



Производство электромобилей в Уттар-Прадеш
и политика мобильности 2019

DISTINATION **UTTAR PRADESH**

Invest in BIDA



Производство электромобилей в Уттар-Прадеш и политика мобильности 2019

Фон

Электромобили широко завоевывают рынок по всему миру. Из-за высокого давления и быстрого истощения запасов ископаемого топлива электрическая мобильность стала необходимой для уменьшения воздействия транспорта на окружающую среду и изменение климата. Недавнее Парижское соглашение, вступившее в силу в ноябре 2016 года, предусматривает ограничение выбросов углекислого газа для контроля глобального потепления и угроз изменения климата. Электрификация автомобильной промышленности направлена на достижение поставленных целей за счет декарбонизации транспортной системы.

Индийская автомобильная промышленность является одной из крупнейших растущих отраслей в мире, и этот сектор обещает дальнейший рост производственного сектора, стимулируя экономический рост страны. Поскольку в настоящее время автомобильная промышленность в значительной степени способствует загрязнению окружающей среды, правительство продвигает в этом направлении электрическую мобильность.

В 2018 году мировой парк электромобилей превысил 5,1 миллиона по сравнению с 2 миллионами в предыдущем году, что почти вдвое увеличило количество продаж новых электромобилей. С быстрым развитием электрической мобильности частная государственная инфраструктура зарядки постоянно расширяется. Ежегодные темпы роста общедоступной зарядной инфраструктуры превышали темпы роста запасов электромобилей на глобальном уровне.

Рынок электромобилей в Индии станет огромным, по оценкам, к 2020 году составит около 80 лакхов и примерно 5 крор к 2030 году¹. Цены на литиевые батареи быстро падают, в результате чего электромобили становятся дешевле. Ожидается, что возможности хранения электромобилей (в ГВт) в Индии будут расти в среднем на 44% до 2022 года².

В недавнем отчете, опубликованном FICCI и Институтом Рокки Маунтин, было подчитано, что переход Индии на совместную, электрическую и подключенную мобильность может помочь сэкономить до 20 лакхов индийских рупий на импорте нефти и почти 1 гигаатонну выбросов углекислого газа к 2030 году. В отчете также говорится, что к 2027 году продажи четырехколесных электромобилей в Индии превысят продажи двигателей внутреннего сгорания (ДВС).

Чтобы стимулировать производство гибридных и электромобилей в Индии, правительство Индии в 2015 году запустило программу ускоренного внедрения производства (гибридных и) электромобилей в Индии (схема FAME) в рамках Национального плана действий по электрической мобильности (NEMMP). Целью продвижения экологически чистых транспортных средств в стране. Компания поставила амбициозную цель: с 2020 года в Индии будет продано 6-7 миллионов гибридных и электромобилей в годовом исчислении⁴.

, тем самым создавая широкие возможности в сфере электромобилей

¹ NITI Aayog и анализ RMI, «Обеспечение перехода к электрической мобильности в Индии», ноябрь 2017 г. См. https://www.rmi.org/wp-content/uploads/2017/11/report_electric_mobility_india_FICCI_RMI.pdf.

² Исследования Enincon, IESA. См. https://enincon.com/wp-content/uploads/2017/07/Flyer-EV-Market-in-India_enincon.pdf

³ См. <http://ficci.in/PressRelease/2938/ficci-press-nov20-smart2.pdf> Пресс-

⁴ релизы: Министр тяжелой промышленности и государственных предприятий, см. <http://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=154119>

производство. Расширяя его, правительство Индии разработало FAME II, и была запущена Национальная миссия по электромобильности и развитию аккумуляторов.

Индийская автомобильная промышленность стала 4-й по величине в мире, производя в общей сложности почти 30,92 миллиона транспортных средств, включая легковые, коммерческие, трехколесные и двухколесные транспортные средства, в апреле-марте 2019 года по сравнению с 29,09 миллиона в апреле-марте 2018 года с ростом на 6,26% к аналогичному периоду прошлого года. В период с 2013 по 2018 финансовый год внутреннее производство автомобилей выросло на 7,08% в год.

Индия также является известным экспортером автомобилей: в апреле-марте экспорт автомобилей вырос на 15,54%, и теперь страна также находится на пути к тому, чтобы стать третьим по величине производителем автомобилей в мире. Преобразуя этот крупный сектор, правительство Индии намерено ограничить выбросы загрязняющих веществ от автомобильной промышленности и планирует перейти на 100% гибридные или электрические транспортные средства к 2030 году.

1. Преимущество Уттар-Прадеша

Поскольку Уттар-Прадеш является крупнейшей потребительской базой в стране, рынок электромобилей в штате ожидает бум. Уттар-Прадеш является четвертой по величине экономикой страны, на ее долю приходится почти 8% ВВП страны. Уттар-Прадеш входит в пятерку крупнейших промышленных штатов и имеет наибольшее количество предприятий МСЭ, имеющих сильные позиции в автомобильной промышленности.

