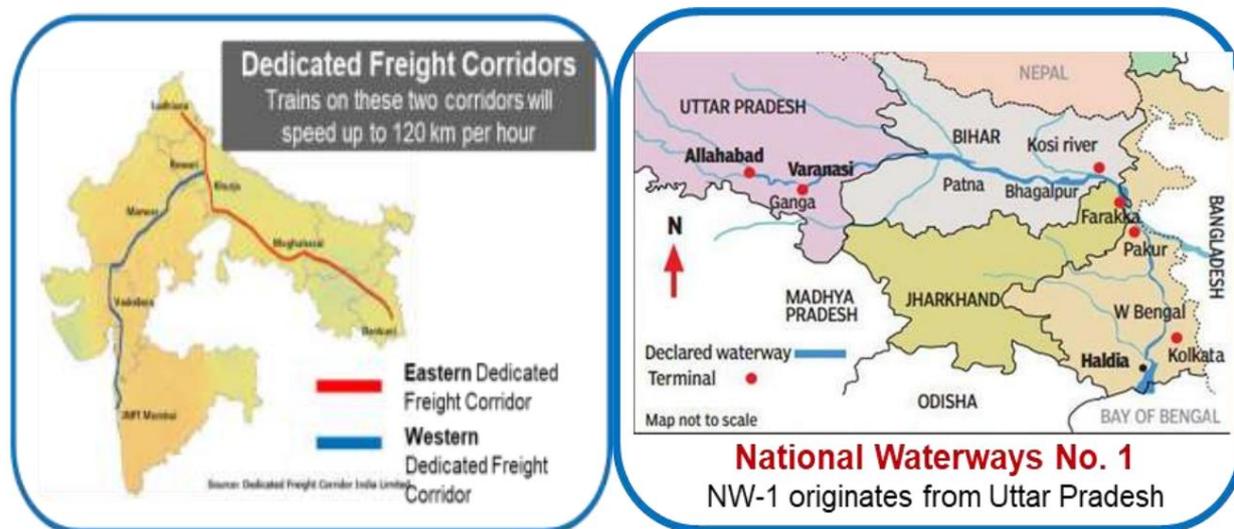
また、48 の国道、13 の既存および今後の高速道路、5 つの既存および今後の国際空港、国内航空接続用の 20 路線以上、すべての主要都市への鉄道リンクを通じた良好な接続性も備えています。

4.1. マルチモーダル接続性

ウッタル プラデーシュ州政府の長期戦略は、航空、水道、道路、鉄道ネットワークの接続網を構築し、国民の物流を容易にすることです。

業界が世界市場と国内市場にアクセスできるようになる。この政策は、州内での産業投資の可能性を活用するために、このネットワークを強化して州内での円滑かつ低コストの物流を確保することを目的としています。

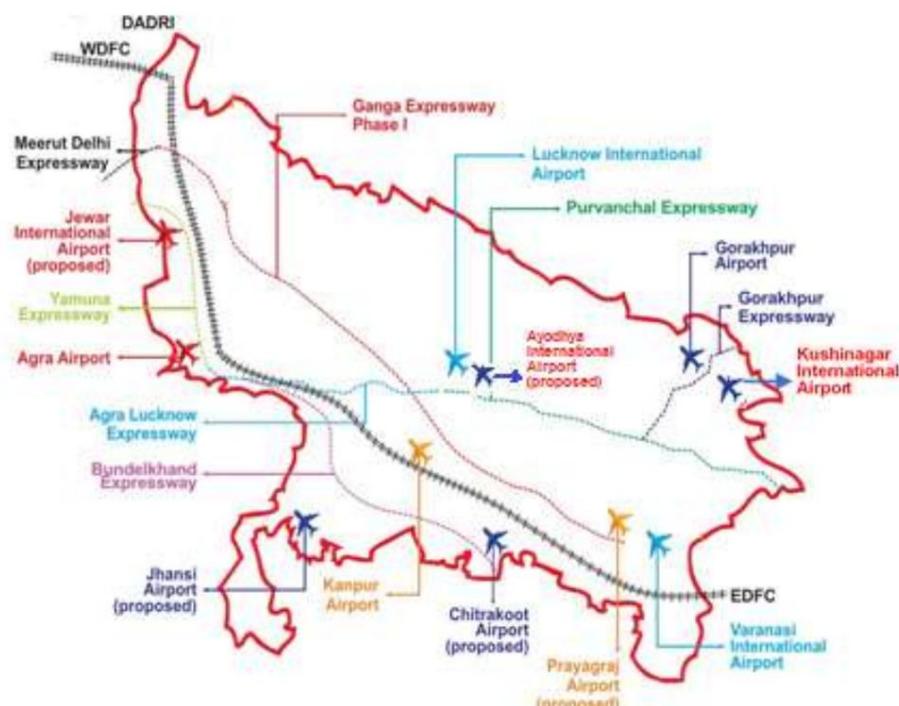
- a) 同州には国内最大の鉄道網（16,000KM以上）があることに加えて、西部貨物専用回廊（WDFC）と東部貨物専用回廊（EDFC）のかなりの部分が存在する。WDFC はムンバイ（インド西部）の JNPT 港への容易なアクセスを提供し、EDFC の 57% が UP を通過し、コルカタ（インド東部）のハルディア港と接続するため、国家はこれら両方の貨物を活用する戦略的枠組みを作成しました。廊下。EDFC と WDFC の両方の回廊がダドリ（ゴータンブダ ナガル地区に位置）で交差しているため、州は物流部門において独自の優位性を持っています。



- b) 同州では、プラヤグラジとハルディア港を結ぶ国内初の内陸水路約 1,100 キロメートルがすでに運用されている。バラナシのマルチモーダル ターミナルとさまざまな水上ターミナルは、NW-1 沿いのガジプール/ラージガート、ラムナガル (バラナシ)、プラヤグラジ ターミナルで運用されています。

- c) 最も標高の高い国道ネットワークの 1 つがあることに加えて

国内では、ウッタルプラデーシュ州は 13 の既存および今後の高速道路を備えた高速道路州としての地位を確立しており、6 つの高速道路が完成し (1,225 km)、7 つはさまざまな開発段階にあります。これらの高速道路は、州内で切望されている全体的な社会経済的發展をもたらしています。また、これらの高速道路に沿って新しい産業回廊を開発する機会もあります。



- d) ラクナウ、バラナシ、クシナガルに既存の国際空港があり、ジュワールとアヨーディアに新しい空港が建設される予定です。ウッタルプラデーシュ州は国内で 5 つの国際空港を持つ唯一の州になる予定です。さらに、7 つの空港が国内接続のための地域接続スキーム (RCS) に基づいて運用されており、さらに 8 つの空港が準備中です。ジュワール空港は、5000ヘクタール以上に広がるインド最大の国際空港の1つとなる予定である。さらに、国内航空接続用のルートが 20 以上確認されています。

4.2. ドライポートの推進

ウッタル プラデーシュ州は内陸に囲まれた州であり、州の縦横に輸出クラスターが広がっています。したがって、国は、海港への輸出貨物の移動を容易にするために、一定の期間にわたってドライポートを開発してきました。

- a) ウッタルプラデーシュ州の既存の物流インフラには、モラダバード鉄道にリンクされた国内線と EXIM の複合ターミナル、鉄道にリンクされた民間貨物ターミナルとカーンプルにある内陸コンテナ倉庫 (ICD)、ダドリ ターミナルの ICD、およびカーンプル ICD が含まれます。
- b) 州には、内陸水路に沿って/内陸水路にターミナルが建設され、貨物回廊に沿って/複合モーダルターミナルが建設されるという利点がある。ダドリのマルチモーダル物流ハブ (MMLH) とボラキのマルチモーダル輸送ハブ (MMTH) も開発中であり、この分野にさらなる支援を与えるでしょう。
- c) 100 エーカー以上に広がるインド初の「貨物村」がバラナシに誕生します。イースタンUPの輸出ハブを港に接続する

東インドのこの村は、出入りする貨物の積み替えハブとして機能します。

州政府は、道路回廊、4車線および6車線の高速道路の質の高いネットワーク、相互接続道路などにアクセスできる適切な場所にある既存のドライポート、内陸コンテナ倉庫、貨物駅および物流ターミナルを強化することを目指しています。この政策を通じて、州内の近代的な設備を備えたドライポート開発のための民間投資を誘致する。

4.3.産業インフラ

急速なインフラ開発の結果、ここ数年、州内での産業クラスター/ハブおよび官民パートナーシップ (PPP) プロジェクトの開発が大幅に増加しています。

- a) インド政府は、国家産業回廊プログラムの一環として、WDFC と EDFC の貨物回廊に沿ってさまざまな産業回廊プロジェクトを開発しています。デリー・ムンバイ産業大動脈 (DMIC) と アムリトサル・コルカタ産業大動脈 (AKIC)。これらの回廊は、インドの著名な輸出および製造拠点を含む、インドのグリーンフィールド産業都市の開発を目的としています。
- b) DMIC-AKIC と並行した重要なプロジェクトには、グレーター・ノイダの DMIC 集水域に沿った統合タウンシップの開発が含まれる。AKICプロジェクトの下で提案された統合製造クラスター(IMC)

プラヤグラジとアーグラ。
- c) この計画で計画されている他の主要な産業インフラプロジェクトのいくつか
状態には以下が含まれます-
 - インドで発表された 2 つの防衛産業回廊のうち、1 つはウッタール・プラデーシュ州の UP 内の 6 ノードで建設される予定です。アーグラ、アリーガル、カンプール、ラクナウ、ジャンシー、チトラクトの5000ヘクタール以上の土地。
 - 州初の医療機器パークがヤムナ高速道路沿いに開設されました。この種のものとしては初のフィルムシティや、トイ・パーク、アパレル・パーク、ハンディクラフト・パークなどのプロジェクトがヤムナ高速道路沿いに建設されつつある。
 - ヤムナ高速道路沿いの物流ハブ、建設予定のジュワール国際空港近くの MRO/貨物複合施設、高速道路沿いの物流センター/ハブが州内で計画されている。
 - バレーリーのメガ・フード・パーク、ウンナオのトランスガンガ・シティ、ゴラクプルのプラスチック・パーク、ゴラクプルのガーメント・パーク、ラクナウ、カンプール、アーグラ、ガーズィヤーバード、ゴラクプル、アリーガルのいくつかのフラット・ファクトリー複合施設などの他のプロジェクトも計画されている。

物流が容易になったことで、同州ではこうした産業インフラプロジェクトがさらに増える可能性があり、それが投資の勢いを高め、経済成長を促進することになるだろう。したがって、このポリシーは以下を提供することで重要な役割を果たします。

