

उत्तर प्रदेश शासन  
औद्योगिक विकास अनुभाग-6  
संख्या-५१ /2022/3243/77-6-2022-4(एम)/2022  
लखनऊ : दिनांक २४ दिसम्बर, 2022  
**अधिसूचना**

भारत के संविधान के अनुच्छेद 162 के द्वारा प्रदत्त कार्यपालिका शक्तियों का प्रयोग करते हुए श्री राज्यपाल एतद्वारा "उत्तर प्रदेश वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति-2022" को प्रख्यापित करने की सहर्ष स्वीकृति प्रदान करते हैं।

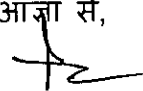
2- उत्तर प्रदेश वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति-2022 इस अधिसूचना के निर्गत होने की तिथि से 05 वर्ष तक प्रभावी रहेगी।

अरविन्द कुमार  
अपर मुख्य सचिव।

**संख्या-५१ /2022/3243(1)/77-6-2022-4(एम)/2022, तददिनांक।**

प्रतिलिपि निम्नलिखित को सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतु प्रेषित:-

1. महालेखाकार, उत्तर प्रदेश, प्रयागराज।
2. समस्त अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/सचिव, उत्तर प्रदेश शासन।
3. स्टाफ ऑफिसर, मुख्य सचिव, उत्तर प्रदेश शासन।
4. मुख्य कार्यपालक अधिकारी, इन्वेस्ट यू0पी0।
5. समस्त मुख्य कार्यपालक अधिकारी, औद्योगिक विकास प्राधिकरण, उत्तर प्रदेश।
6. समस्त मण्डलायुक्त/जिलाधिकारी, उत्तर प्रदेश।
7. प्रबंध निदेश, पिकप/उत्तर प्रदेश वित्तीय निगम।
8. आयुक्त एवं निदेशक, उद्योग, उद्योग निदेशालय, कानपुर।
9. निदेशक, सूचना एवं जन सम्पर्क विभाग, उत्तर प्रदेश, प्रयागराज।
10. समस्त अनुभाग, अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास विभाग।
11. गार्ड फाइल।

आज्ञा से,  
  
(जय वीर सिंह)  
संयुक्त सचिव।



# उत्तर प्रदेश वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति-2022



## विषय-सूची

1.	पृष्ठभूमि	3
2.	उत्तर प्रदेश में परिदृश्य	4
3.	नीति कापरिचय	5
4.	सुदृढ़ अवस्थापना विकास	7
5.	व्यापक लॉजिस्टिक्स नियोजन	11
6.	सतत लॉजिस्टिक्स विकास	13
7.	लॉजिस्टिक्स हेतु इकोसिस्टम का विकास	14
8.	लॉजिस्टिक्स सेक्टर में निवेश आकर्षण	15
9.	प्रोत्साहन-योजना	20
10.	नीति का कार्यान्वयन	46

## शब्द-समूहों के लघु संकेत(Abbreviations)

1.	जीडीपी	सकल घरेलू उत्पाद (Gross Domestic Product)
2.	जीएसटी	माल एवं सेवा कर (Goods and Services Tax)
3.	सीएजीआर	चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर (Compound Annual Growth Rate)
4.	डीएफसी	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर(Dedicated Freight Corridor)
5.	ईडीएफसी	ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर(Eastern Dedicated Freight Corridor)
6.	डब्ल्यूडीएफसी	वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर(Western Dedicated Freight Corridor)
7.	सीएलएपी	व्यापक लॉजिस्टिक्स कार्य योजना (Comprehensive Logistics Action Plan)
8.	जीएसडीपी	राज्य सकल घरेलू उत्पाद (Gross State Domestic Product)
9.	पीपीपी	सार्वजनिक-निजी सहभागिता (Public-Private-Partnership)
10.	लीड्स	विभिन्न राज्यों में लॉजिस्टिक्स की सुलभता (Logistics Ease Across Different States)
11.	बीआरएपी	व्यापार सुधार कार्य योजना (Business Reform Action Plan)
12.	यूपीसीडा	उत्तर प्रदेश राज्य औद्योगिक विकास प्राधिकरण (Uttar Pradesh State Industrial Development Authority)
13.	एलओसी	लेटर ऑफ कम्फर्ट (Letter of Comfort)
14.	एनएलपी	राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति (National Logistics Policy)
15.	आईसीडी	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (Inland Container Depot)
16.	सीएफएस	कंटेनर फ्रेट स्टेशंस (Container Freight Stations)
17.	एएफएस	एयर फ्रेट स्टेशंस (Air Freight Stations)
18.	सीए	नियंत्रित वातावरण(Controlled Atmosphere)
19.	एमए	परिवर्तित वातावरण (Modified Atmosphere)
20.	आईक्यूएफ	इंडिविजुअल क्विक फ्रीजिंग (Individual Quick Freezing)
21.	पीएफटी	निजी फ्रेट टर्मिनल्स (Private Freight Terminals)
22.	पीएमजीएस	पीएम गति शक्ति (PM Gati Shakti)
23.	एनपीजी	नेटवर्किंग प्लानिंग ग्रुप (Network Planning Group)
24.	आईआईडीसी	अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास आयुक्त (Infrastructure & Industrial Development Commissioner)
25.	टीएसयू	टेक्निकल सपोर्ट ग्रुप (Technical Support Group)
26.	सीईओ	मुख्य कार्यपालक अधिकारी (Chief Executive Officer)
27.	यूपीपीसीबी	उ.प्र. प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (UP Pollution Control Board)
28.	आईओटी	इंटरनेट ऑफ थिंग्स (Internet of Things)
29.	एटीएमएस	आधुनिक ट्रैफिक प्रबंधन प्रणाली (Advanced Traffic Management Systems)
30.	यूपीएसडीएम	उ.प्र. कौशल विकास मिशन(UP Skill Development Mission)
31.	आईडीटीआर	इंस्टीट्यूट ऑफ ड्राइवर ट्रेनिंग एंड रिसर्च (Institute of Driver Training and Research)
32.	एनएसडीसी	नेशनल स्किल डवलपमेंट कॉरपोरेशन (National Skill Development Corporation)
33.	एनजीओ	गैर-सरकारी संगठन (Non-Government Organization)
34.	ईआईपी	पात्र निवेश अवधि (Eligible Investment period)
35.	पीआईयू	नीति कार्यान्वयन इकाई (Policy Implementation Unit)
36.	ईसी	प्राधिकृत समिति (Empowered Committee)
37.	एचएलईसी	उच्च स्तरीय प्राधिकृत समिति (High level Empowered Committee)
38.	आईडब्ल्यूआई	भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण (Inland Waterway Authority of India)

## 1. पृष्ठभूमि

वर्तमान वैश्विक अर्थव्यवस्था में लॉजिस्टिक्स की भूमिका अत्यंत महत्वपूर्ण है। एक व्यवसाय का उद्देश्य धन हेतु व्यापार के माध्यम से वस्तुओं अथवा सेवाओं का आदान-प्रदान करना है। लॉजिस्टिक्स वह माध्यम है, जिसका उपयोग इन वस्तुओं एवं सेवाओं के लेन-देन को पूर्ण करने हेतु किया जाता है। लॉजिस्टिक्स उद्योग, न केवल आर्थिक विकास में एक महत्वपूर्ण योगदानकरता है, अपितु पर्यावरण एवं सामाजिक समस्याओं को हल करने में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। तेजी से विकसित होते हुए बाजार में कंपनियां अपने ग्राहकों को बेहतर सेवाएं प्रदान करने हेतु विभिन्न आपूर्ति-श्रृंखला से संबंधित रणनीतियों को अंगीकृत कर रही हैं। वर्ष 2017 में ग्लोबल लॉजिस्टिक्स बाजार का मूल्य 7,641.20 बिलियन यूएस डॉलर था तथा वर्ष 2020 से 2027 तक 6.5 प्रतिशत का सीएजीआर (चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर) दर्ज करते हुए (ग्लोबल लॉजिस्टिक्स मार्केट स्टैटिस्टिक्स, 2021-2027) वर्ष 2027 तक इसके 12,975.64 बिलियन यूएस डॉलर तक पहुंचने का अनुमान है। विश्व में विकास एवं निवेश, दोनों से संबंधित वैश्विक लॉजिस्टिक्स गतिविधियों के एशियाई बाजार में केंद्रित होने का अनुमान है। वर्ष 2020 से 2025 (स्टैटिस्टा, 2022) तक की अवधि में वैश्विक ई-कॉमर्स लॉजिस्टिक्स बाजार की वृद्धि का 57 प्रतिशत अंश प्रमुखतः चीन, जापान तथा भारत में होने की संभावना है।

लॉजिस्टिक्स देश के भीतर व्यापार का एक महत्वपूर्ण कारक है तथा समग्र रूप से वैश्विक व्यापार में भारत की प्रतिस्पर्धात्मकता का निर्धारक भी है। लॉजिस्टिक्स की लागत विकसित देशों में सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) के 7-8 प्रतिशत तथा अन्य BRICS देशों में 9-10 प्रतिशत की तुलना में भारत में जीडीपी के प्रतिशत के रूप में 13-14 का उच्च प्रतिशत है। लॉजिस्टिक्स लागत में केवल 1 प्रतिशत की भी कमी का तात्पर्य प्रति वर्ष लगभग ₹1.4 लाख करोड़ की बचत होगी। अतः देश में एक सुदृढ़, भलीभांति एकीकृत एवं क्षमतापूर्ण लॉजिस्टिक्स पारिस्थितिकी तंत्र (इकोसिस्टम) विकसित करने की एक अंतर्निहित आवश्यकता है।

लॉजिस्टिक्स परफॉर्मेंस इंडेक्स-2018 में, वर्ष 2014 में 54वें स्थान से 10 स्थानों का सुधार करते हुए वर्ष 2018 में भारत 44वें स्थान पर आ गया है (विश्व बैंक 2018)। वर्तमान में (वित्तीय वर्ष 2021), भारत में लॉजिस्टिक्स उद्योग का मूल्य 150 बिलियन यूएस डॉलर था तथा यह देश के जीडीपी का 14.4 प्रतिशत है एवं वर्ष 2025 तक इसके 380 बिलियन यूएस डॉलर तक पहुंचने का अनुमान है (लॉजिस्टिक्स स्किल काउंसिल, 2022)। कोविड महामारी के उपरांत, डिजिटलीकरण के कारण भारत का लॉजिस्टिक्स उद्योग 10-12 प्रतिशत की सीएजीआर में उच्च वृद्धि हेतु तत्पर है (स्टैटिस्टा, 2022)। वर्तमान में, भारत में माल-परिवहन, मुख्यतः सड़क-मार्ग से होता है, जो माल ढुलाई का 59 प्रतिशत है। माल ढुलाई की मांग की लगभग 35 प्रतिशत पूर्ति रेलमार्ग द्वारा, 6 प्रतिशत जलमार्ग से तथा 1 प्रतिशत से भी कम पूर्ति वायुमार्ग द्वारा की जाती है (नीति आयोग, 2021)।

इसमें उत्तरोत्तर सुधार तथा देश में व्यापक लॉजिस्टिक्स अवस्थापना विकास को सुनिश्चित करने हेतु भारत सरकार अनेक कदम उठा रही है। ये मुख्य रूप से 4-स्तंभों पर आधारित है- अवस्थापना विकास, लॉजिस्टिक्स नियोजन, अग्रसक्रिय प्रशासन एवं प्रौद्योगिकी अंगीकरण। इसमें 'पीएम गतिशक्ति', 'सागरमाला', 'मेक-इन-इंडिया' आदि जैसी योजनाओं के माध्यम से प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) के मानदंडों को सुविधाजनक बनाना, जीएसटी का कार्यान्वयन, ई-कॉमर्स का विकास, नियामक नीतियों में सकारात्मक परिवर्तन तथा चहुँमुखी अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास सम्मिलित हैं। भारत सरकार द्वारा माल के सुचारु परिवहन हेतु उच्च गति एवं उच्च क्षमता वाले रेलवे कॉरिडोर के रूप में 02 डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी), अर्थात्- ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (ईडीएफसी) तथा वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डब्ल्यूडीएफसी) विकसित किए जा रहे हैं। चूंकि ये कॉरिडोर लॉजिस्टिक्स की लागत एवं परिवहन के समय को कम करेंगे, अतः इन डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के किनारे दिल्ली-मुंबई इण्डस्ट्रियल कॉरिडोर (डीएमआईसी) एवं अमृतसर-कोलकाता इण्डस्ट्रियल कॉरिडोर (एकेआईसी) विकसित किए जा रहे हैं। अन्य परियोजनाओं में मल्टी-मोडल लॉजिस्टिक पार्क, रैपिड रेल ट्रांजिट सिस्टम, एक्सप्रेसवेज, उड़ान-क्षेत्रीय हवाई संपर्क योजना आदि सम्मिलित हैं, जिन्हें लॉजिस्टिक्स-व्यय को सकल घरेलू उत्पाद के 14 प्रतिशत से कम करके 10 प्रतिशत तक करने हेतु कार्यान्वित किया जा रहा है।