1.1. Включение инфраструктуры

Стратегически расположенный вдоль Золотого четырехугольника, штат имеет хорошее сообщение с крупными национальными и международными аэропортами. 57% зоны обслуживания Восточного выделенного коридора (EDFC) проходит через UP и соединяется с восточной частью страны. Аналогичным образом, 8,5% зоны обслуживания Западного выделенного коридора (WDFC) приходится на UP. Тем не менее, будущий международный аэропорт в Джаваре станет крупнейшим международным аэропортом страны в Северной Индии.

Существующие скоростные автомагистрали Ямуна и Агра-Лакнау, известные как Штатские скоростные автомагистрали, соединяют НКС с столицей штата. В дополнение к этому преимуществу будет построена скоростная автомагистраль Пурванчал, скоростная автомагистраль Бунделькханд, которая обеспечивает беспрепятственное сообщение с восточной и центральной Индией. Водные пути NW 1, соединяющие Аллахабад с морским портом Халдия, представляют собой уникальный проект, соединяющий экспортные центры штата с восточными портами. Имея развитую логистическую инфраструктуру, Уттар-Прадеш создаст мультимодальные логистические/транспортные узлы в Нойде, Бораки и Варанаси.

1.2. Большая рыночная база

Штат, где проживает почти 16,5% населения Индии, является многообещающим рынком для автомобильной промышленности. Штат занимает 3-е место по количеству транспортных средств, зарегистрированных в Индии, на его долю приходится 10,3% от общего числа транспортных средств, зарегистрированных в Индии (2012 г.). В период с 2010 по 2015 год в штате произошло почти 81%-ное увеличение регистраций транспортных средств⁵.

⁵ Транспортные средства - статистика по состоянию на 31 марта 2015 г., Министрство дорог, транспорта и шоссе.

Спрос на автомобиль можно легко оценить по количеству автомобилей. регистраций авторизованного водителя в штате. Количество разрешенных водительских прав, выданных Департаментом транспорта штата, составило почти 1,39 миллиона в 2015 году. ⁶, что делает это одна из крупнейших потребительских баз в стране.

С ростом среднего класса автомобильная промышленность Индии вполне готова стать крупнейшим сектором индийской экономики. Поскольку 34% индийцев проживают в городских районах, Индия быстро урбанизируется. Десятилетние темпы роста городов способствуют почти 31% (2001-2001 гг.).

11). Уттар-Прадеш с населением 44,4 миллиона человек составляет почти 12% от общей численности городов населения Индии. В Уттар-Прадеше высокий процент городов населения от общей численности населения штата - 22,27% (перепись 2011 года), и этот показатель постоянно растет.

Поскольку стоимость эксплуатации электромобилей составляет всего 1 индийскую рупию за километр, а стоимость эксплуатации автомобилей с бензиновым двигателем — около 5,5 индийских рупий за километр, это демонстрирует отличную экономичность эксплуатации для владельцев электромобилей. Учитывая переходный процесс по повышению мобильности электромобилей, Уттар-Прадеш стал третьим зарегистрированным электромобилем крупнейший бенефициар программы FAME (2019 г.) ⁷, и имеет самый высокий объем продаж 1,39 лакх авт.

Столица штата — Лакхнау — один из 10 городов, выбранных для реализации пилотного проекта мультимодального электрического общественного транспорта в рамках программы FAME India правительства Индии ⁹.

Рынок электронных рикш в штате уже переживает бум, а переход на электромобили произойдет в ближайшие 2 года. Постепенно будут наблюдаться четырехколесные, четырехколесные транспортные средства и особенно в секторе общественного транспорта.

1.3. Ключевые инвестиционные зоны

Промышленные коридоры в регионе НCR, включая промышленную зону Нойда, промышленную зону Большой Нойды, промышленную зону скоростной автомагистрали Ямуна и столицу штата Лакхнау, вносят осознанную вклад в рост автомобильной промышленности в ЮИ.

Уттар-Прадеш разделяет значительную часть класса NCR по производству автомобилей и автомобильных компонентов ¹⁰. ⁸, и принимает производителей, включая India Yamaha Motors, Honda Sael Cars India, New Holland Agriculture/CHN и т. д. в Грейтер-Нойде и Tata Motors в Лакхнау. В 2016 году компания Tata Motors выпустила гибридные электрические автобусы, для которых на заводе в Лакхнау был разработан модуль.

Кроме того, благодаря крупной производственной базе МСП в автомобильном секторе, Канпур, Лакхнау, Нойда, Газибад, Алигарх, Агра, Meerut, Джанси и являются ядру инвестиционными зонами. Другие зоны, занимающиеся производством аккумуляторов в штате, расположены в Большой Нойде, Газибаде, Фатехпуре, Канпуре, Лакхнау, Горахпуре и т. д.