州内のそのような産業インフラの開発をサポートするエコシステム。

4.4.高品質の保管施設

UP はインド最大の保管能力を有しており、鉄道貨物上屋 (689 基) と冷蔵倉庫 (2406 基) の合計数を考慮すると、州の冷蔵保管能力はインドで最も高く、全国容量の 39.84% を占めています (LEADS) 2021)。ウットルプラデーシュ州はすでに農業の主要なプレーヤーであり、エレクトロニクス、製薬、防衛などの製造の促進を計画しているため、産業回廊、高速道路、貨物回廊などに沿って最新の技術を備えた高品質の保管施設を開発することが重要です。州政府は、この政策を通じてこの分野への民間投資を誘致することで、州全体にこのような質の高い保管施設の開発を可能にすることを目指しています。

この政策は、社内検査機関を備えた格付け、選別、梱包施設を含む最新の設備を備えた小売業と連携した倉庫の設置を奨励しています。また、冷蔵倉庫インフラの拡張により、生鮮品の賞味期限を延ばし、品質を維持することが可能となり、農産品の輸出に弾みがつきます。州政府はまた、さまざまな政府機関が所有する既存の貯蔵施設を特定し、協同組合局、園芸局、農業局などの関連する州省庁/関係機関を通じて、民間団体によるそれらの施設の改修を促進します。

戦略 2

5.総合物流計画

インドの物流業界は高度に細分化されているため、物流サービスの不均衡な配分を解消するための統合的かつ包括的な計画がガバナンスの非常に重要な側面となります。インド政府は国の貿易競争力を向上させるために総合的な物流計画に重点を置いており、各州政府も物流計画に重点を置いています。

ウットルプラデーシュ州政府も、これに関連して複数の措置を講じています。

5.1.統合国家物流計画:

物流部門の総合的な発展のために、州政府は包括的な州総合物流計画を策定し、州全体のシームレスな接続と迅速な貨物移動を確保し、輸出拠点全体に利益をもたらしています。改善と開発の領域は定期的に監視され、計画を通じてレビューされます。

さらにこれに関連して、州は、都市周辺の物流を開発するために、特定された7つのスマート貨物都市（アーグラ、カーンプル、バラナシ、プラヤグラジ、ラクナウ、ガーズィヤーバード、メーラト）の都市物流計画を準備中である。

地域も街も。これは、都市が現在の貨物輸送実績をマッピングし、現在および将来のニーズを定義し、それぞれの地域の改革分野を特定するのに役立ちます。

5.2.ガティ・シャクティ首相国家マスタープランとの統合

ウッタール プラデーシュ州は、プロジェクト計画を促進し、州内の物流インフラの開発を加速するために、州マスタープランとガティ シャクティ首相国家マスタープラン (PMGS-NMP) を統合した主要な州の 1 つです。NMP の開始後、関連する国務省は、Bhaskaracharya National Institute for Space Applications and Geoinformatics (BISAG-N) および Remote Sensing Applications Center UP (RSAC-UP) と連携して、オンラインで資産の地理参照とマッピングを行うために動員されました。

これまでのところ、インド政府はインド政府が特定した 20 の必須レイヤーをすべて統合することに成功しています。さらに、プロジェクト計画に重要であると特定された 27 の追加レイヤーが州ポータル内に作成されました。この政策は、州内の堅牢なインフラ開発のための国家マスタープラン (NMP) と統合されたアプローチを採用します。GatiShakti NMP は、道路、高速道路、港、空港、複合輸送ターミナルなどにわたる投資により、物流セクターに最も利益をもたらします。

5.3.物流計画の制度整備

また、州には、物流部門の発展のために、専任のノード担当官、州物流セル、物流調整委員会からなる包括的な制度が設置されています。2021 年 1 月 8 日付け政府命令 No. 107/77-6-2021 を参照して、インフラ産業開発局追加首席秘書官の指揮の下、専用の「物流セル」が設置されました。この専用セルは相乗効果と迅速な意思決定を保証します。州内の物流開発計画において、民間航空、運輸、電力、園芸、倉庫公社などの部門やその他の関連部門との間で連携します。また、2021 年 1 月 8 日付け政府令第 108/77-6-2021 号を参照して、物流調整委員会は長官の議長の下に設立されました。

さらに、都市物流調整委員会は追加の住宅・都市計画長官の議長の下に設置され、UP で特定された 7 つのスマート貨物都市では、それぞれの市委員長の議長の下に都市物流委員会が設置されています。政府命令第 2 号を参照。2021年9月9日付8-3099/262/2021。都市物流調整委員会は、インド政府との協議や調整とは別に、州内の物流インフラを構築する都市レベル委員会の策定、改革、実施、監視を担当する。市レベルの委員会は、市物流計画の策定と、それぞれの地域の物流インフラの現地開発に責任を負います。

同様に、州でのガティ・シャクティの実施のために、長官級の職員がPMGSの州レベルのノード職員に任命されました。2022年2月2日付けのIID6 GO No 177/77-6-2022を参照して、首席秘書官の議長のもとに権限を与えられた秘書グループ (EGoS) が設立されました。また、インフラ産業開発委員会 (IIDC) の議長の下、ネットワーク計画グループ (NPG) が設立されました (2022年5月28日付けのIID6 GO No 1122/77-6-2022を参照)。また、テクニカル サポート ユニット (TSU) が設立されました。Invest UP は最高経営責任者 (CEO) の議長の下に設立され、2022年5月28日付けのIID6 GO No. 1122/77-6-2022を参照。

これにより、州は中央政府の指令に従って物流計画のための包括的な制度を創設し、州内の物流部門の統合計画と総合的發展に向けて今後取り組んでいきます。

戦略 3

6. 持続可能な物流

6.1. グリーン物流

この政策は、スマート倉庫保管、太陽エネルギーの利用、排出量削減のための道路の渋滞解消、さまざまな物流施設にまたがるプロセスの効率を向上させるためのモノのインターネット (IoT)、AI、ブロックチェーンなどのインダストリー4.0の利用を促進することを目的としている。州内で持続可能でグリーンな物流を可能にする。これに向けて、この政策は物流業界におけるグリーン対策を導入するための民間投資を促進します。これには、物流業界へのオープンアクセスを許可することで自家用太陽光発電を促進するという国の取り組みも含まれます。

国はまた、今後の都市物流計画を通じて、ラストワンマイルの接続性を確保し、適切なモーダルミックス (効率的なモード/グリーンモードでのエネルギーのシェアを増やす) を促進することにより、輸送モードの効率向上を促進するものとする。これらの計画はまた、円滑な物流移動、電動モビリティ、リバース物流を促進してアイドル時間を最小限に抑え、技術革新を促進して物流による汚染の影響を最小限に抑え、能力利用を最適化するものとする。

6.2. イノベーションとインテリジェントな物流

このポリシーは、最新のテクノロジーとデジタル変革の利用を奨励し、シームレスな接続のためのより無駄のないスマートな物流を提供します。この政策により、産業界はデジタル技術を利用して州内の物流部門を変革できるようになります。効率向上メカニズムへのアクセスを可能にし、最新の技術を導入できるようにするために、国は、より大型で設備の整ったトラック、より高い積載量の貨車など、より優れた設備の取得を奨励し、革新的な物流運営技術の導入を促進します。

これには、研究開発の奨励、デジタル化技術の促進、マテリアルハンドリングにおけるロボット工学と自動化、物流施設での貨物輸送と貨物交通の混雑解消、サプライチェーンの自動化、取引検証のためのブロックチェーン技術ベースのシステム、文書と情報の交換が含まれます。安全な方法やその他の革新的な方法で。

6.3. 貨物の安全かつスムーズな移動のためのスマートな施行

州政府はすでに、先進交通管理システム (ATMS)、料金所のすべての車線にカメラを備えた Way in Motion センサー システム、主要車道の各料金所に静的計量ブリッジを導入しています。主要路線ではすでにエ・シェアランの整備が進められている。Mine Mitra (minemitra.up.gov.in) を通じた統合鉱山監視システムが開発されました。オンラインの市民/農家の電子サービス、オンライン鉱物管理、統合鉱山監視システム、オンライン電子商取引プラットフォーム、および DSR からリース証書へのマッピングを提供します。

これらの措置は、関係する国務省/機関によって随時見直され、改善されるものとします。州政府は、州物流計画の定期的な見直しと、LEADS ランキングにおける州の実績の見直しを通じて、州内の安全で円滑な物流を可能にするために、さまざまな州の省庁/機関によるこのような技術介入の利用を促進しています。また、この政策を通じて、州内の貨物の手間のかからない移動と安全な取り扱いを確保するために、民間の物流事業者/開発者によるテクノロジーの利用を促進します(パラ6.2)。

戦略 4

7. 物流を支えるエコシステム

7.1. 物流のスキル開発

州は最も高い番号を持っています。最大数のトレーニングセンターの数物流の訓練を受けた個人の割合 (LEADS 2021)。ローダー/アンローダー、パッカー、商用ドライバーのスキル開発コースは、UP Skill Development Mission (UPSDM) を通じて利用できます。州内に研修用の民間施設を開発することで、権限のあるベンダー/研修プロバイダーを通じて物流部門の研修が提供されています。民間所有の自動車運転訓練学校が約 688 校あり、大型車両 (バス/トラック) の運転手に訓練を提供しています。国営の運転者訓練およびマルチスキル研究所は、トラック運転手だけでなく、積み機/荷降ろし機、梱包機などのその他の物流要員に訓練を提供するために、12 部門で建設されています。運転者訓練研究機関 (IDTR) も建設中です。ラバレリで。

市場の専門家や物流セクタースキル評議会と緊密に連携して、物流セクターにおける21世紀のスキルに応える新しい職務が特定されています。新しいカリキュラムと研修は、

物流業界および NSDC の関係者との協議により開発されました。物流のための技能エコシステムをさらに強化するために、州政府は、州技能開発局に専門のタスクフォースを設置し、連携してギャップ評価研究を実施し、具体的な行動分野を特定する義務を負うものとする。それにもかかわらず、この政策は、業界が関連するスキルを提供することを促進し、そのようなコストも奨励するものである。

7.2. センター・オブ・エクセレンス

州は、州内のセンター・オブ・エクセレンス (CoE) の設立を通じて、物流分野における新しい技術、運営モデルおよび機会の開発を促進するよう努めるものとする。政府機関/PSU/民間企業は、州内の物流エコシステムをサポートするための研究開発、イノベーション、技術取得およびその他の施設を促進するために、物流分野でセンター オブ エクセレンス (CoE) を設立することが奨励されます。