भारत में लॉजिस्टिक्स उद्योग के समन्वित व केंद्रित विकास हेतु भारत सरकार द्वारा अग्रसक्रिय व कुशल प्रशासन पर विशेष बल दिया जा रहा है। इस क्रम में वर्ष 2017 में भारत सरकार द्वारा एक डेडिकेटेड लॉजिस्टिक्स डिवीजन का गठन किया गया है। देश में लॉजिस्टिक्स में और सुधार हेतु अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास के लिए एकीकृत एवं व्यापक परियोजना नियोजन के उद्देश्य से भारत सरकार ने वर्ष 2021 में पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय महायोजना प्रारंभ की है। हाल ही में, केंद्र सरकार द्वारा राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति-2022 घोषित की गई है, जो एक व्यापक लॉजिस्टिक्स कार्य योजना (Comprehensive Logistics Action Plan - CLAP) के माध्यम से सेवाओं (प्रक्रियाओं, डिजिटल सिस्टम्स, नियामक ढांचे) एवं मानव संसाधन की दक्षता में सुधार करने पर केंद्रित है।

## 2. उत्तर प्रदेश में परिदृश्य

क्षेत्रफल की दृष्टि से उत्तर प्रदेश भारत का चौथा विशालतम राज्य है तथा यहां देश की 17 प्रतिशत जनसंख्या निवास करती है। रणनीतिक रूप से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के निकट स्थित होने के कारण उत्तर प्रदेश, पूर्वी निर्यात बंदरगाहों एवं मध्य भारत के लिए एक आकर्षक प्रवेश द्वार है। प्रदेश, निवेशकों को एक विशाल उपभोक्ता एवं श्रम बाजार प्रदान करता है। वर्तमान मूल्यों के अनुसार वर्ष 2021-22 में उत्तर प्रदेश का राज्य सकल घरेलू उत्पाद (जीएसडीपी) ₹21.74 ट्रिलियन (294.90 बिलियन यूएस डॉलर) होने का अनुमान है (सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय, भारत सरकार-2022)। राष्ट्रीय सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) में लगभग 08 प्रतिशत का योगदान करते हुए, निवेशक अनुकूल नीतियों, सुधारों एवं सक्रिय शासन के साथ प्रदेश

सरकार ने राज्य में 1 ट्रिलियन यूएस डॉलर की अर्थव्यवस्था विकसित करने का लक्ष्य निर्धारित किया है। इस दिशा में प्रदेश सरकार की मंशा ₹10 लाख करोड़ का निवेश आकर्षित करने की है। अतः प्रदेश सरकार त्वरित औद्योगिक एवं अवस्थापना विकास को सक्रिय रूप से प्रोत्साहित कर रही है, क्योंकि मैनुफैक्चरिंग तथा लॉजिस्टिक्स मौलिक रूप से परस्पर जुड़े हुए हैं।

हाल के कुछ वर्षों में उत्तर प्रदेश ने स्वयं को भारत के अग्रणी निवेश गंतव्य के रूप में स्थापित किया है। वित्तीय वर्ष 2021 में उत्तर प्रदेश से 16.39 बिलियन यूएस डॉलर तथा वित्तीय वर्ष 2022 (फरवरी, 2022 तक) में 18.83 बिलियन यूएस डॉलर का मर्केण्डाइज़ निर्यात हुआ। वर्ष 2021 में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) की आवक में भारत में उत्तर प्रदेश का 11वां स्थान था। वर्ष 2019 में, प्रदेश में ₹16,799 करोड़ (2.40 बिलियन यूएस डॉलर) के निवेश-प्रस्ताव प्राप्त हुए (उद्योग संवर्धन और आंतरिक व्यापार विभाग- डीपीआईआईटी)। लॉजिस्टिक्स विकास पर बल देने तथा लॉजिस्टिक्स में सुविधा प्रदान करने के फलस्वरूप उत्तर प्रदेश को विभिन्न राज्यों में लॉजिस्टिक्स सुलभता (LEADS) सर्वेक्षण-2022 में लैंड-लॉकड (भूमि से घिरे हुए) राज्यों के क्लस्टर में 'अचीवर्स' श्रेणी में वर्गीकृत किया गया है। इसे अग्रणी राज्यों में सम्मिलित किया गया है। पीएम गति शक्ति पोर्टल पर अनिवार्य डेटा लेयर्स के एकीकरण की प्रक्रिया तथा 'रेलमार्ग अवस्थापना की गुणवत्ता' के संदर्भ में प्रदेश को अग्रणी राज्य के रूप में मान्यता प्रदान की गई है। इससे पूर्व, गत लॉजिस्टिक्स ईज अक्रॉस डिफरेंट स्टेट्स (LEADS) रैंकिंग-2021 में देश में 07 स्थानों का सुधार करते हुए उत्तर प्रदेश ने 6वां स्थान प्राप्त किया था तथा राज्य को 'शीर्ष सुधारक' (Top Improvers) के रूप में वर्गीकृत किया गया था।

### 3. नीति का परिचय

#### 3.1. विज़न

"राज्य में एकीकृत लॉजिस्टिक्स इकोसिस्टम का विकास करना तथा लॉजिस्टिक्स की लागत एवं समय को कम करने हेतु परिवहन के विभिन्न साधनों को समन्वित करना, जिसके परिणामस्वरूप प्रतिस्पर्धात्मकता व व्यवसायों की संचालन क्षमता में वृद्धि के साथ-साथ प्रदेश में व्यापार व निवेश के अनुकूल वातावरण प्रदान करना।"

#### 3.2. उद्देश्य

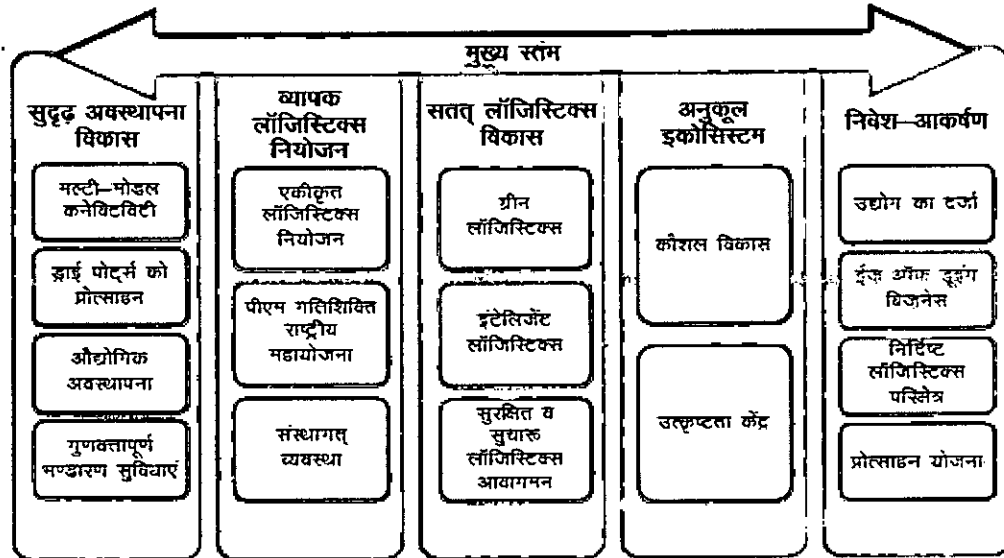
नीति के विज़न को निम्नवत् साकार किया जाएगा-

1. प्रदेश के आर्थिक केंद्रों को प्रथम/अंतिम मील कनेक्टिविटी प्रदान करने की दिशा में यातायात लिंकेज में वृद्धि हेतु इंटर-मोडलिज़्म (Inter-modalism) को प्रोत्साहित करने हेतु सुदृढ़ परिवहन अवस्थापना नेटवर्क का सृजन।
2. आर्थिक गतिविधियों के संवर्धन एवं वृहद् स्तर पर रोजगार के अवसरों के सृजन हेतु विद्यमान वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर का उन्नयन व सुधार करना।
3. लॉजिस्टिक्स लागत को कम करने एवं दक्षता में सुधार हेतु राज्य में लॉजिस्टिक्स सेवाओं के एकीकृत विकास को प्रोत्साहित करना।

4. प्रदेश में लॉजिस्टिक्स सेक्टर के विकास हेतु प्रभावी प्रशासन एवं एकीकृत नियोजन के लिए एक प्रभावी संस्थागत तंत्र स्थापित करना।
5. प्रदेश में फॉरवर्ड व बैकवर्ड लिंकेजेज के साथ लॉजिस्टिक्स सुविधाओं की स्थापना में निजी निवेश को आकर्षित करना।
6. लॉजिस्टिक्स उद्योग की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु कार्यबल की उत्कृष्टता एवं कौशल-सुधार, पुनर्कौशल तथा क्षमता-वृद्धि को बढ़ावा देना।
7. स्वचालन, ग्रीन लॉजिस्टिक्स तथा सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए प्रौद्योगिकी एवं आधुनिक प्रक्रियाओं के अंगीकरण को बढ़ावा देकर स्मार्ट लॉजिस्टिक्स कार्यप्रणालियों की स्थापना करना।

### 3.3. रणनीतिक रूपरेखा

इस नवीन नीति के माध्यम से प्रदेश में लॉजिस्टिक्स सेक्टर के व्यापक विकास हेतु निजी सहभागियों को आकर्षित करने के लिए निम्नानुसार रणनीति प्रतिपादित की गई है।



### 3.4. नीति का विस्तार-क्षेत्र

भारत सरकार द्वारा राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति-2022 में यथापारिभाषित, 'लॉजिस्टिक्स' का अभिप्राय उत्पादन एवं उपभोग के बिंदुओं, भंडारण, मूल्यवर्धन तथा संबंधित सेवाओं के मध्य माल के परिवहन एवं प्रबंधन से है। लॉजिस्टिक्स अवस्थापना सुविधाओं में ऐसे नोड्स एवं कनेक्शन सम्मिलित हैं, जो बंदरगाहों, स्टेशनों, मल्टी-मोडल लॉजिस्टिक्स पार्क्स (एमएमएलपी), वेयरहाउसेज तथा अन्य व्यावसायिक परिसरों के रूप में अधिक प्रचलित हैं तथा सड़कों, रेलवे, शिपिंग, अंतर्देशीय जलमार्ग, वायुमार्ग, पाइपलाइनों आदि से जुड़े हैं एवं उनका उपयोग विभिन्न प्रकार के वाहकों (carriers) द्वारा किया जाता है (संदर्भ: डीपीआईआईटी के शासनादेश, दिनांक 28.09.2022 द्वारा अधिसूचित राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति-2022 का प्रस्तर 2)।



उपर्युक्त के आलोक में, नीति में निम्नलिखित प्रकृति की परियोजनाएं सम्मिलित होंगी—

(1) 'भंडारण सुविधाएं' :

- (क) बल्क/ब्रेक बल्क फॉर्म में कार्गो की हैंडलिंग एवं भंडारण के लिए विकसित ओपेन/क्लोज़्ड गोदामों सहित भंडारण सुविधाएं;
- (ख) ठोस एवं तरल दोनों रूपों में बल्क कार्गो के भंडारण के लिए निर्मित ऊर्ध्वाधर (Vertical) भंडारण संरचनाओं के रूप में साइलोज़; तथा
- (ग) नियंत्रित/संशोधित वातावरण कक्षों, परिवर्तनीय आर्द्रता कक्षों, क्विक/ब्लास्ट फ्रीजिंग, मोबाइल ग्री-कूलिंग वैन, रेफ्रिजरेटेड वाहन एवं तौल, छंटाई, ग्रेडिंग, पैकिंग, ग्री-कूलिंग, फॉग ट्रीटमेंट एवं अन्य प्रक्रियाओं की सुविधा युक्त खराब (नश्वर)/तापमान संवेदनशील कार्गो के भंडारण तथा न्यूनतम प्रसंस्करण के लिए विकसित कोल्ड चेन सुविधाएं।

(2) 'लॉजिस्टिक्स पार्क एवं ड्राई पोर्ट्स' में मल्टी-मोडल लॉजिस्टिक्स पार्क तथा परिवहन टर्मिनल्स सम्मिलित हैं, जिनमें अंतर्देशीय कंटेनर डिपो, कंटेनर फ्रेट स्टेशन एवं संबंधित भंडारण सुविधाओं से युक्त अथवा भंडारण सुविधाओं से रहित एयर फ्रेट स्टेशन सम्मिलित हैं।

(3) अन्य सुविधाएं—

- (क) ट्रकों हेतु पार्किंग-सह-विश्राम स्थल के लिए ट्रकर्स पार्क या ले-बे।
- (ख) निजी रेलवे साइडिंग तथा फ्रेट टर्मिनल सहित कार्गो टर्मिनल।
- (ग) अंतर्देशीय पोत अधिनियम 2021 (Inland Vessels Act 2021) तथा बर्थिंग टर्मिनल्स में पारिभाषित बार्ज, टग-बोट्स, जेट-फेरी आदि सहित अंतर्देशीय पोत।