⁶ Доступ к данным осуществляется по адресу <http://uptransport.co.in/>

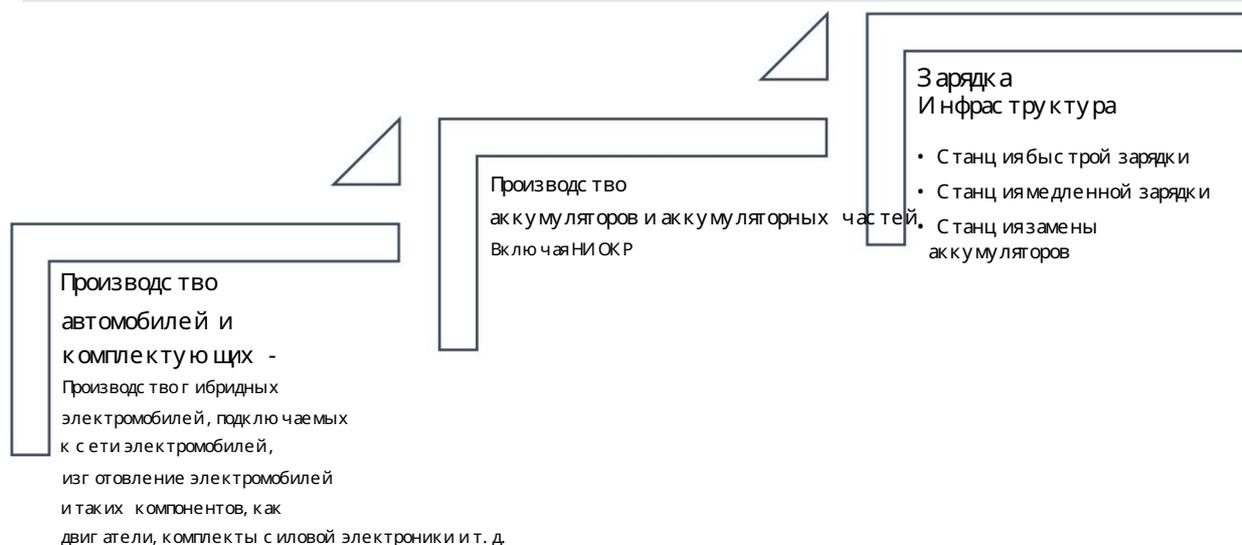
⁷ [license.aspx FAME Dashboard hp://www.fame-india.gov.in/#](http://www.fame-india.gov.in/#) (дата обращения 01.10.2018).

⁸ Ответ на Lok Sabha Queson, июль 2019 г. Пресс-

⁹ релизы: Министр тяжелой промышленности и государственные предприятия, см. [hp://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=174902](http://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=174902)

¹⁰ [hp://www.makeinindia.com/article/-/india-s-automobile-hubs](http://www.makeinindia.com/article/-/india-s-automobile-hubs)

1.4. Ключевые возможности



2. О политике

В связи с этим Политика штата Уттар-Прадеш в области производства и мобильности электромобилей 2018 года обеспечивает привлекательные финансовые и нефинансовые средства для привлечения инвестиций для продвижения электрической мобильности в штате. Эта политика также способствует корейскому внедрению электромобилей в штате, а также созданию спроса в этом секторе. Таким образом, политика охватывает 3 компонента:

- (1) Производство
- (2) Зарядная инфраструктура
- (3) Создание спроса.

Эта политика дополняет Политику UP промышленных инвестиций и содействия занятости (UP IEP) 2017 года. Помимо департамента инфраструктуры и промышленного развития, департамент транспорта, департамент энергетик и департамент городского развития играют ключевую роль в реализации этой политики.

2.1. Цели политики •

Содействовать внедрению электромобилей в штате для создания более зеленой окружающей среды в штате. • Сделать Уттар-Прадеш предпочтительным местом для привлечения инвестиций в производстве электромобилей (EV).

- Создать возможности трудоустройства как с одной стороны предложения, так и с другой стороны спроса на электромобили.

Создать благоприятную среду для перехода от двигателей внутреннего сгорания (IC) к электромобилям (EV). • Поощрять

использование гибридных электромобилей (HEV) и электромобилей (PEV).
 во время переходного периода.

- Развивать человеческий капитал и наращивать энергетический потенциал для удовлетворения потребностей отрасли, продвижения чистой электрической мобильности в штате
- Создать сильную и устойчивую экосистему для управления батареями, правильно от стадии производства до стадии утилизации

2.2. Цели политики

1. Привлечь инвестиции на сумму более 40 000 млрд индийских рупий в течение следующих 5 лет в экосистему электромобильности с потенциалом трудоустройства 50 000 человек.
2. Запустить 1000 электробусов (BEV/FCEV) и достичь 70% доли электромобилей в общественном транспорте на определенных зеленых маршрутах в определенных 10 городах, где используются электромобили, к 2030 году.
3. Поэтапно отказаться от всех традиционных коммерческих автопарков и логистических транспортных средств и достичь 50% мобильности электромобилей в сфере грузовых перевозок в 10 городах, где используются электромобили, к 2024 году и во всех городах к 2030 году.
4. К 2024 году выпустить около 10 тысяч электромобилей во всех сегментах транспортных средств.
5. Ввести в эксплуатацию предприятия по производству накопителей энергии высокой плотностью не менее 5 ГВтч. Мощность в ближайшие 5 лет для бесперебойной электрической мобильности.
6. К 2024 году установить почти 2 миллиона медленной и быстрой зарядки, заменив станции.