ウッタル・プラデーシュ州政府は、設立日から 5 年間、最大 5 つの CoE を条件として、各 CoE に対して最大 10 億ルピーの財政支援 (資本および運営支出をカバー) の形で補助金を提供するものとします。CoE は 5 年の終わりまでに自立できるようになることが期待されています。産業開発局は、このポリシーで定義されているハイレベル権限委員会 (HLEC) の勧告に基づいて、プロジェクトに対する認可とインセンティブの支払いを行います。さらに、政府による資金/奨励金の放出は、その実績に依存します。

戦略 5

8. 物流への投資誘致

8.1. 物流業界の業界状況 -

ウッタルプラデーシュ州は、インドで物流セクターに業界としての地位を与えた先駆的な州であり、そのおかげでインド北部の物流産業にとって有利な投資先としての地位を確立しています。このような業界の地位は、2018 年の UP 倉庫保管および物流政策に従って、インド政府によって「インフラストラクチャの地位」を付与されたプロジェクトのみに拡大されました。

この新しいポリシーの下では、「業界ステータス」は、このポリシーで定義されているすべての適格プロジェクトに拡張されています。その結果、工業用地利用と工業用 FAR は、州内のすべての物流プロジェクトに適用されることになる。これにより、州内で物流業界が事業を立ち上げるコストが削減されます。

8.2. ビジネスのしやすさ

- 1) 許容高さ: この方針では、15 メートルを超える高さの構造物 (2016 年国家建築基準第 4 部のパラ 3.4.2 による) を許可しますが、その条件は、15 メートル (15 メートル) を超える定常的/継続的な人間の住居がないことです。州消防局の規定に従って適切な消火システムが設置されていること。消防署は、物流部門に関して、現場レベルの部隊に対して、この点に関する特別な指示を発するものとする。

- 2) ホワイトカテゴリー: 特定の倉庫および物流活動は汚染フットプリントと廃棄物の発生量が少ないことを考慮して、大気汚染、水質汚染、有害廃棄物の発生レベルに基づいたそのような活動の分類は随時合理化されます。州政府はすでに、UP Pollution Control Board (UPPCB) の規定に従って倉庫保管および物流活動を分類しています (GO no. 1 を参照)。 H 80284/ 213/ 2017-22、日付は 2022 年 8 月 26 日で、「白」カテゴリーとして記載されています。「ホワイトカテゴリー」に該当する活動の仕様は、GoUP 産業部門と協議の上、UPPCB によって随時見直されるものとします。

- 3) シングルウィンドウクリアランス: 州政府は Nivesh Mitra を通じて、州内の産業の設立と運営に対するオンライン NOC/クリアランス/承認を提供します。州内の倉庫および物流業界のビジネスをさらに容易にするために、この部門に必要な特定の認可/NoC/承認は個別にリストされ、ニヴェシュ・ミトラポータルに提供されます。

- 4) 24 時間 365 日の運営: 州内では倉庫の 24 時間 365 日の運営が許可されます。女性の雇用を促進するため、こうしたプロジェクトでは、州労働省が規定する女性従業員に対する安全、交通手段、その他の措置がすべて講じられている限り、本人の同意に基づいてすべてのシフト (夜勤を含む) で女性を雇用することも許可される。

確保されています。

8.3. 物流パークのファストトラック用地割り当て

- 8.3.1. UP 産業投資および雇用促進政策 2022 に規定されている産業開発局/開発局エリア内の優先土地割り当ては、この政策に定義されているように、最小限の設備投資 (パラグラフに基づく) で物流団地の開発のためのファストトラックベースで行われます。このポリシーの 9.3.1 (7) の 500 億ルピー。

a. Invest UP は、そのような迅速な土地割り当ての申請料とともにオンライン申請を受け取ると、DPR および同様に定められたその他のパラメータに基づいて申請を精査します。

b. インフラ産業開発委員長が議長を務める緊急土地割り当て委員会。

UP 産業投資および雇用促進政策 2022 に規定されている、Invest UP による精査に基づいて、そのような割り当てに対する最終承認が行われます。

8.3.2. 投資家が州政府に対し、工業開発局/開発局/都市地方団体/その他の通知地域外でロジスティックパークの土地を取得/購入するよう要求する場合、以下の規定が適用されます。

a. 政府が指定する結節局は、そのような適格な物流パークに必要な土地の少なくとも 1.25 倍を取得するよう手配し、そうして取得した追加の土地に少なくとも 4 つの物流ユニットまたは産業ユニットを設置できるようにします。

このような適格な物流パークは、販売可能面積の最大 80% まで割り当てることができます。

b. この条項に基づいて土地割り当ての提案を提出する際、適格な物流パークは、取得した追加の土地に追加の物流ユニットまたは工業ユニットを設置するための土地割り当ての提案を事前に提出することもできます。その場合、そのようなすべての土地は、追加のプロジェクト/ユニットも、投資レベルに関係なく、ファストトラック割り当ての対象として扱われます。

c. このスキームに基づく適格性を計算する目的では、物流パークの資本投資のみが考慮され、他の 4 つのユニットの資本投資は考慮されません。

d. 該当する物流パークが 4 ユニット未満の追加の土地割り当ての提案を提出した場合、ノード庁は独自の規則/手順に従って、物流ユニットまたは産業ユニットを設置するために残りの土地を割り当てます。

e. 割り当て費用は、購入/土地取得費用、実績に基づく内部および外部開発費用、および随時指定される管理費を含めた後に決定されるものとします。この点に関する詳細なガイドラインは別途発行されます。

f. Nodal Agency は、取得コスト/割り当て価格の全額を前払いするか、一部を前払いして銀行保証またはその他のメカニズムの形で全額を代理店に有利に確保することを決定する場合があります。裁判所の介入の結果として取得コストが高騰した場合は、該当するプロジェクトが負担する必要があります。

g. このような取得した土地の地図承認には、指定されたノード機関の細則が適用されるものとします。ただし、リース期間中、該当する物流パーク内の開発業者によるその後の区画/ユニットのリース/レンタルについては、指定されたノード代理店からの料金/承認は必要ありません。

8.3.3.安全性:対象プロジェクトが設置されている物流公園/ドライポート/航空貨物駅または工業地帯に新しい警察署/検問所を設置することが不可欠な場合、この目的のために土地が無償で提供されます。開発者/関係当局。

8.4.指定物流ゾーンの開発：

同州には、インドにおける物流ハブとして浮上する可能性の高い潜在的なゾーンがいくつかあります。例えば、州を通過しダドリ（グレート・ノイダ）で交差する国の2つの主要な貨物回廊であるWDFCとEDFCは、州が集水域に沿って複数の物流拠点を開発する大きな可能性を秘めています。同様に、著名な輸出ハブを接続する高速道路の広範なネットワークが世界各地に広がっています。

UP の縦横には、物流ハブとしても開発できるいくつかのポケットが近接して提供されます。今後建設予定のジュワール国際空港、地方国内空港、内陸水路などの主要インフラプロジェクトに近い他の地域も、州内で著名な物流ハブとして浮上する可能性がある。

A) かかるインフラストラクチャプロジェクトに近接する地域は、別の政府命令を通じて、州政府によって随時、指定物流ゾーンとして推進対象として特定されます。

B) かかるゾーンの開発については、州政府は、本政策の第 8.3 項に従って、産業開発局、開発局、特別地域局、規制地域、または都市地方団体に基づいて通知されていない地域の土地の取得を促進します。

C) 民間投資家には、この政策（第 9 章）の規定に従って、そのようなゾーンでの物流施設の開発に対して追加のインセンティブが提供されます。

D) 州政府はまた、通知された指定物流ゾーンに該当する地域における道路接続、電力供給、その他の基本的な設備を含む、これらの地域における外部インフラの開発を促進する。

8.5.インセンティブ制度

この政策は、物流インフラに魅力的な補助金とインセンティブを提供します。

- 1) 倉庫、サイロ、コールドチェーン施設などの保管施設。
- 2) マルチモーダルパーク、内陸コンテナを含む物流パークおよびドライポートデポ、コンテナ貨物ステーション、航空貨物ステーション。そして
- 3) トラックの停留所、民間貨物ターミナル、停泊所などのその他の施設ターミナルと内陸船舶。

このポリシーで定義されている適格プロジェクトには、主にフロントエンドとバックエンドの補助金が提供されます。以下の場合:

- フロントエンド補助金には、商業運転開始前に本ポリシーで定義されている適格プロジェクトに許可される免除/譲許が含まれます。このようなプロジェクトは、Nodal Agency に登録する必要があります。Nodal Agency は、申請の関連性と完全性を検証した後、固有の ID を発行します。現段階では、これらのインセンティブを利用するために、Letter of Comfort (LoC) は必須ではありません。ただし、申請者は後の段階で慰謝料 (LoC) を取得する必要があります。
- 最終的に LoC の制裁申請が拒否された場合、またはポリシーで定義されている適格投資期間内にプロジェクトが完了しなかった場合、またはポリシーの規定に違反した場合、申請者に免除/譲許として提供されるフロントエンドインセンティブは適用されます。申請者が提出した銀行保証を通じて回収されます。
- このポリシーに記載されている各対象プロジェクトに対するバックエンド補助金は、プロジェクトの完了と商業運転の開始後にのみ提供されるものとします。このような特典は、Nodal Agency によって Comfort Letter (LoC) が認可された適格プロジェクトにのみ提供されます。

9. インセンティブ制度

9.1. 貯蔵施設

9.1.1. 主要な定義

1. 発効日とは、本ポリシーが発効する日を意味します。
2. 有効期間とは、発効日から本ポリシーが有効な期間（5 年間）、または州政府による修正または廃止までの期間を意味します。
3. カットオフ日とは、投資がポリシーの発効日以降に開始される場合、プロジェクトの投資開始日を意味します。投資が発効日より前に開始された場合、締め切り日は保険契約の発効日となります。ただし、効力発生日以前に土地のみを取得した場合は、効力発生日以降に資本金に規定する他の投資家（土地を除く）に対する最初の投資が行われた日を締切日とみなします。日付。ただし、カットオフは、ポリシーの有効期間を超えて行うことはできません。
4. 適格保管施設プロジェクトとは、州内に設置される以下の施設を意味します。

ウツタル・ブラデーシュ州 -

私。このポリシーで定義されているように、10万平方フィートの最小面積と20億ルピーの最小資本投資で開発された倉庫を含む倉庫

ii. 最小面積 4 エーカーと最小資本でサイロを開発
このポリシーで定義されている300 億ルピーの投資

iii. このポリシーで定義されているように、コールド チェーン施設は 20,000 平方フィートの最小面積と 15 億ルピーの最小資本投資で開発されます。

5. 開発者とは、本規定に定義されている適格プロジェクトの開発を目的として設立された、所有者、パートナーシップ会社、協同組合、会社、信託、非政府組織 (NGO)、有限責任パートナーシップ (LLP) または SPV として登録された法人を意味します。ポリシー。