## रणनीति-1

### 4. सुदृढ़ अवस्थापना विकास

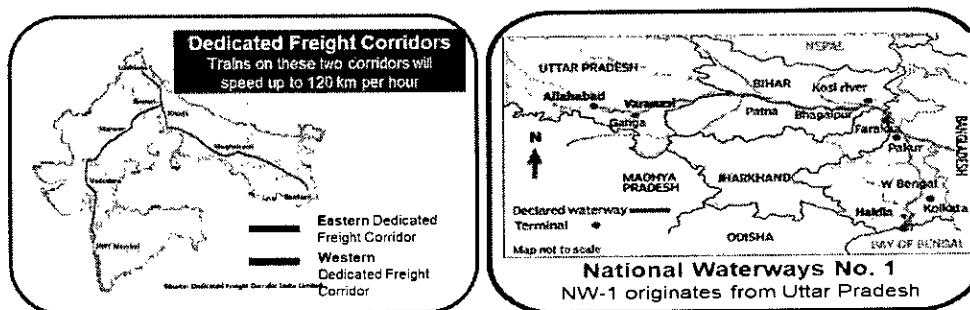
प्रदेश में भली प्रकार से विकसित सामाजिक, भौतिक एवं औद्योगिक अवस्थापना सुविधाएं विद्यमान हैं। उत्तर प्रदेश में भारत में राष्ट्रीय राजमार्गों एवं रेलमार्ग का सबसे विस्तृत नेटवर्क है। इसमें 48 राष्ट्रीय राजमार्गों, 13 विद्यमान एवं प्रस्तावित एक्सप्रेसवे, 5 विद्यमान एवं प्रस्तावित अंतर्राष्ट्रीय हवाई-अड्डों, घरेलू वायुमार्ग से संपर्क के लिए 20 से अधिक वायुमार्गों एवं समस्त प्रमुख नगरों के लिए रेल लिंक के माध्यम से उत्तम कनेक्टिविटी उपलब्ध है।

#### 4.1. मल्टी-मोडल कनेक्टिविटी

उत्तर प्रदेश सरकार की दीर्घकालिक रणनीति के अंतर्गत वायुमार्ग, जलमार्ग, सड़क-मार्ग एवं रेल नेटवर्क के एक कनेक्टिविटी वेब का विकास करना है, जिससे उद्योगों को वैश्विक व घरेलू बाजारों के लिए लॉजिस्टिक्स की सुलभता सुनिश्चित होगी। नीति का उद्देश्य प्रदेश की औद्योगिक निवेश क्षमता का लाभ

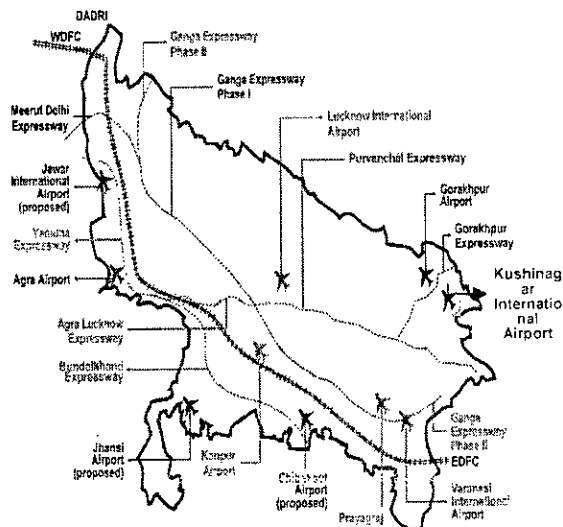
उठाने के लिए सुचारु एवं कम लागत वाले लॉजिस्टिक्स को सुनिश्चित करने हेतु इस नेटवर्क को सुदृढ़ करना है।

क) देश में सबसे बड़े रेलवे नेटवर्क (16,000 किमी से अधिक) के अतिरिक्त, वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डब्ल्यूडीएफसी) एवं ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (ईडीएफसी) का अधिकतर भाग प्रदेश में है। डब्ल्यूडीएफसी मुंबई (पश्चिमी भारत) में जेएनपीटी बंदरगाह तक एवं उत्तर प्रदेश से हो कर जाने वाले ईडीएफसी के 57 प्रतिशत कोलकाता (पूर्वी भारत) में हल्दिया बंदरगाह तक सुविधाजनक पहुंच प्रदान करेगा। प्रदेश सरकार ने इन दोनों फ्रेट कॉरिडोरों का लाभ उठाने के लिए एक रणनीतिक ढांचा तैयार किया है। गौतम बुद्ध नगर जनपद में स्थित दादरी में दोनों कॉरिडोरों— ईडीएफसी एवं डब्ल्यूडीएफसी के जंक्शन से राज्य को लॉजिस्टिक्स क्षेत्र में एक अनुपम लाभ प्राप्त है।



ख) प्रदेश में स्थित जनपद प्रयागराज को हल्दिया बंदरगाह से जोड़ने वाले देश के प्रथम अंतर्देशीय जलमार्ग का लगभग 1,100 किमी पहले से ही संचालित हो चुका है। गाजीपुर/राजघाट, रामनगर (वाराणसी) तथा प्रयागराज टर्मिनलों पर राष्ट्रीय जलमार्ग-1 के किनारे वाराणसी में एक मल्टी-मोडल टर्मिनल एवं विभिन्न फ्लोटिंग टर्मिनल्स संचालित हैं।

ग) देश में सर्वाधिक वृहद् राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क में से एक होने के अतिरिक्त, उत्तर प्रदेश राज्य द्वारा वर्तमान एवं प्रस्तावित, कुल 13 एक्सप्रेसवेज के साथ स्वयं को 'एक्सप्रेसवे के राज्य' के रूप में स्थापित किया है, जिसमें से 06 एक्सप्रेसवे (1,225 किलोमीटर) पूर्ण हो चुके हैं, जबकि 07 विकास के विभिन्न चरणों में हैं। ये एक्सप्रेसवेज प्रदेश में अति-आवश्यक समग्र सामाजिक-आर्थिक विकास को संभव कर रहे हैं। इसके अतिरिक्त, उक्त एक्सप्रेसवेज के किनारे नये औद्योगिक कॉरिडोर विकसित किए जाने के अवसर विद्यमान हैं।



घ) लखनऊ, वाराणसी तथा कुशीनगर में वर्तमान अंतर्राष्ट्रीय हवाई-अड्डों एवं जेवर व अयोध्या में विकसित किए जा रहे नवीन हवाई-अड्डों के साथ, उत्तर प्रदेश 05 अंतर्राष्ट्रीय हवाई-अड्डों वाला देश का एकमात्र राज्य बनने जा रहा है। इसके अतिरिक्त, घरेलू कनेक्टिविटी हेतु क्षेत्रीय कनेक्टिविटी योजना (आरसीएस) के अंतर्गत 07 हवाई अड्डों को संचालित कर दिया गया है तथा 08 अन्य हवाई-अड्डे विकसित किए जा रहे हैं। जेवर में 5,000 हेक्टेयर में विकसित किया जा रहा नोएडा अंतर्राष्ट्रीय हवाई-अड्डा, भारत के विशालतम अंतर्राष्ट्रीय हवाई-अड्डों में से एक होगा। इसके अतिरिक्त, घरेलू हवाई संपर्क के लिए 20 से अधिक वायु मार्गों को चिन्हित किया गया है।

#### 4.2. ड्राई पोर्ट्स को प्रोत्साहन (Promotion of Dry Ports)

संपूर्ण प्रदेश में स्थित विभिन्न निर्यात क्लस्टरों से युक्त, उत्तर प्रदेश, भूमि से घिरा हुआ (Land-locked) एक राज्य है। अतः समुद्री बंदरगाहों को निर्यात कार्गो के सुविधाजनक परिवहन हेतु प्रदेश में शुष्क बंदरगाहों (ड्राई पोर्ट्स) का विकास किया गया है।

क) उत्तर प्रदेश में विद्यमान लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर में मुरादाबाद रेल लिंकड संयुक्त घरेलू एवं एक्जिम टर्मिनल, रेल लिंकड प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल तथा कानपुर में इनलैंड कंटेनर डिपो (आईसीडी), दादरी टर्मिनल में आईसीडी सम्मिलित हैं।

ख) राज्य को अंतर्देशीय जलमार्ग के निकट/किनारे विकसित किए जा रहे टर्मिनल्स तथा फ्रेट कॉरिडोर के निकट/किनारे मल्टी-मोडल टर्मिनलों का लाभ प्राप्त हो रहा है। दादरी में एक मल्टी-मोडल लॉजिस्टिक्स हब (एमएमएलएच) एवं बोराकी (ग्रेटर नोएडा) में मल्टी-मोडल ट्रांसपोर्ट हब (एमएमटीएच) भी विकसित किए जा रहे हैं, जिससे इस सेक्टर को और बढ़ावा मिलेगा।

ग) जनपद वाराणसी में 100 एकड़ क्षेत्र में भारत का प्रथम 'फ्रेट विलेज' विकसित किया जा रहा है। पूर्वी उत्तर प्रदेश के निर्यात केंद्रों को पूर्वी भारत के बंदरगाहों से जोड़ने वाला यह गांव, इनबाउंड एवं आउटबाउंड कार्गो के लिए ट्रांस-शिपमेंट हब के रूप में कार्य करेगा।

राज्य सरकार का लक्ष्य मौजूदा शुष्क बंदरगाहों, अंतर्देशीय कंटेनर डिपो, माल ढुलाई स्टेशनों एवं रोड कॉरिडोर तक पहुंच के साथ उपयुक्त स्थानों पर लॉजिस्टिक्स टर्मिनल्स, 4-लेन और 6-लेन राजमार्गों के गुणवत्तापूर्ण नेटवर्क, इंटरलिंगिंग सड़कों आदि को सुदृढ़ करना है। इस नीति के माध्यम से प्रदेश सरकार द्वारा भविष्योन्मुख आधुनिक सुविधाओं से युक्त ड्राई पोर्ट्स के विकास हेतु निवेश आकर्षित करने की योजना है।

#### 4.3. औद्योगिक अवस्थापना विकास (Industrial Infrastructure)

हाल के कुछ वर्षों में अवस्थापना विकास के फलस्वरूप प्रदेश में औद्योगिक क्लस्टर/हब्स तथा सार्वजनिक-निजी-सहभागिता (पीपीपी) परियोजनाओं की संख्या में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है।

(क) नेशनल इण्डस्ट्रियल कॉरिडोर कार्यक्रम के अंतर्गत भारत सरकार द्वारा डब्ल्यूडीएफसी एवं ईडीएफसी के संरेखण पर क्रमशः दिल्ली-मुंबई इण्डस्ट्रियल कॉरिडोर (डीएमआईसी) एवं अमृतसर-कोलकाता इण्डस्ट्रियल कॉरिडोर (एकेआईसी) के साथ ही विभिन्न इण्डस्ट्रियल कॉरिडोर परियोजनाओं का विकास किया जा रहा है। इन कॉरिडोरों का उद्देश्य भारत में ग्रीनफील्ड औद्योगिक शहरों को विकसित करना है, जिसमें प्रदेश के प्रमुख निर्यात एवं मैन्यूफैक्चरिंग केंद्र सम्मिलित हैं।

(ख) डीएमआईसी-एकेआईसी के अधीन महत्वपूर्ण परियोजनाओं में ग्रेटर नोएडा में डीएमआईसी से आच्छादित क्षेत्र में एकीकृत टाउनशिप का विकास करना भी सम्मिलित है; प्रयागराज एवं आगरा में एकेआईसी परियोजना के अंतर्गत इंटिग्रेटेड मैन्यूफैक्चरिंग क्लस्टर (आईएमसी) का विकास प्रस्तावित है।

(ग) प्रदेश में नियोजित कई अन्य महत्वपूर्ण औद्योगिक परियोजनाएं इस प्रकार हैं—

- भारत में घोषित 02 डिफेंस इण्डस्ट्रियल कॉरिडोरों में से एक, उत्तर प्रदेश में 6-नोड्स (आगरा, अलीगढ़, कानपुर, लखनऊ, झांसी एवं चित्रकूट) के साथ 5000 हेक्टेयर से अधिक भूमि पर विकसित किया जा रहा है।
- यमुना एक्सप्रेसवे क्षेत्र में राज्य का प्रथम मेडिकल डिवाइस पार्क प्रारंभ किया गया है। इसी प्रकार, यमुना एक्सप्रेसवे के किनारे एक फिल्म सिटी, टॉय पार्क, एपैरल पार्क, हैंडीक्राफ्ट पार्क भी विकसित किया जा रहा है।
- यमुना एक्सप्रेसवे के किनारे एक लॉजिस्टिक हब, जेवर में नोएडा अंतर्राष्ट्रीय हवाई-अड्डे के निकट एमआरओ/कार्गो कॉम्प्लेक्स एवं एक्सप्रेसवेज के किनारे लॉजिस्टिक्स सेंटर/हब की योजना है।
- बरेली में मेगा फूड पार्क, उन्नाव में ट्रांस-गंगा सिटी, गोरखपुर में प्लास्टिक पार्क, गोरखपुर में गारमेंट पार्क तथा लखनऊ, कानपुर, आगरा, गाज़ियाबाद, गोरखपुर एवं अलीगढ़ में अनेक प्लैटेड फैक्ट्री परिसरों सहित अन्य परियोजनाओं के विकास की योजना है।