2.3. Определения

- 2.3.1. Под электромобилем (EV) понимаются все автомобили, использующие электродвигатель, который приводится в движение батареями, ультраконденсаторами или топливными элементами. Сюда входят все двух-, трех- и четырехколесные гибридные электромобили (HEV), подключаемые к сети электромобили (PHEV), аккумуляторные электромобили (BEV) и электромобили на топливных элементах (FCEV).
- 2.3.2. Аккумулятор электромобиля относится ко всем системам хранения энергии, используемым в определенных вышележащих электромобилях. Сюда входят литий-ионные батареи, никель-металлогидридные батареи, свинцово-кислотные батареи, ультраконденсаторы и даже топливные элементы (прямой метанол, щелочь, фосфорная кислота, расплавленный карбонат, твердые оксиды и обратимые топливные элементы).
- 2.3.3. Подразделения по производству электромобилей (EVMU). Все производственные предприятия, производящие электромобили, как определено в настоящей политике (раздел 2.2.1.), будут иметь право на льготы и льготы в соответствии с этой политикой.
- 2.3.4. Производство или сборочные единицы аккумуляторов для электромобилей (EBU). Все предприятия по производству аккумуляторов или топливных элементов для электромобилей (как указано в разделе 2.3.2) будут иметь право на льготы и льготы в соответствии с этой политикой.
- 2.3.5. Сервисные подразделения – подразделения, предоставляющие услуги с быстрой/медленной зарядкой и/или с быстрой заменой аккумуляторов или с быстрой заправкой водородом для двухколесных транспортных средств, трехколесных транспортных средств.

колесные транспортные средства, автомобили, автобусы и другие четырехколесные электромобили. В данной политике пункты по переработке аккумуляторов также будут рассматриваться как сервисные подразделения.

2.3.6. DISCOM относится как распределительным компаниям штата Уттар-Прадеш. Сюда входят все 5 компаний DISCOM, а именно: Paschimanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd., Madhyanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd., Kanpur Electricity Supply Company Ltd., Purvanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd. и Дакшинанчал Видьют Витран Нигам Лтд.

2.4. Инвестиционные критерии

2.4.1. Mega Anchor Project будет интегрированным проектом и будет включать в себя борту с иловых агрегатов электромобилей, прессовый цех, кузовной цех, борту аккумуляторов электромобилей или борту топливных элементов, сборочную линию, покрасочный цех и т. д. либо самостоятельно, либо в режиме консорциума или совместно с предприятиями. Место, инвестирующее не менее 1000 крор индийских рупий, что принесет все необходимые подразделения на сумму не менее 200 крор индийских рупий в течение 3 лет с момента создания.

2.4.2. Анкерные единицы

Якорь EVMU	Индийские производители оригинального оборудования (ОЕМ), которые проектируют и производят электромобили, как это определено в этой политике, инвестируют не менее 500 индийских рупий и привлекают не менее 10 поставщиков, как определено в этой политике, в одном классе.
Якорь EVC	Индийский производитель оригинального оборудования (ОЕМ), который проектирует, производит или собирает батарею или топливный элемент для электромобилей с установкой для переработки, инвестирует не менее 300 индийских рупий и привлекает не менее 10 поставщиков, как определено в этой политике, в одном классе.

2.4.3. Подразделения поставщиков (EVMU/EBU) — подразделения, расположенные в том же классе, что и опорное подразделение (EVMU или EBU), и составляющие не менее 50% всей конечной продукции опорного подразделения.

2.4.4. Крупные проекты

Большой EVMU	<ul style="list-style-type: none"> Инвестиции в основной капитал в размере не менее 200 крор индийских рупий или создание не менее 1000 прямых рабочих мест в регионе Бундэльханд Инвестиции в основной капитал в размере не менее 300 крор индийских рупий или создание не менее 1500 прямых рабочих мест в остальной части UP (кроме Бундэльханд)
Большой ЭБУ	Инвестиции в основной капитал в размере более 100 крор индийских рупий или создание не менее 1200 прямых рабочих мест.

2.4.5. Подразделения ММС П. Правительство штата Уттар-Прадеш будет следовать определению ММС П, данному правительством Индии для ММС П в соответствии с Законом о ММС П 2006 года (как

время от времени вносятся поправки), как это применимо в соответствии с UP IEPF 2017. Эта политика определяет стимулы для фирм ММС П, производящих компоненты и конечную продукцию, которые являются частью экосистемы электромобильности. Эти фирмы могут быть поставщиками как для EVMU, так и для EBU, или могут быть сервисными подразделениями, предоставляющими услуги по ремонту и техническому обслуживанию.

2.4.6. Завод по производству ультра-мега аккумуляторов — завод по производству аккумуляторов с годовой мощностью 1 ГВтч или выше или топливных элементов с годовой мощностью 1,5 ГВт или выше, интегрированный с предприятиями по переработке отходов, с минимальными инвестициями в 1000 корпоративных индийских рупий.