6. 運営者とは、本ポリシーで定義されている対象プロジェクトの施設が、事業運営のためにリース/レンタルで提供されている法人を意味します。このポリシーに基づいて対象プロジェクトに認められた特典/インセンティブは、該当する場合には、そのプロジェクトの開発者/運営者が引き続き利用できるものとします。「オペレーター」としての資格を得るために、最低リース/レンタル期間は必要ありません。

7. 適格な倉庫、サイロ、またはコールド チェーン施設プロジェクトに対する資本投資とは、インフラ施設の開発への投資を含む、土地、建物、取扱い設備、ユーティリティ、ツールおよび設備、およびその他の同様の資産に対して行われる投資を意味します。これには以下の費用が含まれます。

| | |
|----|---|
| 土地 | <p>土地の登記書類に記載されている実際の購入価格は、プロジェクトの土地代とみなされるものとします（印紙税と登録料の支払いを除く）。土地が UP 州産業開発公社 (UPSIDA) またはその他の州政府機関によって割り当てられている場合、実際に支払われた割り当て価格は土地の費用とみなされるものとします（印紙税と登録料の支払いを除く）。</p> <p>注: 総資本投資 (本ポリシーで定義されている実際の土地価格、建物、その他の建設、設備および設置、インフラ施設の総コストを含む) の最大 40% が、総資本投資として考慮されます。資本投資に到達した目的。</p> |
| 建物 | <p>建物とは、管理棟を含む、プロジェクトのために建設された新しい建物、またはプロジェクトのために新しく未使用の建物を取得したものを意味します。</p> <p>これには、主に商品の保管と取り扱いのために建設される新しい建物のコストが含まれます。これには、荷役装置、車両積み込みランプ、クロスドッキング施設、積み下ろし構造物を設置するための建築スペースが含まれます。</p> <p>建物には、試験および研究開発施設 (存在する場合) のために開発された化合物の費用も含まれます。また、保管および物流業務に関連するその他の建物は、実際に発生した支出に従って考慮されます。</p> <p>古い建物の取得にかかる費用や建物の修繕にかかる費用は考慮されません。</p> |
| 他の | その他の工事とは複合壁などの工事を指します |

| | |
|---|--|
| 構築する ション | ゲート、セキュリティキャビン、内部道路、井戸、水タンク、水道とガスの内部パイプラインネットワーク、およびその他の関連構造物。 |
| 装備する <small>nt& インストール済み 私たちは</small> | <p>設備と設置とは、輸送、基礎、組立て、設置、電化の費用を含む、保管および物流業務のための新しい国産/輸入設備または機械の取得コストを意味します。</p> <p>電化費用には変電所と変圧器の費用が含まれます。保管および積み込み/積み降ろしを含む物流作業に役立つその他のツールや機器も含まれるものとします。</p> <p>設備および設備には以下も含まれる場合があります。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. プロジェクトの敷地内でのみ輸送に使用される車両、およびその敷地内での商品の輸送にのみ使用される荷役機器。 2. 非従来型エネルギーを生成するための装置。 3. 自家発電用の機器。 4. 公害防止対策のための設備 5. 廃棄物管理のための設備 6. 荷役のロボット化や自動化など効率的な業務を実現するスマート物流機器 7. 試験および研究開発機器 (存在する場合) |
| <small>インフラストラクチャー</small> 施設 | <p>新しい道路、下水道、排水、送電線、その他のインフラストラクチャー（ユニットの運用に不可欠なその他の施設を含む）、鉄道線路/側線（自家用のみ）などの基本的な設備の開発コスト。</p> <p>企業の敷地と主要インフラ幹線を接続します。</p> |

8.不適格な資本投資には運転資本が含まれます。のれん;予備および術前の費用。利息は資本化されます。技術・技術ノウハウの取得のために帳簿に計上された費用。コンサルティング料金。王族;デザインと図面。特許、ライセンス、ソフトウェアおよび知的財産権、および自社使用を除く発電。

このようなヘッドは資本投資の計算には考慮されません。

9.適格投資期間(EIP)とは、ポリシーで定義されている適格な倉庫/サイロ/コールドチェーン施設プロジェクトによる投資を完了するまでの期間を意味します。EIPの期間は、有効期間内の投資初日から最長3年間、または商業運転開始日のいずれか早い方までの期間となります。

10.適格資本投資(ETI)とは、ポリシーで定義されている適格投資期間中に行われた資本投資を意味します。

- a. 資本投資が発効日より前に開始された場合、資本投資の少なくとも80%は発効日以降、適格投資期間内に行われるべきであり、同じ期間内に行われなければなりません。

資本投資は、許容されるインセンティブの合計を決定するための適格資本投資として考慮されます。

b.ただし、土地への投資が発効日より前に行われた場合、その土地への投資はいかなるインセンティブも受けられませんが、プロジェクトの適格性を決定するために簿価での土地の評価が考慮されます。

11. Nodal Agency とは、UPSIDA を意味します。UPSIDA は、政策に基づく奨励金の申請を処理し、政策で拡張された他の特典を促進するためにさまざまな国務省と調整する責任を負います。

9.1.2.インセンティブ

(A) フロントエンド補助金

| Sl | ヘッド | インセンティブ |
|---|--------------------|---|
| 1 | 印紙税の免除 | <p>土地を購入または賃貸した場合（少なくとも 10 年間）の印紙税は、以下の税率で免除されます。</p> <ul style="list-style-type: none"> • ブンデルカンド州とプールヴァンシャル州、および「タージトラベジウムゾーン」の対象となる地域では 100% • マディヤンチャルとバスシマンチャルでは 75% 免除（除く） ゴータンブッダ ナガル & ガーズィヤーバード) • ゴータンブッダ ナガルとガーズィヤーバードでは 50% 免除 <p>免除は、免除額と同額の銀行保証を印紙登録局に提出することにより提供され、許容期間内に商業活動が開始されると解除されます。土地利用転換手数料の 75% が免除されます</p> |
| 2 | 土地利用転換手数料の譲歩 | <p>利権は、利権と同額の銀行保証を関連する国家当局/政府機関に提出することにより提供され、許容期間内に商業運転が開始されると解除されるものとします。</p> |
| 3 | における免除 発達 料金 | <p>開発料金の 75% が免除されます</p> <p>免除は、関連する国家当局/政府機関に免除額と同額の銀行保証を提出することによって提供され、許容期間内に商業活動が開始されると解除されます。</p> |
| 4 | 地面 カバレッジ | <p>このような独立型保管施設は、地上被覆率が 60% まで許可されます。注: 上記の免除/譲許は、ノード庁が発</p> |
| <p>行した固有の ID の確認に基づいて関連部門によってのみ提供され、ノード庁に詳細が通知されます。</p> | | |

(B)バックエンド補助金:

| SIプロジェクト | インセンティブ |
|--|---|
| 1 資本補助金 | <p>倉庫/サイロ/コールドチェーン施設への資本補助金は、以下の条件に従って適格資本投資の 15% の割合で提供されます。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 州内のどこにでもそのような施設を設置するには最大 50 億ルピー。 • 指定された物流ゾーン内にそのような施設を設置する場合、最大 1,000 万ルピー (第 8.4 項による) <p>注: 商業運営開始後に一括で支払われます。</p> |
| 2 電気義務免除 | 電気税は10年間100%免除されます。 |
| 3 品質認定費用の払い戻し | <p>品質認証費用の払い戻しは、プロジェクトごとに最大 INR 500 万を上限として、支払われた費用の 50% の割合で提供されます。</p> <p>注: 商業運営開始後に一括で支払われます。</p> |
| 4 スキル発達補助金 | スキル開発補助金は、プロジェクトごとに 5 年間、年間最大 50 人の研修生まで 6 か月間、研修生 1 人あたり毎月 INR1000 の奨学金の払い戻しとして提供されます。 |
| <p>注: 1) プ</p> <p>プロジェクトに提供される免除を含むすべての利益の合計は、ポリシーで定義されている適格資本投資の 100% を超えてはなりません。</p> <p>2) これに向けて、償還は、商業運転の開始と、Nodal Agency によって発行された固有の ID (存在する場合) に対して申請者が利用した免除の評価後に、あらゆるプロジェクトに対して行われるものとします。</p> <p>3) この政策に基づいて恩恵を受けるプロジェクトは、政府から許容される恩恵を受ける資格があります。 インドの計画農業インフラ基金の基金。</p> | |

9.2. ドライポート

9.2.1. 主要な定義

1. 発効日とは、本ポリシーが発効する日を意味します。
2. 有効期間とは、発効日から本ポリシーが有効な期間 (5 年間) 、または州政府による修正または廃止までの期間を意味します。
3. カットオフ日とは、投資がポリシーの発効日以降に開始される場合、プロジェクトの投資開始日を意味します。投資が発効日より前に開始された場合、締め切り日は保険契約の発効日となります。ただし、発効日より前に土地のみを取得した場合は、いずれかの土地に対する最初の投資が行われた日となります。

資本投資で定義されるその他のヘッド（土地を除く）は、発効日以降に行われたものはカットオフ日とみなされます。ただし、カットオフは、ポリシーの有効期間を超えて行うことはできません。

4.対象となるドライポートプロジェクトとは、ウツタル州に設置される以下の施設を意味します。

ブラデシュ州 -

私。内陸コンテナ・デポ（ICD）は、10エーカーの最小面積と50億ルピーの最小資本投資で開発され、そのような固定設備またはその他の機器、機械などを備え、税関管理下で荷物を積んだ輸出入コンテナの取り扱いおよび/または通関サービスを提供します。保税貨物または非保税貨物の保管施設を備えています。このようなプロジェクトでは、効率的な運営に必要な内部道路接続、税関/非税関保税倉庫、トラックターミナル、その他の共通ユーザー施設などのインフラ施設を提供する必要があります。

ii.航空貨物ステーション（AFS）を含むコンテナ貨物ステーション（CFS）は、最小面積 10 エーカー、最小資本投資 50 億ルピーのドライポート/空港施設として開発され、固定設備またはその他の設備、機械などを備えています。税関の管理下にある、保税または非保税貨物の保管施設、駐車場およびその他の業務遂行に必要な施設を備えた、荷物を積んだ輸出入コンテナの通関。このようなプロジェクトでは、効率的な運営に必要な内部道路接続、鉄道側線、税関/非税関保税倉庫、トラックターミナル、その他の共通ユーザー施設などのインフラ施設を提供する必要があります。