लॉजिस्टिक्स सुविधाओं की सुलभता में वृद्धि के साथ, प्रदेश में ऐसी अन्य औद्योगिक अवस्थापना परियोजनाएं विकसित होने की संभावना है, जिनसे निवेश आकर्षित होगा तथा आर्थिक विकास को गति मिलेगी। अतः, यह नीति प्रदेश में इस प्रकार के औद्योगिक अवस्थापना विकास के लिए एक सहायक इकोसिस्टम प्रदान करके एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगी।

#### 4.4. गुणवत्तापूर्ण भण्डारण सुविधाएं (Quality Storage Facilities)

उत्तर प्रदेश में रेलवे गुड्स शेड्स (689) तथा कोल्ड भंडारण (2406) की देश में सर्वाधिक संख्या है तथा अधिकतम कोल्ड भंडारण क्षमता, राष्ट्रीय क्षमता की 39.84 प्रतिशत है (LEADS 2021)। चूंकि उत्तर प्रदेश कृषि-प्रधान राज्य है तथा

राज्य सरकार इलेक्ट्रॉनिक्स, फार्मा, डिफेंस आदि सेक्टर में मैन्यूफैक्चरिंग को भी बढ़ावा दे रही है, अतः औद्योगिक कॉरिडोर, एक्सप्रेसवेज, फ्रेट कॉरिडोर आदि के किनारे नवीनतम तकनीकों से युक्त गुणवत्तापूर्ण भंडारण सुविधाओं का विकास करना महत्वपूर्ण है। इसलिए प्रदेश सरकार का यह लक्ष्य है कि निवेश आकर्षित करके पूरे राज्य में इस प्रकार की गुणवत्तापूर्ण भंडारण सुविधाओं का विकास किया जाए।

इस नीति के अंतर्गत आधुनिक सुविधाओं से युक्त रिटेल लिंकड वेयरहाउसेज की स्थापना को प्रोत्साहित किया जाएगा, जिसमें ग्रेडिंग, सॉर्टिंग व आंतरिक परीक्षण प्रयोगशालाओं के साथ पैकिंग सुविधाएं सम्मिलित हैं। कृषि वस्तुओं के निर्यात को बढ़ावा देने के लिए खराब होने वाली/नश्वर वस्तुओं की उपयोग के योग्य बने रहने की भण्डारण अवधि (Shelf life) में वृद्धि करने तथा गुणवत्ता बनाए रखने के लिए कोल्ड भंडारण के बुनियादी ढांचे के विस्तार को प्रोत्साहित किया गया है। प्रदेश सरकार द्वारा सरकारी संस्थाओं में विद्यमान भंडारण सुविधाओं को चिन्हित करके विभिन्न संबंधित विभागों/संस्थाओं, यथा— सहकारिता विभाग, उद्यान एवं खाद्य-प्रसंस्करणविभाग व कृषि विभाग आदि के माध्यम से निजी संस्थाओं द्वारा उनके उन्नयन को प्रोत्साहित किया जाएगा।

## रणनीति-2

### 5. व्यापक लॉजिस्टिक्स नियोजन(Comprehensive Logistics Planning)

चूंकि भारत में लॉजिस्टिक्स उद्योग कुछ स्थानों पर संकेंद्रित (defragmented) है, अतः लॉजिस्टिक्स सेवाओं के असंतुलित वितरण के समाधान हेतु एकीकृत एवं व्यापक नियोजन अत्यंत महत्वपूर्ण है। भारत सरकार देश की व्यापार प्रतिस्पर्धात्मकता में सुधार हेतु समग्र लॉजिस्टिक्स नियोजन पर अत्यधिक बल दे रही है, अतः राज्य सरकार भी लॉजिस्टिक्स नियोजन पर ध्यान केंद्रित कर रही हैं। इस संदर्भ में उत्तर प्रदेश सरकार ने भी कई कदम उठाए हैं।

#### 5.1. राज्य-स्तरीय एकीकृत लॉजिस्टिक्स योजना

लॉजिस्टिक्स सेक्टर के समग्र विकास हेतु प्रदेश सरकार द्वारा एक व्यापक राज्य-स्तरीय एकीकृत लॉजिस्टिक्स योजना विकसित की गई है, ताकि निर्यात केंद्रों को बड़े पैमाने पर लाभ पहुंचाने के लिए राज्य भर में निर्बाध कनेक्टिविटी तथा त्वरित कार्गो आवागमन सुनिश्चित हो सके। इस योजना के माध्यम से सुधार एवं विकास के क्षेत्रों का नियमित अनुश्रवण एवं समीक्षा की जा रही है।

इस संदर्भ में, प्रदेश सरकार द्वारा 07 स्मार्ट फ्रेट सिटीज़, अर्थात्— आगरा, कानपुर, वाराणसी, प्रयागराज, लखनऊ, गाजियाबाद एवं मेरठ के लिए सिटी लॉजिस्टिक्स योजना तैयार की जा रही है, ताकि परिनगरीय क्षेत्रों एवं कस्बों में लॉजिस्टिक्स सुविधाओं का विकास किया जा सके। इससे नगरों द्वारा उनकी वर्तमान माल-ढुलाई क्षमता का मूल्यांकन करने, उनकी वर्तमान व भविष्य की आवश्यकताओं को पारिभाषित करने तथा संबंधित क्षेत्रों में सुधार-क्षेत्रों को चिन्हित करने में सहायता मिलेगी।

## 5.2. पीएम गति शक्ति नेशनल मास्टर प्लानसे एकीकरण

उत्तर प्रदेश समन्वित परियोजना नियोजन तथा लॉजिस्टिक्स अवस्थापना सुविधाओं के त्वरित विकास हेतु राज्य-स्तरीय मास्टर प्लान को पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय महायोजना के साथ एकीकृत करने में अग्रणी राज्यों में से एक है। राष्ट्रीय महायोजना के प्रारंभ होने के उपरान्त, प्रदेश सरकार के संबंधित विभागों को भास्कराचार्य नेशनल इंस्टीट्यूट फॉर स्पेस एप्लीकेशन एण्ड जियो-इन्फॉर्मेटिक्स (BISAG-N) एवं रिमोट सेंसिंग एप्लीकेशन सेंटर यूपी (RSAC-UP) के समन्वय से उनकी परिसंपत्तियों की ऑनलाइन मैपिंग के लिए भू-संदर्भ (Geo-referencing) के लिए प्रेरित किया गया।

अब तक प्रदेश सरकार द्वारा समस्त 20 अनिवार्य लेयर्स, जो भारत सरकार द्वारा चिन्हित की गई हैं, का सफलतापूर्वक एकीकरण कर लिया गया है। साथ ही, राज्य स्तरीय पोर्टल के अधीन परियोजना नियोजन की दृष्टि से महत्वपूर्ण 27 लेयर्स भी चिन्हित करके सृजित कर ली गई हैं।

प्रदेश में सुदृढ़ अवस्थापना सुविधाओं के विकास हेतु इस नीति के अंतर्गत नेशनल मास्टर प्लान (एनएमपी) के साथ सामंजस्य स्थापित करते हुए एक एकीकृत दृष्टिकोण अंगीकृत किया जाएगा। गतिशक्ति एनएमपी के अंतर्गत सड़कों, राजमार्गों, बंदरगाहों, हवाई-अड्डों, मल्टी-मोडल टर्मिनल्स आदि में निवेश होने से लॉजिस्टिक्स सेक्टर को सर्वाधिक लाभ होगा।

## 5.3. लॉजिस्टिक्स नियोजन हेतु संस्थागत व्यवस्था

प्रदेश में लॉजिस्टिक्स सेक्टर के विकास हेतु समर्पित नोडल अधिकारी, राज्य-स्तरीय लॉजिस्टिक्स प्रकोष्ठ(Logistics Cell) तथा लॉजिस्टिक्स समन्वय समिति (Logistics Coordination Committee) की व्यापक संस्थागत व्यवस्था की गई है। शासनादेश सं. 107/77-6-2021, दिनांक 08 जनवरी, 2021 के द्वारा अपर मुख्य सचिव, अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास विभाग की अध्यक्षता में एक समर्पित 'लॉजिस्टिक्स प्रकोष्ठ' गठित किया गया है। यह समर्पित प्रकोष्ठ प्रदेश में लॉजिस्टिक्स विकास के नियोजन हेतु विभिन्न विभागों, यथा- नागरिक उड्डयन, परिवहन, विद्युत, उद्यान, भंडारण निगम एवं अन्य संबंधित विभागों के मध्य समन्वय तथा त्वरित निर्णय प्रक्रिया को सुनिश्चित करेगा। शासनादेश सं. 108/77-6-2021, दिनांक 08 जनवरी, 2021 के द्वारा मुख्य सचिव की अध्यक्षता में लॉजिस्टिक्स समन्वय समिति (Logistics Coordination Committee) का भी गठन किया गया है।

इसके अतिरिक्त शासनादेश सं. 8-3099/262/2021 दिनांक 9 सितंबर 2021 के द्वारा अपर मुख्य सचिव आवास एवं शहरी नियोजन की अध्यक्षता में सिटी लॉजिस्टिक्स समन्वय समिति (City Logistics Coordination Committee) का गठन किया गया है तथा उत्तर प्रदेश में चिन्हित सात स्मार्ट फ्रेट सिटीज के नगर आयुक्तों की अध्यक्षता में सिटी लॉजिस्टिक्स समितियों का गठन किया गया है। सिटी लॉजिस्टिक्स समितियां भारत सरकार के साथ परामर्श एवं समन्वय के अतिरिक्त प्रदेश में लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर के विकास हेतु नगर-स्तरीय समिति के गठन, सुधार, कार्यान्वयन एवं अनुश्रवण के लिए उत्तरदायी होंगी। नगर स्तर

पर गठित समितियां, सिटी लॉजिस्टिक्स प्लान तैयार करने तथा अपने-अपने क्षेत्रों में लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर के विकास हेतु उत्तरदायी होंगी।

इसी प्रकार, प्रदेश में पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय महायोजना के कार्यान्वयन हेतु राज्य-स्तरीय नोडल अधिकारी के रूप में सचिव रैंक के अधिकारी को नियुक्त किया गया है। औद्योगिक विकास अनुभाग-6 के शासनादेश सं. 177/77-6-2022 दिनांक 02.02.2022 के द्वारा मुख्य सचिव की अध्यक्षता में 'सचिवों का एक प्राधिकृत समूह' (Empowered Group of Secretaries - EGoS) गठित किया गया है। साथ ही, औद्योगिक विकास अनुभाग-6 के शासनादेश सं. 1122/77-6-2022 दिनांक 28.05.2022 के द्वारा अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास आयुक्त की अध्यक्षता में एक नेटवर्क प्लानिंग ग्रुप (NPG) की स्थापना की गई है तथा मुख्य कार्यपालक अधिकारी (सीईओ)-इन्वेस्ट यूपी की अध्यक्षता में औद्योगिक विकास अनुभाग-6 के शासनादेश सं. 1122/77-6-2022 दिनांक 28.05.2022 के द्वारा एक तकनीकी सहायता इकाई (TSU) को गठित किया गया है।

प्रदेश में केंद्र सरकार के निर्देशों के अनुसार लॉजिस्टिक्स नियोजन हेतु एक व्यापक संस्थागत ढांचा स्थापित किया गया है, जो प्रदेश में लॉजिस्टिक्स सेक्टर की एकीकृत योजना एवं व्यापक विकास के लिए कार्य करेगा।

### रणनीति-3

#### 6. सतत् लॉजिस्टिक्स विकास(Sustainable Logistics)

##### 6.1. पर्यावरण के अनुकूल (ग्रीन) लॉजिस्टिक्स (Green Logistics)

इस नीति का उद्देश्य प्रदेश में विभिन्न क्षेत्रों में लॉजिस्टिक्स सुविधाओं की प्रक्रियाओं की दक्षता में सुधार हेतु स्मार्ट वेयरहाउसिंग, सौर ऊर्जा का उपयोग, उत्सर्जन कम करने हेतु सड़कों पर वाहनों की संख्या को कम करने, इंडस्ट्री 4.0, यथा- इंटरनेट ऑफ थिंग्स (IoT), आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस (AI), ब्लॉकचेन आदि के उपयोग को प्रोत्साहित करना है। **इस दिशा में, नीति के अंतर्गत लॉजिस्टिक्स उद्योग में ग्रीन/हरित उपायों को अपनाने के लिए निजी निवेश को प्रोत्साहित किया गया है। इसमें लॉजिस्टिक्स उद्योग के लिए आपने एक्सेस की अनुमति देकर कैपिटल सौर ऊर्जा उत्पादन को प्रोत्साहित किया जाएगा।**

प्रदेश सरकार आगामी सिटी लॉजिस्टिक्स योजनाओं के माध्यम से अंतिम मील कनेक्टिविटी सुनिश्चित करके समुचित मॉडल मिक्स (दक्ष मोड / ग्रीन मोड में ऊर्जा के अंश में वृद्धि) को प्रोत्साहित कर परिवहन साधनों की दक्षता में सुधार को बढ़ावा देगी। इन योजनाओं के माध्यम से सुचारू लॉजिस्टिक्स परिवहन व इलेक्ट्रिक मोबिलिटी को बढ़ावा दिया जाएगा, निष्क्रियता के समय को कम करने के लिए रिवर्स लॉजिस्टिक्स को बढ़ावा दिया जाएगा तथा लॉजिस्टिक्स से होने वाले प्रदूषण के प्रभाव को कम करने तथा अधिकतम संभव क्षमता के उपयोग हेतु प्रौद्योगिकी नवाचारों को बढ़ावा दिया जाएगा।