2.4.7. Критерии сервисных единиц: будут учитываться следующие критерии: установка с

Медленная зарядка	минимальными капитальными вложениями (без учета стоимости земли) в размере 25 лакхов индийских рупий, обеспечивающую дальность зарядки более 15 км, но менее 80 км в час зарядки при уровне мощности 10–50 кВт. Установка с минимальными
Быстрая категория	капитальными вложениями (без учета стоимости земли) в размере 50 лакхов индийских рупий, обеспечивающую дальность зарядки более 80 км/с за полчаса зарядки при уровне мощности 50–150 кВт. Установка с минимальными
Обмен Станция	капитальными вложениями (без учета стоимости земли), стоимостью 20 лакхов индийских рупий, предоставляющая комплексные услуги по замене, ремонту и техническому обслуживанию аккумуляторов как минимум в 5 местах в городе.

3. Рамки политики 3.1. Зоны/парки

производства электромобилей. Правительство штата Уттар-Прадеш планирует создать качественную инфраструктуру с комплексными возможностями для развития штата как центра производства электромобилей, включая производство электромобилей и производство аккумуляторов для электромобилей (включая топливные элементы и т. д.). Для этого будут стимулированы зоны и парки по производству электромобилей, которые будут хорошо оснащены общей инфраструктурой, включая утилизацию отходов, очистку сточных вод, испытательные мощности и т. д.

3.2. Мобильность на электромобилях – 10 городов, включая Нойду, Газиабад, Meerut, Mathura, Agra, Kanpur, Lucknow, Allahabad, Gorakhpur и Varanasi, будут объявлены образцовыми городами развивающихся стран на первом этапе внедрения электромобилей, инфраструктуры зарядки и заправки водородом, а также новых строительных норм, позволяющих использовать электромобили. Нойда станет пилотным городом для всех новых инициатив в области мобильности на первом этапе до 2020 года. Правительство штата Уттар-Прадеш будет поддерживать инициативы КСО в экосистеме электромобильности в соответствии с руководящими принципами правительства Индии.

3.3. Переход на электромобили. Чтобы способствовать переходу от автомобилей, работающих на ископаемом топливе, к электромобилям, правительство штата Уттар-Прадеш будет продвигать гибридные электромобили и предоставлять стимулы для повышения пропускной способности NEV в штате.

3.3.1. Гибридные электромобили (HEV) на переходе на одном этапе. HEV представляют собой комбинированные транспортные средства, в которых используются как газовая установка двигателя внутреннего сгорания, так и газовая установка электродвигателя. Использование HEV не только снижает загрязнение воздуха в окружающей среде, но и способствует снижению природного ресурса. Таким образом, штат UP будет поощрять использование HEV на переходе на одном этапе в штате, чтобы преодолеть барьеры при переходе на электромобили от транспортных средств ДВС до 2022 года. После этого штат стремится стимулировать использование транспортных средств на топливных элементах, чтобы снизить переход и уменьшить загрязнение. На переходе на одном этапе штат будет поощрять использование электромобилей в общественном транспорте и грузовых перевозках.

3.3.2. Общественный транспорт. В целях продвижения электромобилей на общественном транспорте к 2030 году штат поэтапно введет в эксплуатацию 1000 электробусов. 25% на этапе I к 2020 году, оставшиеся 35% на этапе II к 2022 году и оставшиеся 40% на этапе III к 2030 году. В дальнейшем в этом контексте зеленые маршруты будут продвигаться в 10 модельных городах развивающихся стран (раздел 4.2 настоящей политики). Обеспечить на этих маршрутах 70% электромобилей общественного транспорта. Кроме того, к 2024 году все виды государственного транспорта, включая автомобили государственного корпоративного, правительственные машины с корпоративной помощью и т.д., будут переоборудованы в электромобили.

3.3.3. Частный транспорт – правительство штата будет способствовать принятию 2-тактных электромобилей для передвижения на короткие расстояния, а также поощрять переход такси, школьных автобусов/фугов, машин с корпоративной помощью и т.д. на внедрение электрических технологий. Кроме того, к 2024 году в 10 модельных городах EM будет достигнуто 50% электромобильности в этих сегментах.

3.3.4. Грузовые перевозки. Штат будет способствовать внедрению электромобилей в грузовые перевозки и будет поощрять EV-3 Wheelers и 4-колесные мини-грузовые автомобили в 10 городах модели EM. Штат стремится достичь 50% EV в грузовых перевозках в этих 10 крупнейших городах к 2024 году и во всех городах к 2030 году.

Наконец, правительство штата будет способствовать производству аккумуляторов для электромобилей и зарядного оборудования в Уттар-Прадеш. Кроме того, штат будет стимулировать производство топливных элементов, работающих на водороде, и элементов, работающих на еялке, в качестве альтернативного экологически чистого источника энергии.

3.4. Инфраструктура зарядки. Правительство Уттар-Прадеша будет способствовать развитию инфраструктуры зарядки как коммерчески жизнеспособного предприятия в штате. К этому -

3.4.1. Подразделениям государственного сектора будет предложено создать «инфраструктуру зарядки» в штате. Государство будет способствовать приобретению земли такими ПЕВ по льготным ставкам в определенных районах.

3.4.2. DISCOM будет инвестировать в создание сетей медленной и быстрой зарядки в общественных зданиях и других общественных местах. Эти зарядные точки будут доступны как для государственных, так и для частных транспортных средств. DISCOM

планирует установить 100 общественных зарядных станций по всей территории штата в каждом из 10 образцовых городов EM (раздел 4.2 настоящей политики).