5.開発者とは、本規定に定義されている適格プロジェクトの開発を目的として設立された、所有者、パートナーシップ会社、協同組合、会社、信託、非政府組織（NGO）、有限責任パートナーシップ（LLP）または SPV として登録された法人を意味します。ポリシー。

6.運営者とは、本ポリシーで定義されている対象プロジェクトの施設が、事業運営のためにリース/レンタルで提供されている法人を意味します。このポリシーに基づいて対象プロジェクトに認められた特典/インセンティブは、該当する場合には、そのプロジェクトの開発者/運営者が引き続き利用できるものとします。「オペレーター」としての資格を得るために、最低リース/レンタル期間は必要ありません。

7. ICD/CFS/AFS への資本投資とは、土地、建物、取扱い設備、公共料金、工具および設備、その他の同様の資産に対して行われる投資を意味し、インフラ施設の開発への投資も含まれます。これには以下の費用が含まれます。

| | |
|----|---|
| 土地 | 土地の登記書類に記載されている実際の購入価格は、プロジェクトの土地代とみなされるものとします（印紙税と登録料の支払いを除く）。土地が UP 州産業開発公社 (UPSIDA) またはその他の州政府機関によって割り当てられている場合、 |
|----|---|

| | |
|---|---|
| | <p>実際に支払われた割り当て価格は、土地の価格とみなされるものとし ます（印紙税と登録料の支払いは除きます）。</p> <p>注: 総資本投資 (本ポリシーで定義されている実際の土地価格、建物、その他の建設、設 備および設置、インフラ施設の総コストを含む) の最大 40% が、総資本投資として考 慮されます。資本投資に到達した目的。</p> |
| <p>建物 建物</p> | <p>とは、プロジェクトのために建設された新しい建物、または管理棟を含 む、プロジェクトのために新しく未使用の建物を取得することを意味し ます。</p> <p>以下の目的で建設される新しい建物の費用は、実際に発生した支出に応じて考慮されま す。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 一貫輸送貨物輸送、貨物移動、 車両サービスエリアを含む運送業（駐車場、休憩スペースを除く） • 荷役機械 の設置 • 梱包、再梱包、梱包などの付加価値サービス 加工と再加工 • 保税保管を含む商品保管施設、および通関サービスと検疫ゾーンを含むEXIM通 関サービス • 試験施設および研究開発施設 (存在する場合) • その他物流業務に関連する建物 • 物流サービスプロバイダーのオフィススペース、 輸送業者と行政 <p>古い建物の取得にかかる費用や建物の修繕にかかる費用は考慮されません。</p> |
| <p>その他 の構造 ション</p> | <p>その他の工事とは、複合壁や門、警備室、内部道路、井戸、貯水タンク、水道やガスの内部 パイプライン網などの工事、その他の関連工事を指します。</p> |
| <p>装備する nt& インストール済み 私たちは</p> | <p>設備および設置とは、輸送、基礎、組立て、据え付けおよび電化の費用を含む、物流業務 用の新しい国産/輸入の設備または機械を取得する費用を意味します。</p> <p>電化費用には変電所と変圧器の費用が含まれます。積み下ろしを含む物流作業に役立つ その他のツールや機器も含まれます。</p> <p>設備および設備には以下も含まれる場合があります。 1. プ ロジェクトの敷地内でのみ輸送に使用される車両、およびその敷地内での商品の輸送 にのみ使用される資材運搬装置。</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 非従来型エネルギーを生成するための装置。 3. 自家発電用の機器。 4. 公害防止対策のための設備 |

| | |
|-------------------|--|
| | <p>5. 廃棄物管理用設備</p> <p>6. 効率的な業務を実現するスマート物流機器 マテリアルハンドリングにおけるロボット工学と自動化を含む</p> <p>7. 試験および研究開発機器 (存在する場合)</p> |
| インフラストラクチャー 施設 | <p>当該施設には、企業の敷地と主要なインフラ幹線を結ぶ内部道路、下水道、排水、送電線、インフラストラクチャー（ユニットの運営に不可欠なその他の施設を含む）、鉄道線路/側線（専用使用のみ）が含まれます。</p> |

8. 不適格な資本投資には運転資本が含まれます。のれん; 予備および術前の費用。利息は資本化されます。技術・技術ノウハウの取得のために帳簿に計上された費用。コンサルティング料金。王族; デザインと図面。特許、ライセンス、ソフトウェアおよび知的財産権、および自社使用を除く発電。

このようなヘッドは資本投資の計算には考慮されません。

9. 適格投資期間(EIP) とは、ポリシーで定義されている適格な ICD/CFS/AFS プロジェクトによる投資を完了する期間を意味します。
EIP の期間は、有効期間内の投資初日から最長 5 年間、または商業運転開始日のいずれか早い方までとなります。

10. 適格資本投資(ETI) とは、ポリシーで定義されている適格投資期間中に行われた資本投資を意味します。

a. 資本投資が発効日より前に開始された場合、資本投資の少なくとも 80% は発効日以降、適格投資期間中に行われるべきであり、同じ資本投資は許容合計額を決定するための適格資本投資として考慮されます。インセンティブ。

b. ただし、土地への投資が発効日より前に行われた場合、その土地への投資はいかなるインセンティブも受けられませんが、プロジェクトの適格性を決定するために簿価での土地の評価が考慮されます。

11. Nodal Agency とは UPSIDA を意味し、政策に基づく奨励金の申請を処理し、政策で拡張された他の利益を促進するためにさまざまな国務省と調整する責任を負います。

9.2.2.インセンティブ

(A) フロントエンド補助金:

| Sl | ヘッド | インセンティブ |
|---|--------------------|---|
| 1 | 印紙税の免除 | <p>印紙税の免除は、ICD/CFS/AFS プロジェクトを設立するために（少なくとも 10 年間）購入または賃貸した土地に対して 100% の割合で適用されます。</p> <p>州</p> <p>免除は、免除額と同額の銀行保証を印紙登録局に提出することにより提供され、許容期間内に商業活動が開始されると解除されます。</p> |
| 2 | 土地利用権転換手数料 | <p>土地利用転換手数料の75%が免除されます。</p> <p>利権は、利権と同額の銀行保証を関連する国家当局/政府機関に提出することにより提供され、許容期間内に商業運転が開始されると解除されるものとします。</p> |
| 3 | における免除 発達 料金 | <p>開発費の75%が免除される</p> <p>免除は、関連する国家当局/政府機関に免除額と同額の銀行保証を提出することによって提供され、許容期間内に商業活動が開始されると解除されます。</p> |
| 4 | 地面 カバレッジ | <p>スタンドアロンの ICD/CFS/AFS プロジェクトは、地上被覆率が 60% まで許可されます。注: 上記の免除/譲歩は、ノード局が発</p> |
| <p>行した一意の ID の確認に基づいて関連部門によってのみ提供され、詳細はノード局に通知されます。ノーダルエージェンシー。</p> | | |

(B) バックエンド補助金:

| Sl | プロジェクト | インセンティブ |
|----|-----------|--|
| 1 | 資本 補助金 | <p>適格資本金の25%の資本補助金</p> <p>投資は、以下の条件に従って ICD/CFS/AFS に提供されるものとします。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 州内の任意の場所でプロジェクトを立ち上げる場合、最大 2,500 億ルピー。 • 指定された物流ゾーン内でプロジェクトを立ち上げるための最大 INR 50,000 (第 8.4 項による) <p>注: 上記のインセンティブの 75% は、プロジェクト総コストの 25%、50%、75%、100% で発生した支出に基づいて 4 回に分けて提供されます。次の 10% は公園内の全ユニットへの土地割り当て完了時に提供され、最後の 15% はユニットの 80% が商業運転を開始した後に解放されます。</p> |

| | | |
|--|----------------|--|
| 2 | 電気 義務 免除 | 電気税は10年間100%免除されます。 |
| 3 | スキル 発達 | スキル開発補助金は、プロジェクトごとに 5 年間、年間最大 50 人の研修生まで 6 か月間、研修生 1 人あたり月額 1,000 インドルピーの給与の払い戻しとして提供されます。 |
| <p>注: 1) プ プロジェクトに提供される免除を含むすべての利益の合計は、ポリシーで定義されている適格資本投資の 100% を超えてはなりません。</p> <p>2) これに向けて、商業運営の開始と、Nodal Agency によって発行された固有の ID (存在する場合) に対して申請者が利用した免除の評価後のプロジェクトに対して払い戻しが提供されるものとします。</p> | | |

9.3.ロジスティクスパーク

9.3.1.主要な定義

- 1.発効日とは、本ポリシーが発効する日を意味します。
- 2.有効期間とは、発効日から本ポリシーが有効な期間（5 年間）、または州政府による修正または廃止までの期間を意味します。
- 3.カットオフ日とは、投資がポリシーの発効日以降に開始される場合、プロジェクトの投資開始日を意味します。投資が発効日より前に開始された場合、締め切り日は保険契約の発効日となります。ただし、効力発生日以前に土地のみを取得した場合は、効力発生日以降に資本金に規定する他の投資家（土地を除く）に対する最初の投資が行われた日を締切日とみなします。日付。ただし、カットオフは、ポリシーの有効期間を超えて行うことはできません。
- 4.適格な物流パークプロジェクトとは、州内の少なくとも 25 エーカーの土地で開発され、以下の施設（目安）を提供するプロジェクトを意味します。
 - 私。貨物の集約/分別、仕分け、グレーディング、梱包/再梱包、タグ付け/ラベル貼付、流通/消費者流通、貨物とコンテナの複合輸送、開放型および/または密閉型保管、温度管理および/または常温保管などの物流施設、カスタム保税倉庫、コンテナ貨物ステーション、コンテナターミナル、マテリアルハンドリング機器、および商品の取り扱いと移動のためのその他の物流関連施設。
 - ii.市内道路、市内公共交通機関、送電線、給電線、通信施設、広場および緑地、配水および増水施設、下水および排水管、排水処理および処分施設、消防車の手配、およびその他の施設などのインフラ施設要求事項。

iii. 寮、ゲストハウス、食堂、保健センターおよび薬局、ガソリンポンプおよびEV充電ステーション、銀行および金融、オフィススペースおよび管理事務所などのビジネスおよび商業施設。

iv. ウェイトブリッジ、スキル開発センター、コンピュータセンター、下請契約交換所、コンテナ貨物ステーション、生産検査センター、車両および生産機械の修理工場などの共通施設。

5. 開発者とは、本規定に定義されている適格プロジェクトの開発を目的として設立された、所有者、パートナーシップ会社、協同組合、会社、信託、非政府組織 (NGO)、有限責任パートナーシップ (LLP) または SPV として登録された法人を意味します。ポリシー。