## 6.2. नवाचार एवं अभिज्ञ/इंटेलिजेंट लॉजिस्टिक्स(Innovations and Intelligent Logistics)

यह नीति संबंधित हितधारकों को निर्बाध उपलब्धता सुनिश्चित करने हेतु स्वस्थ एवं स्मार्ट लॉजिस्टिक्स सुविधाएं प्रदान करने के उद्देश्य से आधुनिक तकनीक व डिजिटल ट्रांसफॉर्मेशन के उपयोग को प्रोत्साहित करती है। यह नीति राज्य में लॉजिस्टिक क्षेत्र को परिवर्तित करने हेतु उद्योगों द्वारा डिजिटल तकनीकों के उपयोग को प्रोत्साहित करती है। दक्षता में वृद्धि करने वाले तंत्रों की सुलभता एवं आधुनिक तकनीकों के अंगीकरण हेतु प्रदेश सरकार द्वारा सुविधाओं से सुसज्जित बड़े आकार के ट्रकों, उच्च भार क्षमता वाले रेलवे वैगनों आदि जैसे उत्तमतर उपकरणों के उपयोग को प्रोत्साहित किया जाएगा तथा नवीन तकनीकों के विकास को बढ़ावा दिया जाएगा।

इसमें अनुसंधान एवं विकास (R&D) को प्रोत्साहित करना, डिजिटलीकरण की तकनीकों को बढ़ावा देना, सामग्री प्रबंधन में रोबोटिक्स व स्वचालन (Automation) का उपयोग, कार्गो-परिवहन तथा लॉजिस्टिक्स केंद्रों पर कार्गो यातायात को व्यवस्थित करना, लेनदेन के सत्यापन के लिए ब्लॉकचेन प्रौद्योगिकी-आधारित प्रणाली, सुरक्षित रूप से प्रलेखों तथा सूचनाओं का आदान-प्रदान अन्य नवाचार सम्मिलित है।

## 6.3. कार्गो के सुरक्षित एवं सुचारु परिवहन का स्मार्ट प्रचालन (Smart Enforcement for safe and smooth movement of Cargo)

प्रदेश सरकार द्वारा पूर्व से ही उन्नत यातायात प्रबंधन प्रणाली (Advanced Traffic Management System - ATMS) कार्यान्वित की जा रही है, इस दिशा में टोल-प्लाजा की समस्त वीथिकाओं (Lanes) में कैमरों सहित वे-इन मोशन सेंसर सिस्टम (way in motion sensor systems) तथा मुख्य कैरिजवे के प्रत्येक टोल-प्लाजा पर स्टैटिक वेट ब्रिज (Static Weight Bridge) को विकसित किया जा रहा है। प्रमुख मार्गों पर ई-चालान का प्राविधान पहले ही लागू किया जा चुका है। 'माइन मित्र' ऐप एवं [minemitra.up.gov.in](http://minemitra.up.gov.in) के माध्यम से एकीकृत खनन निगरानी प्रणाली विकसित की गई है। इस प्रणाली के अंतर्गत ऑनलाइन नागरिक/कृषक ई-सेवाएं, ऑनलाइन खनिज प्रबंधन, ऑनलाइन ई-कॉमर्स प्लेटफॉर्म एवं डीएसआर-टू-लीज डीड मैपिंग (DSR to Lease deed mapping) की सुविधा उपलब्ध है।

प्रदेश सरकार के सुसंगत विभागों/संस्थाओं द्वारा इन प्रणालियों की समय-समय पर समीक्षा की जाएगी तथा उन्नयन किया जाएगा। प्रदेश सरकार द्वारा राज्य-स्तरीय लॉजिस्टिक्स योजना की नियमित समीक्षा तथा लीड्स(LEADS) रैंकिंग में राज्य के प्रदर्शन की समीक्षा के माध्यम से, राज्य में सुरक्षित एवं सुचारु लॉजिस्टिक्स को सक्षम करने हेतु प्रदेश के विभिन्न विभागों/संस्थाओं द्वारा प्रौद्योगिकी के उपयोग को प्रोत्साहित किया जाएगा। यह इस नीति के माध्यम से प्रदेश में निर्बाध आवागमन तथा कार्गो के सुरक्षित संचालन को सुनिश्चित करने के लिए निजी लॉजिस्टिक्स संचालकों/विकासकर्ताओं द्वारा प्रौद्योगिकी के उपयोग को प्रोत्साहित किया गया है (प्रस्तर 6.2)।



## 7. लॉजिस्टिक्स हेतु इकोसिस्टम का विकास (Ecosystem Support for Logistics)

### 7.1. लॉजिस्टिक्स हेतु कौशल विकास

राज्य में लॉजिस्टिक्स में प्रशिक्षित व्यक्तियों की अधिकतम संख्या के साथ सबसे अधिक प्रशिक्षण केंद्र हैं (LEADS 2021)। उत्तर प्रदेश कौशल विकास मिशन (यूपीएसडीएम) के अधीन लोडर/अनलोडर्स एवं पैकर्स तथा कॉमर्शियल वाहन चालकों के लिए कौशल विकास पाठ्यक्रम उपलब्ध हैं। प्रदेश में प्रशिक्षण हेतु निजी सुविधाओं का विकास करके सूचीबद्ध वेण्डर्स/प्रशिक्षण प्रदाताओं के माध्यम से लॉजिस्टिक्स सेक्टर में प्रशिक्षण प्रदान किया जा रहा है। निजी स्वामित्व वाले लगभग 688 मोटर ड्राइविंग प्रशिक्षण स्कूलों द्वारा भारी वाहन (बस/ट्रक) चालकों को प्रशिक्षण प्रदान किया जा रहा है। ट्रक ड्राइवरों के साथ-साथ लॉजिस्टिक्स से संबंधित अन्य कर्मियों, जैसे लोडर/अनलोडर, पैकर्स इत्यादि को प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु 12 मंडलों में सरकारी चालक प्रशिक्षण एवं बहु-कौशल संस्थानों का निर्माण किया जा रहा है। रायबरेली में चालक प्रशिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान (Institute of Driver Training & Research - ITDR) भी निर्माणाधीन है।

लॉजिस्टिक्स सेक्टर में 21वीं सदी के अनुसार कौशल की आवश्यकता की पूर्ति हेतु बाजारों एवं लॉजिस्टिक्स सेक्टर स्किल काउंसिल के विशेषज्ञों के समन्वय से नई कार्य क्षमताओं को चिन्हित किया जा रहा है। लॉजिस्टिक्स उद्योग के हितधारकों एवं राष्ट्रीय कौशल विकास निगम (National Skill Development Corporation - NSDC) के परामर्श से नवीन पाठ्यक्रम एवं प्रशिक्षण पद्धति विकसित की जाएगी। लॉजिस्टिक्स उद्योग हेतु कौशल विकास इकोसिस्टम को सुदृढ़ करने हेतु प्रदेश सरकार द्वारा कौशल विकास विभाग में एक समर्पित टास्क-फोर्स का गठन किया जाएगा, जो नवीन पाठ्यक्रमों की आवश्यकता, कौशल-वृद्धि एवं पुनर्कौशल विकास कार्यक्रम, प्रशिक्षण संस्थानों की स्थिति आदि क्षेत्रों को चिन्हित करते हुए कौशल की आवश्यकता एवं उपलब्धता में अंतर का अध्ययन करेगा। यद्यपि, नीति के अंतर्गत उद्योग-विशेष से संबंधित प्रासंगिक कौशल विकास को प्रोत्साहित करने के लिए इस प्रकार की लागत को प्रोत्साहन प्रदान किया गया है।

### 7.2. उत्कृष्टता केंद्र (Centres of Excellence)

प्रदेश सरकार लॉजिस्टिक्स सेक्टर में नवीन तकनीक, संचालन मॉडल तथा अवसरों के विकास को प्रोत्साहित करने हेतु राज्य में उत्कृष्टता केंद्रों की स्थापना को प्रोत्साहित करेगी। प्रदेश सरकार द्वारा प्रदेश में लॉजिस्टिक्स इकोसिस्टम को सक्षम बनाने के लिए अनुसंधान एवं विकास, नवाचार, प्रौद्योगिकी प्राप्ति तथा अन्य सुविधाओं की सुलभता हेतु सरकारी संस्थाओं/सार्वजनिक क्षेत्र

के उद्यमों/निजी कंपनियों को उत्कृष्टता केंद्र स्थापित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा।

उत्तर प्रदेश सरकार स्थापना की तिथि से 05 वर्ष की अवधि के दौरान अधिकतम 05 उत्कृष्टता केंद्रों की सीमा के अधीन प्रत्येक उत्कृष्टता केंद्र को ₹10 करोड़ तक अनुदान सहायता (पूंजी एवं संचालन व्यय हेतु) के रूप में वित्तीय सहायता प्रदान करेगी। यह अपेक्षा की जाती है कि 05 वर्षों के अंत तक उत्कृष्टता केंद्र आत्मनिर्भर हो जाएगा। इस नीति में पारिभाषित उच्च स्तरीय प्राधिकृत समिति (HLEC) की संस्तुति पर औद्योगिक विकास विभाग द्वारा परियोजना को प्रोत्साहन राशि स्वीकृत एवं संवितरित की जाएगी। इसके अतिरिक्त, प्रदेश सरकार द्वारा फण्ड/प्रोत्साहन को अवमुक्त करना उत्कृष्टता केंद्रों के प्रदर्शन पर निर्भर करेगा।

## **रणनीति-5**

### **8. लॉजिस्टिक्स सेक्टर में निवेश-आकर्षण**

#### **8.1. लॉजिस्टिक्स सेक्टर को उद्योग की श्रेणी/दर्जा प्रदान करना**

भारत में लॉजिस्टिक्स सेक्टर को 'उद्योग' की श्रेणी/दर्जा प्रदान करने वाले राज्यों में उत्तर प्रदेश एक अग्रणी राज्य है, जिसके परिणामस्वरूप प्रदेश, उत्तर भारत में लॉजिस्टिक्स सेक्टर में निवेश हेतु एक वरीय गंतव्य के रूप में स्थापित हुआ है। यह उद्योग का दर्जा उ.प्र. वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति-2018 के अंतर्गत केवल उन परियोजनाओं को प्रदान किया गया था, जिनको भारत सरकार द्वारा 'अवस्थापना का दर्जा' प्रदान किया गया था।

इस नवीन नीति के अंतर्गत, **इस नीति में पारिभाषित समस्त पात्र परियोजनाओं को 'उद्योग का दर्जा' प्रदान किया जाएगा।** परिणामतः, राज्य के औद्योगिक विकास प्राधिकरणों एवं विकास प्राधिकरणों द्वारा नीति तथा संबंधित नियमावली के अंगीकरण के उपरांत प्रदेश में इस प्रकार की समस्त लॉजिस्टिक्स परियोजनाओं के लिए औद्योगिक भूमि उपयोग एवं औद्योगिक एफएआर लागू हो जाएगा। इससे राज्य में लॉजिस्टिक्स उद्योग हेतु व्यवसाय स्थापित करने की लागत में कमी आएगी।

#### **8.2. व्यवसाय में सहजता (ईज़ ऑफ़ डूइंग बिजनेस)**

- 1) **स्वीकार्य ऊंचाई**—यह नीति 15 मीटर से अधिक ऊंचाई वाली संरचनाओं को (राष्ट्रीय भवन संहिता 2016 के भाग 4 के अंतर्गत प्रस्तर 3.4.2 के अनुसार) इस प्रतिबंध के साथ अनुमति प्रदान करती है, कि 15 मीटर से अधिक ऊंचाई पर ऐसी संरचनाओं में नियमित/निरंतर मानव-निवास नहीं हो तथा जिनमें प्रदेश सरकार के अग्निशमन विभाग द्वारा निर्धारित की गई पर्याप्त अग्निशमन प्रणालियाँ स्थापित की गई हों। इस संबंध में अग्निशमन विभाग द्वारा लॉजिस्टिक्स सेक्टर की क्षेत्रीय स्तर की इकाइयों को विशेष निर्देश निर्गत किए जाएंगे।