3.4.3. Должна быть развита инфраструктура зарядки в общественных зданиях и общественных местах, а также предусмотрены условия для установки зарядных розеток, регулируемого электроснабжения и т. д. Депо UPSRTC, автовокзалы и автобусные остановки будут оборудованы зарядными станциями. На общественных парковках обязательно будут установлены зарядные станции.

3.4.4. В дополнение к этому, для продвижения электромобильности на известных автомагистралях, таких как скоростная автомагистраль Ямуна, скоростная автомагистраль Агра-Лакнау и будущие скоростные автомагистрали, включая скоростную автомагистраль Пуранчал, с большой плотностью транспортных средств, станциями быстрой зарядки и инфраструктурой для замены аккумуляторов, будет продвигаться каждые 50 километров.

3.4.5. Новые квартиры, высотные здания и технопарки в штате будут поощряться как создание инфраструктуры для зарядки электромобилей. Все новые разрешения для коммерческих комплексов, жилищных кооперативов и жилых комплексов с застроенной площадью 5000 кв.м и выше будут предусматривать наличие зарядных станций.

3.4.6. В этом контексте UPRC уже планирует специальную политику тарифов на электроэнергию, чтобы обеспечить недорогую зарядку электромобилей. Будет считаться, что продажа электроэнергии электромобилем в определенное время суток обеспечивает более дешевую электроэнергию в часы непииковой нагрузки.

Тем не менее, штат разработает стратегию утилизации аккумуляторов электромобилей и будет поощрять компании, занимающиеся утилизацией аккумуляторов.

3.5. Развитие электромобилей на топливе. Поскольку основной целью продвижения электромобилей является снижение транспортных средств от загрязнения, важно уменьшить зависимость электромобилей от традиционных источников электроэнергии или загрязняющих окисляющих среду аккумуляторов. Принимая устойчивый подход, правительство штата Уттар-Прадеш стремится продвигать использование чистого топлива для электромобилей в рамках этой политики.

На первом этапе штат будет способствовать использованию топливных элементов на метаноле в электрических гибридных автомобилях. Кроме того, чтобы преодолеть опасность, связанную с литиевыми батареями, штат стремится способствовать разработке и использованию топливных элементов, работающих на водороде и солнечных батареях. Также частным застройщикам будет разрешено устанавливать водородные станции. Аккумуляторные батареи для электромобилей (EBU) и поставщики услуг будут заинтересованы в внедрении таких технологий в UP.

3.6. Экологическая переработка аккумуляторов. Сектор переработки аккумуляторов, безусловно, будет расширяться по мере расширения мобильности электромобилей. Правительство штата посредством этой политики стремится создать экологическую систему управления аккумуляторами электромобилей от производства до утилизации. Это ограничит попадание опасных материалов в поток отходов как в конце срока службы батареи, так и во время ее производства. Таким образом, эта политика будет стимулировать предприятия по переработке аккумуляторов, используя в первую очередь, прямое восстановление или промежуточные процессы. Правительство штата будет поощрять производителей электромобилей в штате открывать пункты услуг по переработке отходов.

и сотрудничать с предприятиями по производству аккумуляторов и торговцами металлоломом для создания региональных систем переработки.

3.7. Исследования и разработки. Поскольку технологии электромобилей все еще развиваются важно поощрять участие научных кругов, промышленности и других заинтересованных сторон в разработке недорогих технологий, умного дизайна и действий переходу на электромобили в штате. С этой целью политика направлена на действия развитию аккумуляторных технологий, инфраструктуры зарядки, сертификации и обучения. Кроме того, эта политика будет поддерживать развитие экосистемы исследований и разработок в области электромобилей, особенно технологий чистого топлива для электромобилей в штате.

3.8. Стартапы и инновации. Чтобы укрепить экосистему исследований и инноваций, продвигающую производство электромобилей и разработку соответствующих технологий в штате, правительство UP также будет продвигать стартапы в этой области. В ведущих инженерных институтах будут поощряться инкубационные центры, соответствующие мобильности электромобилей или инновационным бизнес-моделям. Стартовый фонд, созданный в соответствии с Политикой UP IT и стартапов 2017 года, также будет использоваться для продвижения стартапов в этом контексте.

4. Фискальные стимулы

4.1. Стимулы производственным единицам (EVMU и EBU) – 4.1.1. Земельная субсидия – проект «Меган-якорь»

и завод по производству аккумуляторных батарей «Ультра-мега», как определено в настоящей политике, будут возмещены до 25% стоимости земли по преобладающей ставке круга или покупной цене, в зависимости от того, что меньше. Этот стимул будет предоставляться только на землю, приобретенную в уведомленных районах штата Уттар-Прадеш. Такое уведомление будет время от времени выпускаться правительством штата Уттар-Прадеш.

4.1.2. Определенным крупным, якорным предприятиям EVMU/EBU и предприятиям ММС П будут предоставляться стимулы по номиналу, аналогичные тем, которые предоставляются промышленным предприятиям в рамках UP IEPF 2017. Эти стимулы включают субсидирование процентов по капиталу, субсидирование процентов по инфраструктуре, субсидирование промышленного качества, освобождение от гербового сбора и налога на электроэнергию, возмещение SGST и т. д.