6. 運営者とは、本ポリシーで定義されている対象プロジェクトの施設が、事業運営のためにリース/レンタルで提供されている法人を意味します。このポリシーに基づいて対象プロジェクトに認められた特典/インセンティブは、該当する場合には、そのプロジェクトの開発者/運営者が引き続き利用できるものとして、「オペレーター」としての資格を得るために、最低リース/レンタル期間は必要ありません。

7. ロジスティクスパークへの資本投資とは、土地、建物、取扱い設備、公共料金、工具および設備、その他の同様の資産に対して行われる投資を意味し、インフラ施設の開発への投資も含まれます。これには以下の費用が含まれます。

| | |
|----|---|
| 土地 | <p>土地の登記書類に記載されている実際の購入価格は、プロジェクトの土地代とみなされるものとして (印紙税と登録料の支払いを除く)。土地が UP 州産業開発公社 (UPSIDA) またはその他の州政府機関によって割り当てられている場合、実際に支払われた割り当て価格は土地の費用とみなされるものとして (印紙税と登録料の支払いを除く)。</p> <p>注: 総資本投資 (本ポリシーで定義されている実際の土地価格、建物、その他の建設、設備および設置、インフラ施設の総コストを含む) の最大 40% が、総資本投資として考慮されます。資本投資に到達した目的。</p> |
| 建物 | <p>建物とは、プロジェクトのために建設された新しい建物、または管理棟を含む、プロジェクトのために新しく未使用の建物を取得することを意味します。</p> <p>以下の目的で建設される新しい建物の費用は、実際に発生した支出に応じて考慮されます。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 複合一貫輸送、貨物集約/ 隔離および移動エリア • 車両サービスエリアを含む輸送エリア (駐車場、休憩スペースを除く) • 梱包、再梱包、梱包などの付加価値サービス <p>加工と再加工</p> |

| | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • 保税倉庫を含む商品保管施設、開閉式保管と温度管理ストレージ • 通関を含むEXIM通関サービスサービスと隔離ゾーン • 試験施設および研究開発施設用の複合施設 (存在する場合) • その他物流業務に関連する建物 • 物流サービスプロバイダー、運送業者、管理者のための管理スペースとオフィススペース • 寮、ゲストハウス、食堂、保健センターと薬局、ガソリンポンプとEV充電ステーション、銀行と金融を含む商業ビル。 • 計量ブリッジ、スキル開発センター、コンピュータセンター、下請契約交換所、コンテナ貨物ステーション、生産検査センター、車両および生産機械の修理工場などの共通施設の複合施設。 <p>古い建物の取得にかかる費用や建物の修繕にかかる費用は考慮されません。</p> |
| <p>その他の構造 ション</p> | <p>その他の工事とは、複合壁や門、警備室、内部道路、井戸、貯水タンク、水道やガスの内部パイプライン網などの工事、その他の関連工事を指します。</p> |
| <p>装備する nt& インストール済み 私たちは</p> | <p>設備および設置とは、輸送、基礎、組立て、据え付けおよび電化の費用を含む、物流業務用の新しい国産/輸入の設備または機械を取得する費用を意味します。</p> <p>荷積み・荷降ろし、貨物の集約・分別、コンテナ貨物ステーション、コンテナターミナル、マテハン機器、物品の取り扱いや移動のためのその他の物流関連施設などの物流業務に役立つその他のツールや機器も含まれます。電化費用には変電所と変圧器の費用が含まれます。</p> <p>設備および設備には以下も含まれる場合があります。 1. プロジェクトの敷地内でのみ輸送に使用される車両、およびその敷地内での商品の輸送にのみ使用される資材運搬装置。</p> <p>2. 非従来型エネルギーを生成するための装置。 3. 自家発電用の機器。 4. 公害防止対策のための設備 5. 廃棄物管理のための設備</p> <p>6. ロボット工学やマテハンの自動化など、効率的な業務を実現するスマート物流機器</p> <p>7. 試験および研究開発機器 (存在する場合)</p> |
| <p>インフラストラクチャー キャプチャ</p> | <p>当該施設には、市内道路、市内公共交通機関、送電線、給電線、通信施設、</p> |

| | |
|----------|---|
| オープンスペース | および緑地スペース、配水および増水施設、下水および排水ライン、排水処理および廃棄施設、消防車の配置、および企業の敷地と主要インフラを結ぶ鉄道線/側線を含む、プロジェクトの運営に不可欠なその他の施設幹線も含める。 |
|----------|---|

8. 不適格な資本投資には運転資本が含まれます。のれん; 予備および術前の費用。利息は資本化されます。技術・技術ノウハウの取得のために帳簿に計上された費用。コンサルティング料金。王族; デザインと図面。特許、ライセンス、ソフトウェアおよび知的財産権、および自社使用を除く発電。

このようなヘッドは資本投資の計算には考慮されません。

9. 適格投資期間(EIP) とは、ポリシーで定義されている適格なロジスティクスパークプロジェクトによる投資を完了するまでの期間を意味します。 EIP の期間は、有効期間内の投資初日から最長 5 年間、または商業運転開始日のいずれか早い方までとなります。

10. 適格資本投資(ECI) とは、ポリシーで定義されている適格投資期間中に行われた資本投資を意味します。

a. 資本投資が発効日より前に開始された場合、資本投資の少なくとも 80% は発効日以降適格投資期間中に行われるべきであり、同じ資本投資は許容合計額を決定するための適格資本投資として考慮されます。インセンティブ。

b. ただし、土地への投資が発効日より前に行われた場合、その土地への投資はいかなるインセンティブも受けられませんが、プロジェクトの適格性を決定するために簿価での土地の評価が考慮されます。

11. Nodal Agency とは、UPSIDA を意味します。UPSIDA は、政策に基づく奨励金の申請を処理し、政策で拡張された他の特典を促進するためにさまざまな国務省と調整する責任を負います。

9.3.2.インセンティブ

(A) フロントエンド補助金:

| SI | ヘッド | インセンティブ |
|----|--------------------|--|
| 1 | 印紙税の免除 | <p>印紙税の免除は、州内のどこにでもロジスティクスパークを設置するために購入またはリース（少なくとも10年間）された土地に対して100%の割合で提供されます。</p> <p>免除は、免除額と同額の銀行保証を印紙登録局に提出することにより提供され、許容期間内に商業活動が開始されると解除されます。</p> |
| 2 | 土地利用権転換手数料 | <p>土地利用転換手数料の 75% が免除されます。</p> <p>利権は、利権と同額の銀行保証を関連する国家当局/政府機関に提出することにより提供され、許容期間内に商業運転が開始されると解除されるものとします。</p> |
| 3 | における免除 発達 料金 | <p>開発費の75%が免除される</p> <p>免除は、関連する国家当局/政府機関に免除額と同額の銀行保証を提出することによって提供され、許容期間内に商業活動が開始されると解除されます。</p> |
| 4 | 地面 カバレッジ | <p>物流パークプロジェクトでは、セットバック、防火およびその他の FSI 規制を条件として、全体の敷地面積 60% が許可されます。</p> |
| 5 | その他 の施設 | <p>1) 物流パークは、他の非物流サービス、すなわち商業施設および共用施設を提供するために総敷地面積の最大 30% を使用することが許可されます (9.3.1 (4) iii, iv に定義)。</p> <p>2) 物流パークは、「物流施設」(9.3.1 (4)(i) 項で定義)については 1 の FSI が許可され、その他の非物流施設、つまり商業施設および共用施設 (定義どおり)については 1.5 までの FSI が許可されます。パラグラフ 9.3.1 (4) iii, iv)。</p> <p>3) フローティング FSI は、「物流施設」のエリアから非物流施設のエリアへ (第 9.3.1 項 (4) iii, iv に従って)、またはその逆は許可されませんが、FSI のフローティングは、以下の範囲内では許可されます。「物流施設」と「非物流施設」のそれぞれの分野。</p> <p>4) フローティング FSI とは、未使用の FSI 手段を別の建物へのプロジェクトで使用することを意味します。物流または非物流において許容される FSI は、同一セクションでのみ使用できます。 あるセクションの残りの FSI を別のセクターで使用することはできません。</p> |

注: 上記の免除/減免は、ノード機関が発行した固有の ID の確認に基づいてのみ関連部門によって提供され、詳細はノード機関に通知されます。

(B) バックエンド補助金:

| SIプロジェクト | インセンティブ |
|--|---|
| 1 資本補助金 | <p>適格資本投資の 25% の割合で資本補助金が、以下の条件に従ってロジスティクスパークの開発業者に提供されます。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 州内の任意の場所でプロジェクトを立ち上げる場合、最大 2,500 億ルピー。 • 指定された物流ゾーン内でプロジェクトを立ち上げるための最大 INR 50,000 (第 8.4 項による) <p>注: 上記のインセンティブの 75% は、プロジェクト総コストの 25%、50%、75%、100% で発生した支出に基づいて 4 回に分けて提供されます。次の 10% は公園内の全ユニットへの土地割り当て完了時に提供され、最後の 15% はユニットの 80% が商業運転を開始した後に解放されます。</p> |
| 2 電気義務免除 | 電気税は10年間100%免除されます。 |
| 3 スキル発達 | スキル開発補助金は、パークごとに 5 年間、年間最大 50 人の研修生まで 6 か月間、研修生 1 人あたり月額 1,000 インドルピーの割合で奨学金の払い戻しとして提供されます。 |
| <p>注: 1) プ プロジェクトに提供される免除を含むすべての利益の合計は、ポリシーで定義されている適格資本投資の 100% を超えてはなりません。</p> <p>2) これに向けて、商業運営の開始と、Nodal Agency によって発行された固有の ID (存在する場合) に対して申請者が利用した免除の評価後のプロジェクトに対して払い戻しが提供されるものとします。</p> | |

9.4.内陸水路施設

9.4.1.停泊ターミナル

- 1.発効日とは、本ポリシーが発効する日を意味します。
- 2.有効期間とは、発効日から本ポリシーが有効な期間（5 年間）、または州政府による修正または廃止までの期間を意味します。
- 3.カットオフ日とは、投資がポリシーの発効日以降に開始される場合、プロジェクトの投資開始日を意味します。投資が発効日より前に開始された場合、締め切り日は

ポリシーの発効日。ただし、効力発生日以前に土地のみを取得した場合は、効力発生日以降に資本金に規定する他の投資家（土地を除く）に対する最初の投資が行われた日を締切日とみなします。日付。ただし、カットオフは、ポリシーの有効期間を超えて行うことはできません。

4. 停泊ターミナルとは、貨物の荷降ろしや積み込みを容易にするために、州内の国道 1 号水路沿いに建設されたターミナルを指します（非専用使用）。貨物の荷役能力が 5000 トン以上、設備投資が最小限の内陸船舶を対象とします。土地代)20ルピー