- 2) **श्वेत (White) श्रेणी**— चूंकि कतिपय भण्डारण एवं लॉजिस्टिक्स गतिविधियों में प्रदूषण तथा अपशिष्ट कम होता है, अतः इस प्रकार की गतिविधियों के वर्गीकरण को समय-समय पर उनके वायु, जल तथा जोखिम युक्त प्रदूषण के स्तर के आधार पर युक्तिसंगत बनाया जाएगा। प्रदेश सरकार द्वारा उत्तर प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (यूपीपीसीबी) के शासनादेश सं. एच 80284/213/2017-22 दिनांक 26.08.2022 के द्वारा वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स गतिविधियों को पूर्व से ही 'श्वेत' श्रेणी में वर्गीकृत किया गया है। यूपीपीसीबी द्वारा 'श्वेत श्रेणी' के अंतर्गत अर्हता प्राप्त करने वाली गतिविधियों हेतु औद्योगिक विकास विभाग, उत्तर प्रदेश शासन के परामर्श से विनिर्देशों की समय-समय पर समीक्षा की जाएगी।
- 3) **सिंगल विंडो क्लीयरेंस**—प्रदेश सरकार द्वारा राज्य में उद्योगों की स्थापना एवं संचालन हेतु निवेश मित्र पोर्टल के माध्यम से ऑनलाइन अनापत्ति प्रमाणपत्र/स्वीकृति/अनुमोदन प्रदान किए जाते हैं। राज्य में वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स उद्योग हेतु ईज ऑफ डूइंग बिजनेस में और सुधार करने के लिए इस सेक्टर हेतु वांछित विशिष्ट स्वीकृतियों/अनापत्ति प्रमाण-पत्रों/अनुमोदनों को पृथक से सूचीबद्ध किया जाएगा तथा निवेश मित्र पोर्टल के माध्यम से प्रदान किया जाएगा।
- 4) **24/7 संचालन**— वेयरहाउसिंग को सप्ताह के सातों दिन 24 घण्टे संचालित करने की अनुमति होगी। महिलाओं हेतु रोजगार को प्रोत्साहित करने के लिए ऐसी परियोजनाओं को महिलाओं को उनकी सहमति के आधार पर सभी पालियों/शिफ्टों (रात्रि की पाली सहित) में नियोजित करने की अनुमति दी जाएगी, बशर्ते उक्त महिला कर्मियों हेतु श्रम विभाग द्वारा निर्धारित सभी सुरक्षा, परिवहन एवं अन्य उपाय सुनिश्चित किए जाएं।

### 8.3. लॉजिस्टिक्स पार्क्स के लिए फास्ट-ट्रैक भूमि आवंटन

- 8.3.1. उ.प्र. औद्योगिक निवेश एवं रोजगार प्रोत्साहन नीति-2022 में यथा-निर्धारित औद्योगिक विकास प्राधिकरण/विकास प्राधिकरण क्षेत्रों में वरीय (Preferred) भूमि आवंटन, ₹500 करोड़ के पूंजी निवेश से इस नीति के अंतर्गत पारिभाषित लॉजिस्टिक्स पार्क के विकास हेतु फास्ट-ट्रैक आधार पर किया जायेगा। (संदर्भ : नीति के प्रस्तर 9.3.1 (7) के अनुसार)।
  - (क) ऐसे फास्ट ट्रैक भूमि आवंटन हेतु आवेदन शुल्क के साथ ऑनलाइन आवेदन प्राप्त होने पर इन्वेस्ट यूपी द्वारा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तथा इस प्रयोजन हेतु निर्धारित अन्य मापदंडों के आधार पर आवेदन की जांच की जाएगी।
  - (ख) उत्तर प्रदेश औद्योगिक निवेश एवं रोजगार प्रोत्साहन नीति-2022 में निर्दिष्ट अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास आयुक्त की अध्यक्षता में एक 'फास्ट-ट्रैक भूमि आवंटन समिति' द्वारा इन्वेस्ट यूपी की जांच के आधार पर ऐसे आवंटन हेतु अपनी अंतिम स्वीकृति प्रदान की जाएगी।

8.3.2. यदि निवेशकों को प्रदेश सरकार से औद्योगिक विकास प्राधिकरण/विकास प्राधिकरण/स्थानीय नगर निकायों/अन्य अधिसूचित क्षेत्रों के बाहर ऐसे लॉजिस्टिक पार्कों के लिए भूमि अधिग्रहण/क्रय करने की आवश्यकता है, तो निम्नलिखित प्राविधान लागू होंगे—

- (क) प्रदेश सरकार द्वारा नामित नोडल संस्था द्वारा ऐसे पात्र लॉजिस्टिक्स पार्क हेतु आवश्यक भूमि का न्यूनतम 1.25 गुना अधिग्रहण करने की व्यवस्था की जाएगी, ताकि अधिग्रहीत की गई अतिरिक्त भूमि में न्यूनतम 04 अन्य लॉजिस्टिक इकाइयां अथवा औद्योगिक इकाइयां स्थापित की जा सकें। ऐसे पात्र लॉजिस्टिक्स पार्कको विक्रय-योग्य क्षेत्र का अधिकतम 80 प्रतिशत तक आवंटित किया जा सकता है।
- (ख) इस प्राविधान के अंतर्गत भूमि आवंटन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय, पात्र लॉजिस्टिक्स पार्क इस प्रकार अधिग्रहीत अतिरिक्त भूमि में अतिरिक्त लॉजिस्टिक इकाइयों या औद्योगिक इकाइयों की स्थापना हेतु भूमि के आवंटन हेतु भी तत्काल एक प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकती है, तथा इस प्रकार के प्रकरण में, ऐसी समस्त अतिरिक्त परियोजनाओं/इकाइयों को भी उनके निवेश की सीमा को विचारित किए बिना, पात्र इकाइयों की भांति ही फास्ट-ट्रैक भूमि आवंटन के लिए अर्ह माना जाएगा।
- (ग) इस योजना के अंतर्गत पात्रता के मूल्यांकन के उद्देश्य से, केवल लॉजिस्टिक्स पार्क के पूंजी निवेश पर विचार किया जाएगा तथा अन्य 04 इकाइयों के पूंजी निवेश पर विचार नहीं किया जाएगा।
- (घ) यदि ऐसे पात्र लॉजिस्टिक्स पार्क द्वारा 04 से कम अतिरिक्त इकाइयों के लिए भूमि आवंटन का प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाता है, तो नोडल संस्था द्वारा शेष भूमि को अन्य लॉजिस्टिक्स अथवा औद्योगिक परियोजनाओं की स्थापना के लिए अपने नियमों/प्रक्रिया के अनुसार आवंटित किया जाएगा।
- (ङ) आवंटन मूल्य का निर्धारण, भूमि के क्रय/भूमि अधिग्रहण की लागत, आंतरिक एवं वाह्य विकास की वास्तविक लागत तथा समय-समय पर निर्दिष्ट प्रशासनिक प्रभार को सम्मिलित करने के पश्चात किया जाएगा। इस संबंध में विस्तृत दिशा-निर्देश पृथक से निर्गत किए जाएंगे।
- (च) यह सुनिश्चित करने के लिए कि भूमि की पूर्ण लागत संस्था के पक्ष में सुरक्षित हो जाए, नोडल संस्था तत्काल (Upfront) रूप से संपूर्ण अधिग्रहण-लागत/आवंटन-मूल्य अथवा तत्काल (Upfront) आंशिक अथवा आंशिक रूप से बैंक गारंटी या किसी अन्य प्रक्रिया से लेने का निर्णय ले सकती है। मा. न्यायालयों के हस्तक्षेप के परिणामस्वरूप अधिग्रहण की लागत में किसी भी वृद्धि

को ऐसी पात्र परियोजना/ परियोजनाओं द्वारा ही वहन किया जाएगा।

- (छ) ऐसी अधिग्रहीत भूमि पर मानचित्र अनुमोदन के प्रयोजन हेतु नामित नोडल संस्था के उपनियम लागू होंगे। यद्यपि पट्टे की अवधि के दौरान ऐसे पात्र लॉजिस्टिक्स पार्क के भीतर विकासकर्ता द्वारा भूखंडो/इकाइयों को अनुवर्ती पट्टे/किराये पर देने के लिए हेतु नोडल संस्था से संबंधित किसी शुल्क के भुगतान/अनुमोदन की आवश्यकता नहीं होगी।

**8.3.3 यदि लॉजिस्टिक्स पार्क में पुलिस स्टेशन/चौकी बनाने की आवश्यकता पड़ती है, तो इसकी स्थापना के लिए विकासकर्ता/सम्बन्धित प्राधिकरण द्वारा निःशुल्क भूमि उपलब्ध करायी जाएगी।**

#### **8.4. निर्दिष्ट लॉजिस्टिक्स परिक्षेत्रों का विकास (Development of Designated Logistics Zones)**

उत्तर प्रदेश में ऐसे अनेक संभाव्य परिक्षेत्र हैं, जिनमें भारत के लॉजिस्टिक्स हब के रूप में उभरने की उच्च क्षमता है। देश के दो प्रमुख फ्रेट कॉरिडोर, वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डब्ल्यूडीएफसी) एवं ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (ईडीएफसी) के प्रदेश के दादरी, ग्रेटर नोएडा में जंक्शन का क्षेत्र में राज्य को उक्त कॉरिडोर के आच्छादित क्षेत्र में अनेक लॉजिस्टिक्स हब्स के विकास हेतु अपार संभावनाएं प्रदान करता है। इसी प्रकार, उत्तर प्रदेश में प्रमुख निर्यात केंद्रों को जोड़ने वाले एक्सप्रेसवेज के विस्तृत नेटवर्क के सन्निकट ऐसे अनेक क्षेत्र हैं, जिनको लॉजिस्टिक्स हब्स के रूप में विकसित किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त प्रमुख अवस्थापना परियोजनाओं, जैसे— आगामी नोएडा अंतर्राष्ट्रीय हवाई-अड्डा, क्षेत्रीय घरेलू हवाई-अड्डे एवं अंतर्देशीय जलमार्ग आदि के सन्निकट क्षेत्र भी प्रमुख लॉजिस्टिक्स हब के रूप में विकसित हो सकते हैं।

- (क) ऐसी अवस्थापना परियोजनाओं के निकट के क्षेत्रों को प्रदेश सरकार द्वारा पृथक शासनादेश के माध्यम से निर्दिष्ट लॉजिस्टिक्स परिक्षेत्रों के रूप में प्रोत्साहन हेतु समय-समय पर चिन्हित किया जाएगा।

(ख) इस प्रकार के परिक्षेत्रों के विकास हेतु, जो क्षेत्र राज्य के औद्योगिक विकास प्राधिकरणों अथवा विकास प्राधिकरणों अथवा विशेष क्षेत्र प्राधिकरण अथवा विनियमित क्षेत्र अथवा स्थानीय नगर निकाय के अंतर्गत अधिसूचित नहीं हैं, प्रदेश सरकार द्वारा उनमें भी इस नीति के प्रस्तर 8.3 के अनुसार भूमि अधिग्रहण में सहायता प्रदान की जाएगी।

- (ग) ऐसे परिक्षेत्रों में लॉजिस्टिक्स सुविधाओं के विकास के लिए निजी निवेशकों को इस नीति के प्राविधानों के अनुसार अतिरिक्त प्रोत्साहन प्रदान किए जाएंगे (अध्याय 9)।

(घ) प्रदेश सरकार निर्दिष्ट लॉजिस्टिक्स परिक्षेत्र के अंतर्गत आने वाले क्षेत्रों में सड़क संपर्क, विद्युत आपूर्ति एवं अन्य अवस्थापना सुविधाओं सहित इन क्षेत्रों में वाह्य अवस्थापना विकास को भी प्रोत्साहित करेगी।

#### 8.5. प्रोत्साहन योजना (Incentive Scheme)

यह नीति, 03 शीर्षकों में वर्गीकृत लॉजिस्टिक्स अवस्थापना सुविधाओं को आकर्षक उपादान एवं प्रोत्साहन प्रदान करती है—

- (1) वेयरहाउस, साइलोज, कोल्ड चेन सुविधा जैसी भंडारण सुविधाएं;
- (2) मल्टी-मोडल पार्क, अंतर्देशीय कंटेनर डिपो एवं कंटेनर फ्रेट स्टेशन सहित लॉजिस्टिक्स पार्क एवं ड्राई पोर्ट्स एवं एयर फ्रेट स्टेशन; तथा
- (3) अन्य सुविधाएं, जैसे— ट्रक ले-बे, निजी फ्रेट टर्मिनल, बर्थिंग टर्मिनल एवं अंतर्देशीय पोत (Vessels)।

इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजनाओं को अग्रान्त (Front-end) एवं पश्चान्त (Back-end) उपादान प्रदान किए जाएंगे—

- **अग्रान्त (Front-end) उपादान** के अंतर्गत छूट/रियायतें इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजनाओं को वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ करने से पूर्व अनुमन्य होंगी। ऐसी परियोजनाओं को नोडल संस्था में पंजीकृत करना होगा, जो आवेदन की प्रासंगिकता एवं पूर्णता को सत्यापित करने के उपरान्त परियोजना हेतु एक यूनीक आईडी निर्गत करेगी। इस स्तर पर इन प्रोत्साहनों का लाभ प्राप्त करने के लिए लेटर-ऑफ-कम्फर्ट अनिवार्य नहीं होगा। तथापि, अनुवर्ती चरण में आवेदकों को लेटर-ऑफ-कम्फर्ट प्राप्त करना होगा।
- यदि लेटर-ऑफ-कम्फर्ट को अंततः अस्वीकार कर दिया जाता है अथवा परियोजना नीति में पारिभाषित पात्र निवेश अवधि के भीतर पूर्ण नहीं हुई है अथवा नीति के किसी प्राविधान का उल्लंघन किया गया है, तो आवेदक को छूट/रियायतों के रूप में प्रदान किया गया अग्रान्त प्रोत्साहन, आवेदक द्वारा जमा की गई बैंक गारंटी के माध्यम से पुनःप्राप्त/वसूल किया जाएगा।
- संबंधित पात्र परियोजनाओं के लिए इस नीति में वर्णित **पश्चान्त (Back-end) उपादान**, परियोजना के पूर्ण होने तथा वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने के उपरान्त ही प्रदान किया जाएगा। इस प्रकार के लाभ केवल उन पात्र परियोजनाओं को प्रदान किए जाएंगे, जिनको नोडल संस्था द्वारा लेटर-ऑफ-कम्फर्ट (एलओसी) स्वीकृत किया गया है।