4.1.3. Передача технологий для альтернативной мобильности на чистом топливе. EBU, производящие альтернативные чистые источники топлива для электрической мобильности, включая топливные элементы на основе водорода, топливные элементы на основе метанола/биотоплива или солнечные элементы и т. д., будут поддерживаться в передаче технологий – 4.1.3.1. Mega Anchor EBU (первый) получит 100% возмещение стоимости передачи технологий с своим подразделениям поставщиков при условии максимальной суммы в 50 лакхов индийских рупий на каждое подразделение поставщика в том же классе.

4.1.3.2. Якорным EBU будет возмещена 100% стоимость передачи технологий первым 5 подразделениям поставщиков и 75% — следующим 5 подразделениям поставщиков.

при условии максимальной выплаты 50 лакхов индийских рупий каждому поставщику в одном классе.

4.1.3.3. Заводу Ultra Mega Battery будет возмещено 50% стоимости передачи технологий при условии максимальной суммы в 10 лакхов индийских рупий в год и общего потолка в 50 лакхов индийских рупий. За период действия данной политики будут рассмотрены только 5 таких проектов.

ПРИМЕЧАНИЕ 1. Стимул будет предоставлен соответствующим подразделениям после того, как они получат сертификат проверки прототипа от Министрства транспорта или Совета по контролю за загрязнением штата Уттар-Прадеш, правительства штата Уттар-Прадеш.

4.2. Стимулы для сервисных подразделений –

Подразделениям службы, как определено в настоящей политике, будут предоставлены следующие стимулы:

4.2.1. Капитальная субсидия в размере 25% на инвестиции в основной капитал (без учета стоимости земли) для **первых 1000 зарядных станций**, но не более 6 лакхов индийских рупий на зарядную станцию.

4.2.2. Для создания инфраструктуры для заправки водородом — 50% субсидия на капитальные проценты по инвестициям в основной капитал (без учета стоимости земли) будет предоставлена для создания установок по производству водорода и заправочных станций в виде возмещения расходов на первые 10 единиц в UP, но не более 50 индийских рупий. лакхов за единицу в течение периода действия этой политики.

4.3. Стимулы по защите окружающей среды –

Крупным, опорным EVMU/EBU и сервисным подразделениям будут предоставлены следующие стимулы для принятия мер по устойчивому и экологически чистому производству:

4.3.1. Создание завода по переработке отходов. Большим и ведущим EVMU/EBU будет предоставлена субсидия в размере 50% от годовых процентов по кредиту, полученному в виде возмещения расходов на создание завода по переработке отходов, на 5 лет, но не более 1 крора индийских рупий за единицу.

4.3.2. Для переработки аккумуляторов – крупных, основных EBU и сервисных подразделений будет предоставлена субсидия на капитальные проценты в размере 50% в год в течение 5 лет в виде возмещения кредита, взятого на приобретение оборудования/техники для переработки аккумуляторов, при условии максимальной суммы в 1 лакх индийских рупий в год на протяжении 5 лет.

5. Частные парки электромобилей –

Правительство штата Уттар-Прадеш предоставляет стимулы разработчикам частных парков и кластеров электромобилей с оборудованием Plug and Play. Парк должен быть застроен на площади более 150 акров земли и должен включать:

- Производственная площадка (компоненты, подкомпоненты, узлы и т. д.)
- Центры исследований, разработок и испытаний
- Зоны производства/обработки аккумуляторов
- Общие помещения
- Эко-ис темы переработки отходов, предприятия по переработке отходов и т. д.

С этой целью правительство штата Уттар-Прадеш предоставляет стимулы по номиналу, аналогичные тем, которые предоставляются частным промышленным паркам и помещениям в штате, частным паркам и кластерам электромобилей. (См. UP IEPF 2017, раздел 3.2.3)

6. Исследования и разработки

Благодаря этой политике Уттар-Прадеш стремится не только стать центром производства экологически чистых автомобилей, но также стать центром исследований и разработок, специализирующимся на темах управления батареями следующего поколения, компонентах трансмиссии, химическом составе аккумуляторов, системах топливных элементов и интеллектуальных транспортных системах. В связи с этим будут приняты следующие положения

- 6.1. Инкубация стартапов. Инкубационным центрам, способствующим мобильности электромобилей или инновационным моделям электромобилей, будут предоставлены стимулы в соответствии с действующей политикой стартапов UP. Стартовый фонд также должен быть мобилизован для поддержки стартапов, продвижения электрической мобильности в штате.
- 6.2. Академические связи и исследования. Правительство штата Уттар-Прадеш будет поощрять университеты (в Индии и за рубежом), обладающие передовыми навыками в области производства автомобилей, обучения исследований, сотрудничать с университетами, инженерными колледжами штата для улучшения педагогической и исследовательской и разработок, продвижения электрической мобильности. Особное внимание будет уделено химии аккумуляторов следующего поколения, системам топливных элементов, силовым агрегатам, автомобильной электронике и электрическим дорожным системам (ERS).
- 6.3. Патенты и сертификаты качества. Подразделениям ММСП, как определено в настоящей политике, будет предоставлена финансовая помощь для покрытия расходов, понесенных на регистрацию патентов и на сертификацию качества. Финансовая помощь будет ограничена 75% стоимости при ус ловии уплаты максимум 25 лакх ов за регистрацию патента и 50% в с боров при ус ловии уплаты максимум 5 лакх ов за получение сертификата качества.