数千万億

5. 適格な停泊ターミナルの設備投資とは、開発投資を含む、州内で開発されたターミナルを運営するための荷役設備、ユーティリティ、ツール、設備およびその他の固定資産の建設、調達および設置に行われた投資を含む、かかる停泊ターミナルの開発コストを意味します。インフラ施設の費用（土地代を除く）。
6. 不適格な資本投資には運転資本が含まれます。のれん; 予備および術前の費用。利息は資本化されます。技術・技術ノウハウの取得のために帳簿に計上された費用。コンサルティング料金。王族; デザインと図面。特許、ライセンス、ソフトウェアおよび知的財産権、および自社使用を除く発電。

このようなヘッドは資本投資の計算には考慮されません。

7. 適格投資期間（EIP）とは、ポリシーで定義されている適格プロジェクトの開発のための投資を完了する期間を意味します。EIP の期間は、有効期間内の最初の投資日から最長 5 年間、または商業運転開始日のいずれか早い日までとなります。
8. 適格資本投資 (ECI) とは、ポリシーで定義されている適格投資期間中に行われた資本投資を意味します。

a. 資本投資が発効日より前に開始された場合、資本投資の少なくとも 80% は発効日以降、適格投資期間中に行われるべきであり、同じ資本投資は許容合計額を決定するための適格資本投資として考慮されます。インセンティブ。

b. ただし、土地への投資が発効日より前に行われた場合、その土地への投資はいかなるインセンティブも受けられませんが、プロジェクトの適格性を決定するために簿価での土地の評価が考慮されます。

9. 開発者とは、本規定に定義されている適格プロジェクトの開発を目的として設立された、所有者、パートナーシップ会社、協同組合、会社、信託、非政府組織 (NGO)、有限責任パートナーシップ (LLP)、または SPV として登録された法人を意味します。ポリシー。

10. 運営者とは、本ポリシーで定義されている対象プロジェクトの施設が事業用のリース/レンタルで提供されている法人を意味します。

オペレーション。このポリシーに基づいて対象プロジェクトに認められた特典/インセンティブは、該当する場合には、そのプロジェクトの開発者/運営者が引き続き利用できるものとします。「オペレーター」としての資格を得るために、最低リース/レンタル期間は必要ありません。

11. ノード機関とは、政策に基づく奨励金の申請を処理し、政策で拡張された他の利益を促進するためにさまざまな国務省と調整する命令を通じて州政府によって指定された機関を意味します。

12. インセンティブ

A) 州政府は、ウツタルプラデーシュ州に建設予定の国立水路-1 の集水域に沿って停泊ターミナルを設置するための投資を促進するものとする。州政府は、指定されたノード機関を通じてそのような施設の開発のために土地を提供するものとする。

B) かかる土地は PPP ベースで最大 30年間提供されます。
フェーズ 1 では、最大 6 つのそのようなプロジェクトの開発と運用のための Build Own Operate Transfer (BOOT) モデルに数年かかります。このような端末の開発者を選択するための入札パラメータは、最小譲歩期間に基づくものとします。

C) 開発された土地およびその他すべてのインフラを含むプロジェクトの所有権は、コンセッション期間終了後、州政府に譲渡されます。この点に関する詳細なガイドラインは別途発行されます。

D) かかる停泊ターミナルの開発者には、かかるターミナルの開発に関する本政策に定義されている適格資本投資の 20% の割合で、最大 15 億ルピーの資本補助金が提供されます。この補助金はプロジェクト完了後、年3回に分けて支払われます。

E) そのような施設は、インフラ開発の適時の計画、監視、レビューのために、ガティ・シャクティ首相マスタートープランに含まれるものとする。

注記：

私。土地を提供する場所は、利害関係者の協議を経て、指定されたノード機関の勧告に基づき、この方針に基づいて設置された権限委員会 (EC)によって決定されます。

ii. プロジェクトの最大数は、このポリシーに基づいて設立されたハイレベル権限委員会 (HLEC) による指定ノード機関の推奨に基づいて増加する場合があります。HLEC はまた、そのような新しい停泊ターミナルの開発を決定し、州内にある他の水路に対してこの政策に従ってインセンティブを提供することを決定する可能性があります。

9.4.2.内陸船

- 1.内陸船舶とは、2021 年内陸船舶法に基づいて州に登録され、州内に建設される予定の国道 1 号線の集水域で運航するための最小容量 500 トンの「船舶」を意味します。
- 2.購入国道 1 号線沿いの州内での運航のために上記で定義された内陸船舶を購入するための補助金は、船舶の製造業者を通じて提供されます。このような補助金は 25% の割合で提供されます。

実際の購入費用のうち、船舶 1 隻あたり最大 5 億ルピーが適用されます。
3. 補助金は、政策の有効期間中に購入された内陸船舶の最初の 10 隻に提供されます。ただし、1 事業体につき最大 4 隻の船舶を購入することを条件とします。
- 4.ノード機関とは、政策に基づく奨励金の申請を処理し、政策で拡張された他の利益を促進するためにさまざまな国務省と調整する命令を通じて州政府によって指定された機関を意味します。

注: プロジェクトの最大数は、このポリシーに基づいて設立されたハイレベル権限委員会 (HLEC) による指定ノード機関の推奨に基づいて増加する場合があります。HLEC はまた、州内にある他の水路について、この政策で定義されている内陸船舶に奨励金を与えることを決定する場合があります。

9.5.貨物ターミナル

9.5.1.重要な用語

- 1.発効日とは、本ポリシーが発効する日を意味します。
- 2.有効期間とは、発効日から本ポリシーが有効な期間（5 年間）、または州政府による修正または廃止までの期間を意味します。
- 3.カットオフ日とは、投資がポリシーの発効日以降に開始される場合、プロジェクトの投資開始日を意味します。投資が発効日より前に開始された場合、締め切り日は保険契約の発効日となります。ただし、効力発生日以前に土地のみを取得した場合は、効力発生日以降に資本金に規定する他の投資家（土地を除く）に対する最初の投資が行われた日を締切日とみなします。日付。ただし、カットオフは、ポリシーの有効期間を超えて行うことはできません。
- 4.専用側線または貨物ターミナルを含む適格貨物ターミナルプロジェクトとは、以下の 2 種類のプロジェクトを意味します。

私。ガティ シャクティ スキームに基づいて承認されたプロジェクト: 州内に設置され、インド政府のガティ シャクティ マルチモーダル貨物ターミナル (GCT) スキーム 2021 に基づいて承認された唯一のグリーンフィールド貨物ターミナル (専用側線または民間貨物ターミナルを含む)。GO 2021/TC (FM を参照)このポリシーの有効期間中、2021 年 12 月 15 日付けの)/ 18/ 23

ii.ガティ シャクティ スキームに基づいて承認されたプロジェクト以外のプロジェクト:州内の共通ユーザー施設 (専用使用ではない) として、最小資本投資 (土地を除く) で最小 10 エーカーの土地面積に開発されたグリーンフィールド貨物ターミナル (私有側線または私設貨物ターミナルを含む) のみコスト)2000万ルピー

5.ガティ シャクティ スキームに基づいて承認されたプロジェクトと GCT 承認以外のプロジェクトの両方の資本投資とは、GCT スキーム 2021 に基づいて承認されたグリーンフィールド貨物ターミナルの開発コストを意味し、離陸地点以降は GCT 運営会社またはその他の開発者が負担します。ただし、土地代、環状線の開発費、インド鉄道が負担するその他の資本費 (インド政府のガティ・シャクティ・マルチモーダル貨物ターミナル (GCT)計画2021の第5条による) 、またはその他の鉄道が負担する資本費は除きます。中央/州政府部門/機関。

6.不適格な資本投資には運転資本が含まれます。のれん;予備および術前の費用。利息は資本化されます。技術・技術ノウハウの取得のために帳簿に計上された費用。コンサルティング料金。王族;デザインと図面。特許、ライセンス、ソフトウェアおよび知的財産権、および自社使用を除く発電。

このようなヘッドは資本投資の計算には考慮されません。

7.適格投資期間 (EIP)とは、ポリシーで定義されている適格プロジェクトの開発のための投資を完了する期間を意味します。EIP の期間は、有効期間内の最初の投資日から最長 5 年間、または商業運転開始日のいずれか早い日までとなります。

8.適格資本投資(ECI) とは、ポリシーで定義されている適格投資期間中に行われた資本投資を意味します。

a.資本投資が発効日より前に開始された場合、資本投資の少なくとも 80% は発効日以降、適格投資期間中に行われるべきであり、同じ資本投資は許容合計額を決定するための適格資本投資として考慮されます。インセンティブ。

b.ただし、土地への投資が発効日より前に行われた場合、その土地への投資はいかなるインセンティブも受けられませんが、プロジェクトの適格性を決定するために簿価での土地の評価が考慮されます。

9.開発者とは、本規定に定義されている適格プロジェクトの開発を目的として設立された、所有者、パートナーシップ会社、協同組合、会社、信託、非政府組織 (NGO)、有限責任パートナーシップ (LLP)、または SPV として登録された法人を意味します。ポリシー。

10. 運営者とは、本ポリシーで定義されている対象プロジェクトの敷地が事業運営のためにリース/レンタルで提供されている法人を意味します。このポリシーに基づいて対象プロジェクトに認められた特典/インセンティブは、該当する場合には、そのプロジェクトの開発者/運営者が引き続き利用できるものとします。「オペレーター」としての資格を得るために、最低リース/レンタル期間は必要ありません。
11. ノード機関とは、政策に基づく奨励金の申請を処理し、政策で拡張された他の利益を促進するためにさまざまな国務省と調整する命令を通じて州政府によって指定された機関を意味します。

9.5.2. インセンティブ

1. 州政府は、指定された貨物ターミナルの結節局を通じて、PM Gati Shakti 貨物ターミナル計画 2021 に基づいて承認された GCT 運営者、または指定された結節局を通じて非 GCT 承認の貨物ターミナルの開発者に土地（鉄道用地を除く）を提供するものとする。
2. このような土地は、フェーズ 1 で最大 25 件の同様のプロジェクトの開発および運営のために、Build Own Operate Transfer (BOOT) モデルに基づいて最大 30 年間の PPP ベースで提供されます。このような末端の開発者を選択するための入札パラメータは、最小譲歩期間に基づくものとします。
3. 開発された土地およびその他すべてのインフラを含むプロジェクトの所有権は、コンセッション期間終了後、州政府に譲渡されます。この点に関する詳細なガイドラインは別途発行されます。
4. 環状線の整備費用は全額国が負担する。
政府。
5. かかる末端の開発者には、かかる末端の開発に対する本ポリシーに定義されている適格資本投資の 20% の割合で、最大 15 億ルピーを条件として資本補助金が提供されます。この補助金はプロジェクト完了後、年3回に分けて支払われます。
6. 州鉱業法に基づき、発着ターミナルの開発および運営に使用される資材の保管に対して課せられる、資材の保管に関する再ロイヤルティの支払いの免除。
7. かかる施設は、インフラ整備の適時の計画、監視、検討のために、ガティ・シャクティ首相マスタープランに含まれるものとする。