### 9. प्रोत्साहन योजना

#### 9.1. भंडारण सुविधाएं

##### 9.1.1 प्रमुख परिभाषाएं

- 1) **प्रभावी तिथि** का अभिप्राय इस नीति के प्रभावी होने की तिथि से है।

- 2) **प्रभावी अवधि** का अभिप्राय उस अवधि से है, जो प्रभावी तिथि से प्रारंभ होकर उस अवधि (05 वर्ष) तक, जिसके लिए यह नीति लागू रहेगी अथवा जब तक प्रदेश सरकार द्वारा इसमें कोई संशोधन अथवा निरसन नहीं किया जाता है।
- 3) **कट-ऑफ तिथि** का अभिप्राय नीति की प्रभावी तिथि अथवा उसके उपरांत निवेश प्रारंभ होने की स्थिति में परियोजना का निवेश प्रारंभ होने की तिथि से है। यदि निवेश प्रभावी तिथि से पूर्व प्रारंभ होता है, तो कट-ऑफ तिथि, नीति की प्रभावी तिथि होगी। तथापि, यदि प्रभावी तिथि से पूर्व केवल भूमि का अधिग्रहण किया जाता है, तो जिस तिथि को पूंजी निवेश के अंतर्गत पारिभाषित (भूमि को छोड़कर) किसी भी अन्य मद के अधीन प्रथम निवेश, प्रभावी तिथि को अथवा उसके उपरांत किया जाता है, उसे कट-ऑफ तिथि माना जाएगा। यद्यपि कट-ऑफ तिथि इस नीति की प्रभावी अवधि के उपरांत नहीं हो सकती।
- 4) **पात्र भंडारण सुविधा परियोजना** का अभिप्राय उत्तर प्रदेश में स्थापित निम्नलिखित सुविधाओं से है—
  - i. इस नीति में पारिभाषित **वेयरहाउसेज** सहित, जो गोदाम न्यूनतम 01 लाख वर्ग फीट में न्यूनतम ₹20 करोड़ के पूंजी निवेश से विकसित किए जाते हैं, वे इस नीति के अंतर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने हेतु पात्र होंगे।
  - ii. इस नीति में पारिभाषित ऐसे **साइलोज**, जो 04 एकड़ के न्यूनतम क्षेत्र में ₹30 करोड़ के न्यूनतम पूंजी निवेश से विकसित किए जाते हैं, वे नीति के अंतर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने हेतु पात्र होंगे।
  - iii. इस नीति में पारिभाषित ऐसी **कोल्ड-चेन सुविधा**, जो 20,000 वर्ग फीट के न्यूनतम क्षेत्र में न्यूनतम ₹15 करोड़ के पूंजी निवेश से विकसित की जाती है, वह इस नीति के अंतर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने हेतु पात्र होगी।
- 5) **विकासकर्ता** का अभिप्राय इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना को विकसित करने के उद्देश्य से सृजित की गई प्रोपराइटरशिप, साझेदारी फर्म, सहकारी समिति, कंपनी, ट्रस्ट, गैर-सरकारी संगठन (एनजीओ), लिमिटेड लायबिलिटी पार्टनरशिप (एलएलपी) अथवा विशेष प्रयोजन साधन (एसपीवी) के रूप में पंजीकृत किसी विधिक इकाई से है।
- 6) **संचालक** का अभिप्राय किसी भी विधिक इकाई से है, जिसे इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना के परिसर को व्यवसाय संचालन के लिए पट्टे/किराए पर प्रदान किया गया है। इस नीति के अंतर्गत किसी भी पात्र परियोजना को स्वीकृत लाभ/प्रोत्साहन उस परियोजना के विकासकर्ता/संचालक को उपलब्ध होते रहेंगे। संचालक के रूप में

अर्हता प्राप्त करने के लिए कोई न्यूनतम पट्टा/किराया अवधि आवश्यक नहीं होगी।

- 7) **पूँजी निवेश** : किसी पात्र वेयरहाउस अथवा साइलो अथवा कोल्ड-चेन सुविधा में पूँजी निवेश का अभिप्राय भूमि, भवन, उपकरण हैं डलिंग, संबंधित सुविधाओं, टूल्स व उपकरणों तथा अन्य ऐसी परिसंपत्तियों में किए गए निवेश सहित अवस्थापना सुविधाओं के विकास में निवेश से है, जिसमें निम्नलिखित मूल्य सम्मिलित हैं—

<b>भूमि</b>	<p>भूमि के पूँजीकृत विलेख के अनुसार (स्टाम्प ड्यूटी एवं पूँजीकरण शुल्क भुगतान को छोड़कर) वास्तविक क्रय मूल्य परियोजना हेतु भूमि की लागत के रूप में माना जाएगा। उ.प्र. राज्य औद्योगिक विकास प्राधिकरण (यूपीसीडा) अथवा राज्य सरकार की किसी अन्य संस्था द्वारा भूमि का आवंटन किए जाने के प्रकरण में, (स्टाम्प ड्यूटी एवं पूँजीकरण शुल्क को छोड़कर) भुगतान किए गए वास्तविक आवंटन मूल्य को भूमि की लागत के रूप में माना जाएगा।</p> <p>नोट : पूँजी निवेश की गणना के उद्देश्य से कुल पूँजी निवेश का अधिकतम 40 प्रतिशत (जिसमें भूमि का वास्तविक मूल्य, भवन की कुल लागत, अन्य निर्माण, उपकरण एवं अधिष्ठापन (Installations) तथा इस नीति में पारिभाषित अवस्थापना सुविधाएं सम्मिलित हैं) को कुल भूमि के घटक के रूप में विचारित किया जाएगा।</p>
<b>भवन</b>	<p>भवन का अभिप्राय परियोजना हेतु निर्मित एक नवीन भवन अथवा प्रशासनिक भवन सहित परियोजना के लिए अर्जित एक नए एवं अप्रयुक्त भवन से है।</p> <p>इसमें मुख्य रूप से माल भंडारण (Commodity storage) एवं हैंडलिंग हेतु निर्माण किए गए नवीन भवनों की लागत सम्मिलित है, जिसमें कार्गो हैंडलिंग उपकरण, वाहन लोडिंग रैंप, क्रॉस डॉकिंग सुविधाएं तथा लोडिंग एवं अनलोडिंग संरचनाओं को स्थापित करने के लिए निर्माण स्थल सम्मिलित है।</p> <p>भवन में परीक्षण तथा अनुसंधान एवं विकास सुविधाओं (यदि कोई हो) हेतु विकसित किए गए परिसर की लागत भी सम्मिलित होगी तथा भंडारण एवं लॉजिस्टिक्स संचालन से संबंधित अन्य भवनों पर किए गए वास्तविक व्यय के अनुसार विचार किया जाएगा।</p> <p>पुराने भवन के अधिग्रहण अथवा किसी भवन की मरम्मत पर होने वाले व्यय पर विचार नहीं किया जाएगा।</p>
<b>अन्य निर्माण</b>	<p>अन्य निर्माण का अभिप्राय परिसर की दीवार एवं गेट, सुरक्षा केबिन, आंतरिक सड़कें, बोरवेल, जल की टंकियां,</p>



	जल एवं गैस के लिए आंतरिक पाइपलाइन नेटवर्क तथा अन्य संबंधित निर्माण से है।
<b>उपकरण एवं अधिष्ठापन (Installation)</b>	<p>उपकरण एवं अधिष्ठापन का अभिप्राय परिवहन, नींव, निर्माण, स्थापना, इंस्टालेशन तथा विद्युतीकरण की लागत सहित भंडारण व लॉजिस्टिक्स संचालन हेतु किसी भी नए स्वदेशी/ आयातित उपकरण अथवा मशीनरी को प्राप्त करने की लागत से है।</p> <p>विद्युतीकरण की लागत में उपकेंद्र एवं ट्रांसफार्मर की लागत सम्मिलित होगी। लोडिंग/अनलोडिंग सहित भंडारण व लॉजिस्टिक्स संचालन में सहायक अन्य टूल्स व उपकरण भी सम्मिलित किए जाएंगे।</p> <p>उपकरण एवं इंस्टालेशन में निम्नलिखित भी सम्मिलित हो सकते हैं :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. परियोजना के केवल परिसर के भीतर परिवहन हेतु उपयोग किए जाने वाले वाहन तथा उक्त परिसर के भीतर माल के परिवहन में विशेष रूप से उपयोग किए जाने वाले कार्गो हैंडलिंग उपकरण।</li> <li>2. गैर-पारंपरिक ऊर्जा के उत्पादन के लिए उपकरण।</li> <li>3. कैप्टिव विद्युत उत्पादन के लिए उपकरण।</li> <li>4. प्रदूषण नियंत्रण उपायों के लिए उपकरण।</li> <li>5. अपशिष्ट प्रबंधन के लिए उपकरण।</li> <li>6. सामग्री हैंडलिंग में रोबोटिक्स एवं स्वचालन (Automation) सहित कुशल संचालन के लिए स्मार्ट लॉजिस्टिक्स उपकरण।</li> <li>7. परीक्षण तथा अनुसंधान एवं विकास सुविधाएं (यदि हों)।</li> </ol>
<b>अवस्थापना सुविधाएं</b>	उद्यम के परिसर को मुख्य इंफ्रास्ट्रक्चर ट्रंक लाइनों से जोड़ने वाली नई सड़कें, सीवर लाइन, जल निकासी, विद्युत लाइनें, रेलवे लाइनें/साइडिंग्स (केवल कैप्टिव उपयोग हेतु) एवं अन्य अवस्थापना सुविधाओं (इकाई के संचालन के लिए आवश्यक ऐसी अन्य सुविधाओं सहित) के विकास की लागत।

- 8) **अपात्र पूंजी निवेश** में कार्यशील पूंजी; गुडविल; प्रारंभिक एवं पूर्व-संचालन व्यय; पूंजीकृत ब्याज; प्रौद्योगिकी/तकनीकी जानकारी की अधिप्राप्ति हेतु पुस्तकों में पूंजीकृत व्यय; परामर्श शुल्क; रॉयल्टी; डिजाइन व ड्राइंग, पेटेंट, लाइसेंस, सॉफ्टवेयर एवं बौद्धिक संपदा अधिकार तथा कैप्टिव उपयोग को छोड़कर विद्युत उत्पादन सम्मिलित

हैं। पूंजी निवेश की गणना के लिए उक्त प्रकार के मदों पर विचार नहीं किया जाएगा।

9) **पात्र निवेश अवधि (EIP)** का अभिप्राय नीति में पारिभाषित किसी पात्र वेयरहाउस/साइलो/कोल्ड चेन सुविधा परियोजना द्वारा निवेश पूर्ण करने की अवधि से है। निवेश की प्रथम तिथि से प्रारंभ होकर प्रभावी अवधि में 03 वर्ष तक अथवा वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने की तिथि, जो भी पहले हो, तक की अवधि, पात्र निवेश अवधि होगी।

10) **पात्र पूंजी निवेश (ECI)** का अभिप्राय नीति में पारिभाषित पात्र निवेश अवधि के दौरान किए गए पूंजी निवेश से है।

(क) यदि पूंजी निवेश प्रभावी तिथि से पूर्व प्रारंभ किया गया है, तो पूंजी निवेश का न्यूनतम 80 प्रतिशत निवेश, पात्र निवेश अवधि के दौरान प्रभावी तिथि के उपरांत किया जाना चाहिए तथा इस प्रकार किए गए पूंजी निवेश को स्वीकार्य कुल प्रोत्साहनों को निर्धारित करने के लिए पात्र पूंजी निवेश के रूप में विचारित किया जाएगा।

(ख) तथापि, यदि भूमि में निवेश प्रभावी तिथि से पूर्व किया जाता है, तो भूमि में ऐसा निवेश किसी भी प्रोत्साहन हेतु पात्र नहीं होगा, किन्तु परियोजनाओं की पात्रता निर्धारित करने हेतु लेखा-मूल्य (Book value) पर ऐसी भूमि के मूल्यांकन पर विचार किया जाएगा।

11) **नोडल संस्था** का अभिप्राय नीति के अंतर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए आवेदनों को संसाधित करने तथा नीति में प्रदत्त अन्य लाभों को प्राप्त करने में सहायता के लिए प्रदेश सरकार के विभिन्न विभागों के साथ समन्वय करने के लिए उ.प्र. राज्य औद्योगिक विकास प्राधिकरण (यूपीसीडा) से है।