6.4. Центры тестирования. Правительство штата Уттар-Прадеш должно стремиться создать центры качественного тестирования электромобилей. Эти возможности будут доступны всем производителям и поставщикам услуг в этом секторе.

ПРИМЕЧАНИЕ 2: Все стимулы для соответствующих критериям EVMU, EBU и сервисных единиц, как определено в настоящей политике в форме возмещения субсидий, льгот и т. д., будут подлежать максимум 100% инвестиций в основную капитал с учетом годового потолка в 20. % инвестиций в основную капитал.

7. Стимулы к электромобилям –

Чтобы стимулировать спрос и создать рынок электромобилей в штате, Правительство штата Уттар-Прадеш расширяет следующие льготы:

7.1. Первым 1 00 000 покупателей частных электромобилей, произведенных в штате Уттар-Прадеш в течение периода действия этой политики, будут предоставлены следующие исключения

7.1.1. 100% освобождение от платы за регистрацию ТС 7.1.2. 100%

освобождение от дорожного налога для двух колесных электромобилей и 75% освобождение от дорожного налога для других электромобилей.

7.2. Департамент промышленности штата Уттар-Прадеш объединит стимулы к мобильности, предоставляемые правительством Индии, для продвижения электромобилей и мобильности.

8. Простота ведения бизнеса

Развивая видение и миссию Государственной политики и действия промышленным инвесторам и занятым (МИПО) 2017 года, эта политика также обеспечивает легкость ведения бизнеса в штате.

8.1. «Единое окно» — все необходимые разрешения для предприятий по производству электромобилей/батарей для электромобилей и поставщиков услуг должны предоставляться под одной крышей через систему «единого окна» штата, контролируемую непосредственно офисом главного министра.

8.2. Единая анкета Все поощрительные выплаты в форме возмещения субсидий и т. д. в соответствии с политикой будут производиться с помощью единого приказа анкеты и с одного главного счета узлов агентства.

8.3. Упрощение процедур. Эта политика обеспечивает рационализацию существующего режима регулирования и упрощение процедур путем поддержки самосертификации, условного одобрения и сертификации третьей стороной. Для достижения этой цели правительство штата Уттар-Прадеш будет регулярно пересматривать все существующие законы, правила и процедуры, связанные с

промышленные услуги и/или оформления/содержания/разрешения/лицензии и везде, где это возможно.

8.4. Качественная электроэнергия. Правительство штата Уттар-Прадеш обязуется как разгрузочно, так и безвыходно обеспечивать надежную и качественную электроэнергию для промышленности по производству аккумуляторов для электромобилей и электромобилей в соответствии с положениями Политики промышленных инвестиций и с действиями, принятыми в 2017 году.

8.5. Разрешения на электроэнергию. DISCOM обязуется предоставлять электроэнергию на станциях зарядки/замены аккумуляторов в течение 15 дней с момента подачи заявки. Муниципалитеты должны немедленно выдать в режиме онлайн временные разрешения на установку станций зарядки/замены аккумуляторов. Любая проверка должна проводиться только после получения предварительного разрешения.

8.6. Промышленная безопасность. Правительство штата Уттар-Прадеш обеспечивает безопасную и надежную промышленную среду в штате. С этой целью в промышленности кластеры/районы регионов будут направлены специализированные полицейские силы в составе специализированными офицерами, а также будет создана интегрированная полиция и пожарная часть.

9. Реализация Политики 9.1. Данная политика вступает в

силу с даты ее уведомления и будет действовать в течение 5 лет.

9.2. Если на каком-либо этапе возникнет ситуация, требующая каких-либо изменений или замены политики, только кабинет министров будет уполномочен утверждать такие поправки/замену.

9.3. В случае внесения каких-либо поправок в эту политику, если какой-либо пакет стимулов уже назначен правительством штата какой-либо единице, он не будет отменен, и единица продолжит осуществлять право на льготы.

Примечание 3. Все EVMU, EBU, сервисные подразделения и соответствующие подразделения ММСП, пользующиеся льготами в рамках любой другой политики или политикой, санкционированной департаментами правительства штата, также будут иметь право на использование льгот от/льгот, упомянутых в этой политике, при условии, что такие же льготы/стимулы не используются в одной другой политике.

ОТКАЗ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Этот документ «Политика производства и мобильности электромобилей UP» был переведен с оригинального индийского языка для удобства пользователей, не говорящих на хинди, и для более широкого охвата. Несмотря на то, что были приняты все меры для обеспечения точности перевода, однако в случае каких-либо разногласий в интерпретации положениями настоящего документа, «Оригинальная» опубликованная версия на хинди будет иметь преимущественную силу.