注記：

私。土地を提供する場所は、利害関係者の協議を経て、指定されたノード機関の勧告に基づき、この方針に基づいて設置された権限委員会（EC）によって決定されます。

- ii. プロジェクトの最大数は、このポリシーに基づいて設立されたハイレベル権限委員会 (HLEC) による指定ノード機関の推奨に基づいて増加する場合があります。

9.6. トラッカーズ パーク

9.6.1. 重要な用語

1. 発効日とは、本ポリシーが発効する日を意味します。
2. 有効期間とは、発効日から本ポリシーが有効な期間（5 年間）、または州政府による修正または廃止までの期間を意味します。
3. 対象となるトラッカーパーク プロジェクトとは、州内の少なくとも 10 エーカーの土地で、国道、高速道路、州道、またはその他の主要な貨物ルートの内側で最大 2 km の距離内に開発されたトラックの待機場所および駐車兼休憩スペースを意味します。これらの公園には、少なくとも 85% の駐車スペースと循環エリアが必要で、残りの 15% のスペースは休憩、商業活動、その他の関連活動のために確保されている必要があります。
4. 開発者とは、本規定に定義されている適格プロジェクトの開発を目的として設立された、所有者、パートナーシップ会社、協同組合、会社、信託、非政府組織 (NGO)、有限責任パートナーシップ (LLP) または SPV として登録された法人を意味します。ポリシー。
5. 運営者とは、本ポリシーで定義されている対象プロジェクトの施設が、事業運営のためにリース/レンタルで提供されている法人を意味します。このポリシーに基づいて対象プロジェクトに認められた特典/インセンティブは、該当する場合には、そのプロジェクトの開発者/運営者が引き続き利用できるものとします。「オペレーター」としての資格を得るために、最低リース/レンタル期間は必要ありません。
6. ノード機関とは、政策に基づく奨励金の申請を処理し、政策で拡張された他の利益を促進するためにさまざまな国務省と調整する命令を通じて州政府によって指定された機関を意味します。

9.6.2. インセンティブ:

以下にリストされている免除/譲歩は、商業運営の開始前に、適格なトラッカーズ・パークの開発者に許可されるものとします。このようなプロジェクトは、州政府が指定するノード庁に登録する必要があり、その後、申請の関連性と完全性を検証した後、ユニークを発行します。現段階では、これらのインセンティブを利用するために、Letter of Comfort (LoC) は必須ではありません。ただし、申請者は後の段階で慰謝料 (LoC) を取得する必要があります。

| Sl | ヘッド | インセンティブ |
|--|--------------------|---|
| 1 | 印紙税の免除 | <p>印紙税は、州内のどこにでもそのようなトラック運転手公園を設置する場合、100% の割合で免除されます。</p> <p>このような免除は、土地の購入および工業開発局または開発当局によって行われた割り当てに対して提供されます。</p> <p>免除は、免除額と同額の銀行保証を印紙登録局に提出することにより提供され、許容期間内に商業活動が開始されると解除されます。土地利用転換手数料の75%が免除されます。</p> |
| 2 | 土地利用権転換手数料 | <p>利権は、利権と同額の銀行保証を関連する国家当局/政府機関に提出することにより提供され、許容期間内に商業運転が開始されると解除されるものとします。開発費の75%が免除される</p> |
| 3 | における免除 発達 料金 | <p>免除は、関連する国家当局/政府機関に免除額と同額の銀行保証を提出することによって提供され、許容期間内に商業活動が開始されると解除されます。</p> |
| <p>注: 上記の免除/減免は、ノード機関が発行した固有の ID の確認に基づいてのみ関連部門によって提供され、詳細はノード機関に通知されます。</p> | | |

10. ポリシーの実施

10.1. 申請手続き

A) 保管施設、ドライポート、物流パーク用

- 1) 指定されたノード機関、つまり UPSIDA は、オンライン インセンティブ管理システム (OIMS) を通じて政策の実施を管理するものとし、それは以下を実行します -
 - a. 政策に基づいて定義されたフロントエンドの給付を促進するために、関連する州当局/機関と調整する
 - b. 「固有 ID」が発行された応募者のステータスを追跡する
 - c. に従って「バックエンド補助金」の申請を審査し、処理します。
ポリシー
- 2) ノード庁は、バックエンドのインセンティブ申請の審査と審査、およびポリシーで提供されるフロントエンドの特典の促進を調整するための専任のノード担当者を任命するものとし、
- 3) ポリシーに基づいて定義されているあらゆる種類のインセンティブ (フロントエンドとバックエンド補助金の両方) のすべての申請は、「固有 ID」の発行のために指定されたノード機関、つまり UPSIDA に提出されるものとし、UPSIDA で指定されたノード担当者は、以下を追求するものとし、
 - a. アプリケーションの完全性と関連性を精査する
 - b. アプリケーションのエラー、矛盾、または無関係を精査する
 - c. 申請書に矛盾または不完全な点がある場合は連絡し、そのような事項について申請者に回答を求めるための質問を提起します。
 - d. さらにインセンティブ管理のために、完成した関連アプリケーションごとに「一意の ID」を発行します。

申請者は、本ポリシーに従って、フロントエンド補助金 (免除/減免) を利用することができます。関連する州の部門/機関は、固有の ID が確認された場合にのみ申請者に特典を提供します。

- 4) UPSIDA CEO レベルの精査委員会が設置されるものとする。要件に応じて、関連部門および機関がインセンティブ申請を審査する委員会に招待されます。
- 5) ノード庁は、申請を処理し、精査委員会で必要な評価を行った後、場合によっては「慰安状」の認可または支出の場合に応じて、権限委譲委員会 (EC) またはハイレベル権限委譲委員会 (HLEC) に申請書を提出します。インセンティブの。

B) 内陸水路施設、貨物ターミナル、トラック運転手公園用

- 1) 州政府は、そのようなプロジェクトに対する本政策の規定を管理するために指定されたノード機関を任命するものとする。かかる機関は、奨励金の申請を処理し、関連する中央/州省庁と調整するものとし、
- 2) 指定されたノード機関は、申請のレビューと審査を調整し、必要な促進を提供するための専任のノード担当官を任命する必要があります。

- 3) また、ノード庁は、「慰安状」の認可申請や権限委譲委員会（EC）への奨励金の支払いを検討し、勧告するために、関連する中央/州省のメンバーで構成された評価委員会を設置する必要がある。上級

場合によっては権限委譲委員会（HLEC）。

10.2.最終的な推奨と承認

- 1) この政策に従って、最大 100 億ルピー相当の資本投資を伴う適格なプロジェクトを推奨するために、インフラストラクチャー産業開発委員会（IIDC）の委員長の下に、関係者からのメンバーで構成された権限付与委員会（EC）が、別の政府命令を通じて設置されるものとする。国務省、つまり住宅、歳入、財務、法律、産業、運輸、計画などを担当し、委員招集者としてノードル機関の責任者を務める。

- 2) この政策に従い、1億ルピーを超える資本投資を伴うプロジェクトを推奨するために、政府長官が委員長を務めるハイレベル権限委員会（HLEC）が、別の政府命令により、関連する国務省のメンバーから構成され構成されるものとする。

住宅、歳入、財務、法律、産業、運輸、計画などを担当し、委員招集者としてノードル機関の責任者を務める。

- 3) EC または HLEC の勧告の後、「慰安状」の発行および給付金の支給に関する提案が最終承認のために提出されます。

a. 最大1億ルピー相当の資本投資を伴うプロジェクト

ウツタル・プラデーシュ州政府産業大臣

b. ウツタル・プラデーシュ州政府閣僚への 100 億ルピー以上の資本投資を伴うプロジェクト。

ノード庁は、政府産業開発局が規定する方法で、認可された給付金を支給するものとする。アップの

10.3.その他の基本規約

- 1) このポリシーは、通知の日から発効し、5 年間、または新規ポリシーまたは改訂ポリシーの宣言のいずれか早い方まで有効です。

- 2) このポリシーの通知後は、UP 倉庫および物流ポリシー（W&L）2018 に基づく新規申請は受け付けられません。UP W&L ポリシー 2018 は、このポリシーの通知をもって廃止されます。

a) UP W&L ポリシー 2018 に基づいて承認されたインセンティブ パッケージを持つプロジェクトは、引き続き特典を受け取る権利が残ります。UP W&L ポリシー 2018 に基づいてプロジェクトに対して既に発行された慰謝料の修正がある場合、修正は UP W&L ポリシー 2018 に定められた条件に従って行われます。

b) UPSIDA の UP W&L ポリシー 2018 に基づくインセンティブに対する慰問状の認可が検討されている事件については、条件に従ってこの新しいポリシーに基づいて申請するかどうかの 1 回限りのオプションが与えられます。

この新しいポリシーに基づいて定められた条件、または UP W&L ポリシー 2018 に基づいて引き続き検討されます。

- c) このようなオプションは、UP W&L ポリシー 2018 に基づいて検討中の出願に対して、このポリシーの通知日から 1 年間与えられます。
- 3) この政策に基づいて特定のインセンティブを利用するプロジェクトは、他の州政府の政策/スキームに基づくインセンティブを利用する資格はありません。このポリシーで指定されているすべてのインセンティブは、インド政府のスキーム/政策に基づいて利用可能なインセンティブに加えて利用できます。
- 4) このポリシーの解釈に関して明確さが必要な場合は、権限委員会 (EC) に諮問され、産業大臣によって承認された EC の勧告が考慮されるものとします。
- 5) この方針は、閣僚の承認に関するハイレベル権限委員会 (HLEC) の勧告に基づいて、実施の過程で修正および修正される場合があります。ただし、そのような修正および修正はすべて将来に向けて適用されるものとし、ポリシーに基づいてすでに付与されている利益または譲歩を削減するものではありません。
- 6) インセンティブの全体的な上限と許容されるプロジェクトの最大数の変更に関連する政策のその他の修正は、HLEC の勧告と首相の承認に基づいて行われるものとする。
- 7) 財政的および非財政的インセンティブおよび政策のその他の側面に関する標準的な運用手順およびその他の方式は、この政策の実施に関する別の政府命令を通じて通知される詳細なガイドラインに示されます。