### 9.1.2 प्रोत्साहन

#### (अ) अग्रान्त (Front-end) उपादान

क्रमांक	शीर्षक	प्रोत्साहन
1	स्टांप ड्यूटी में छूट	<p>क्रय की गई अथवा पट्टे पर ली गई भूमि (न्यूनतम 10 वर्ष की अवधि हेतु) पर स्टाम्प ड्यूटी में छूट निम्नलिखित दरों पर प्रदान की जाएगी—</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• बुंदेलखंड, पूर्वांचल एवं ताज ट्रैपेजियम क्षेत्र में 100 प्रतिशत की दर से</li> <li>• मध्यांचल एवं पश्चिमांचल (गौतमबुद्ध नगर व गाजियाबाद को छोड़कर) में 75 प्रतिशत की दर से</li> <li>• गौतमबुद्ध नगर एवं गाजियाबाद में 50 प्रतिशत की दर से</li> </ul>

		स्टाम्प एवं निबंधन विभाग में छूट की समतुल्य राशि की बैंक गारंटी जमा करने पर छूट प्रदान की जाएगी, जो स्वीकार्यता अवधि के अन्दर वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने पर वापस कर दी जाएगी।
2	भू-उपयोग परिवर्तन चार्ज में रियायत	भू-उपयोग परिवर्तन चार्ज में 75 प्रतिशत की रियायत प्रदान की जाएगी।  प्रदेश सरकार के संबंधित प्राधिकरण/संस्था में रियायत की समतुल्य राशि की बैंक गारंटी जमा करने पर रियायत प्रदान की जाएगी, जो स्वीकार्यता अवधि के भीतर वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने पर वापस कर दी जाएगी।
3	विकास शुल्क में छूट	विकास शुल्क में 75 प्रतिशत की छूट प्रदान की जाएगी।  राज्य सरकार के संबंधित प्राधिकरण/संस्था में छूट की समतुल्य राशि की बैंक गारंटी जमा करने पर रियायत प्रदान की जाएगी, जो स्वीकार्यता अवधि के भीतर वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने पर वापस कर दी जाएगी।
4	ग्राउण्ड कवरेज	इस प्रकार की एकल (Stand-alone) भंडारण सुविधाओं को 60 प्रतिशत के ग्राउण्ड कवरेज की अनुमति दी जाएगी।
5	अग्रान्त उपादान (Front End Subsidy) के रूप में प्रस्तावित छूट समतुल्य धनराशि की बैंक गारंटी जमा करने पर अनुमन्य होगी।	
नोट : उक्त वर्णित छूट/रियायतें संबंधित विभाग द्वारा नोडल संस्था द्वारा निर्गत की गई यूनीक आईडी के सत्यापन के उपरान्त ही प्रदान की जाएंगी तथा आवेदक को प्रदान की गई छूट/रियायतों का विवरण नोडल संस्था को सूचित किया जाएगा।		

**(ब) पश्चांत (Back-end) उपादान**

क्रमांक	शीर्षक	प्रोत्साहन
1	पूंजीगत उपादान	पात्र पूंजी निवेश पर 15 प्रतिशत की दर से वेयरहाउसेज/साइलोस/कोल्ड-चेन सुविधा को निम्न प्रतिबंधों के साथ पूंजीगत उपादान प्रदान किया जाएगा— • प्रदेश में कहीं भी उक्त सुविधाएं स्थापित करने पर अधिकतम ₹5 करोड़; • निर्दिष्ट लॉजिस्टिक्स परिक्षेत्रों में इस प्रकार की सुविधाएं स्थापित करने पर अधिकतम ₹10 करोड़ (प्रस्तर 8.4 के अनुसार) नोट : वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने के उपरान्त एकमुश्त भुगतान किया जाएगा।
2	इलेक्ट्रिसिटी ड्यूटी से छूट	नई परियोजनाओं/औद्योगिक इकाई को इलेक्ट्रिसिटी ड्यूटी में 10 वर्ष की अवधि हेतु 100 प्रतिशत की दर से छूट प्रदान की जाएगी।
3	गुणवत्ता प्रमाणन लागत प्रतिपूर्ति	प्रत्येक परियोजना को अधिकतम ₹5 लाख की सीमा के अधीन भुगतान की गई गुणवत्ता प्रमाणन लागत के 50 प्रतिशत की प्रतिपूर्ति की जाएगी। यह प्रतिपूर्ति औद्योगिक इकाई द्वारा वास्तविक रूप से 'गुणवत्ता प्रमाण-पत्र' प्राप्त करने के उपरान्त ही प्रदान की जाएगी।

		नोट- वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने के उपरांत एकमुश्त भुगतान किया जाएगा
4	कौशल विकास उपादान	प्रत्येक परियोजना को 05 वर्ष तक प्रति वर्ष अधिकतम 50 प्रशिक्षुओं की सीमा के अधीन 6 माह तक ₹1000 प्रति प्रशिक्षु प्रति माह के मानदेय की प्रतिपूर्ति के रूप में कौशल विकास उपादान का भुगतान किया जाएगा
5	इस नीति के अन्तर्गत लाभान्वित इकाइयों को भारत सरकार की कृषि अवस्थापना निधि योजना के अन्तर्गत लाभ अनुमन्य होंगे।	
<b>नोट-</b> 1) किसी भी परियोजना को प्रदान की गई छूट एवं समस्त प्रोत्साहन-लाभों का योग इस नीति के अंतर्गत पारिभाषित पूंजी निवेश के 100 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा। 2) अतः नोडल संस्था (यदि कोई हो) द्वारा निर्गत की गई यूनीक आईडी के सापेक्ष आवेदक द्वारा प्राप्त छूटों के मूल्यांकन एवं वाणिज्यिक संचालन के प्रारंभ होने के उपरांत परियोजना को प्रतिपूर्ति प्रदान की जाएगी।		

## 9.2. ड्राई पोर्ट्स (Dry Ports)

### 9.2.1 प्रमुख परिभाषाएं

- 1) **प्रभावी तिथि** का अभिप्राय इस नीति के प्रभावी होने की तिथि से है।
- 2) **प्रभावी अवधिका** अभिप्राय उस अवधि से है, जो प्रभावी तिथि से प्रारंभ होकर उस अवधि (05 वर्ष) तक, जिसके लिए यह नीति लागू रहेगी अथवा जब तक प्रदेश सरकार द्वारा इसमें कोई संशोधन अथवा निरसन नहीं किया जाता है।
- 3) **कट-ऑफ तिथि** का अभिप्राय नीति की प्रभावी तिथि अथवा उसके उपरांत निवेश प्रारंभ होने की स्थिति में परियोजना का निवेश प्रारंभ होने की तिथि से है। यदि निवेश प्रभावी तिथि से पूर्व प्रारंभ होता है, तो कट-ऑफ तिथि, नीति की प्रभावी तिथि होगी। तथापि, यदि प्रभावी तिथि से पूर्व केवल भूमि का अधिग्रहण किया जाता है, तो जिस तिथि को पूंजी निवेश के अंतर्गत पारिभाषित (भूमि को छोड़कर) किसी भी अन्य मद के अधीन प्रथम निवेश, प्रभावी तिथि को अथवा उसके उपरांत किया जाता है, उसे कट-ऑफ तिथि माना जाएगा। यद्यपि कट-ऑफ तिथि इस नीति की प्रभावी अवधि के उपरांत नहीं हो सकती है।
- 4) **पात्र ड्राई पोर्ट परियोजना** का अभिप्राय उत्तर प्रदेश में स्थापित निम्नलिखित सुविधाओं से है-
  - i. **अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी)** का अभिप्राय एक ड्राई-पोर्ट सुविधा से है, जिसको न्यूनतम 10 एकड़ भूमि में न्यूनतम ₹50 करोड़ के पूंजी निवेश से विकसित किया गया हो तथा जिसमें इस प्रकार के स्थाई रूप से स्थापित (फिक्स्ड) अथवा अन्य

इंस्टॉलेशन, उपकरण, मशीनरी इत्यादि उपलब्ध हों, जो सीमा शुल्क नियंत्रण (कस्टम्स कंट्रोल) के अंतर्गत लदे हुए (Laden) आयात/निर्यात कंटेनर्स की हैंडलिंग तथा/अथवा निकासी तथा कस्टम बॉन्डेड अथवा नॉन-बॉन्डेड कार्गो के भंडारण की सुविधा से युक्त सेवाएं प्रदान करती हैं। ऐसी परियोजनाओं द्वारा अवस्थापना सुविधाओं में आंतरिक सड़क कनेक्टिविटी, कस्टम/नॉन-कस्टम कार्गो की वेयरहाउसिंग, ट्रक टर्मिनल्स आदि तथा कुशल संचालन हेतु आवश्यक अन्य सामान्य उपयोगकर्ता सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए।

ii. **कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस)**, जिसमें एयर फ्रेट स्टेशन (एएफएस) सम्मिलित हैं, का अभिप्राय एक ड्राई-पोर्ट/हवाई-अड्डे की सुविधा से है, जिसको न्यूनतम 10 एकड़ भूमि में न्यूनतम ₹50 करोड़ के पूंजी निवेश से विकसित किया गया हो तथा जिसमें फिक्स्ड अथवा अन्य इंस्टॉलेशन, उपकरण, मशीनरी इत्यादि उपलब्ध हों, जो कस्टम्स कंट्रोलके अंतर्गत लदे हुए (Laden) आयात, निर्यात कंटेनर्स की हैंडलिंग/निकासी तथा कस्टम बॉन्डेड अथवा नॉन-बॉन्डेड कार्गो के भंडारण की सुविधा से युक्त सेवाएं प्रदान करते हैं तथा पार्किंग क्षेत्र एवं संचालन करने के लिए वांछित ऐसी अन्य सुविधाओं से युक्त हों। ऐसी परियोजनाओं द्वारा अवस्थापना सुविधाएं, जैसे आंतरिक सड़क कनेक्टिविटी, रेलवे साइडिंग्स, कस्टम्स/ नॉन-कस्टम्स बॉन्डेड भंडारण, ट्रक टर्मिनल्स तथा कुशल संचालन से संबंधित आवश्यकतानुसार अन्य उपयोगकर्ता सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए।

5) **विकासकर्ता** का अभिप्राय इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना को विकसित करने के उद्देश्य से सृजित की गई प्रोपराइटरशिप, साझेदारी फर्म, सहकारी समिति, कंपनी, ट्रस्ट, गैर-सरकारी संगठन (एनजीओ), लिमिटेड लायबिलिटी पार्टनरशिप (एलएलपी) अथवा विशेष प्रयोजन साधन (एसपीवी) के रूप में पंजीकृत किसी विधिक इकाई से है।

6) **संचालक** का अभिप्राय किसी भी विधिक इकाई से है, जिसे इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना के परिसर को व्यवसाय संचालन के लिए पट्टे/किराए पर प्रदान किया गया है। इस नीति के अंतर्गत किसी भी पात्र परियोजना को स्वीकृत लाभ/प्रोत्साहन उस परियोजना के विकासकर्ता/संचालक को उपलब्ध होते रहेंगे। संचालक के रूप में अर्हता प्राप्त करने के लिए कोई न्यूनतम पट्टा/किराया अवधि आवश्यक नहीं होगी।

7) **पूंजी निवेश** : किसी आईसीडी/सीएफएस/एएफएस परियोजना में पूंजी निवेश का अभिप्राय भूमि, भवन, उपकरण हैंडलिंग, संबंधित सुविधाओं, टूल्स व उपकरणों तथा अन्य ऐसी परिसंपत्तियों में किए गए निवेश सहित अवस्थापना सुविधाओं के विकास में निवेश से है, जिसमें निम्नलिखित मूल्य सम्मिलित हैं—

<b>भूमि</b>	<p>भूमि के पंजीकृत विलेख के अनुसार (स्टाम्प ड्यूटी एवं पंजीकरण शुल्क भुगतान को छोड़कर) वास्तविक क्रय मूल्य परियोजना हेतु भूमि की लागत के रूप में माना जाएगा। उ.प्र. राज्य औद्योगिक विकास प्राधिकरण (यूपीसीडी) अथवा राज्य सरकार की किसी अन्य संस्था द्वारा भूमि का आवंटन किए जाने के प्रकरण में, (स्टाम्प ड्यूटी एवं पंजीकरण शुल्क को छोड़कर) भुगतान किए गए वास्तविक आवंटन मूल्य को भूमि की लागत के रूप में माना जाएगा।</p> <p>नोट : पूंजी निवेश की गणना के उद्देश्य से कुल पूंजी निवेश का अधिकतम 40 प्रतिशत (जिसमें भूमि का वास्तविक मूल्य, भवन की कुल लागत, अन्य निर्माण, उपकरण एवं अधिष्ठापन (Installations) तथा इस नीति में पारिभाषित अवस्थापना सुविधाएं सम्मिलित हैं) को कुल भूमि घटक के रूप में विचारित किया जाएगा।</p>
<b>भवन</b>	<p>भवन का अभिप्राय परियोजना हेतु निर्मित एक नवीन भवन अथवा प्रशासनिक भवन सहित परियोजना के लिए अर्जित एक नए एवं अप्रयुक्त भवन से है।</p> <p>निम्नलिखित प्रयोजनों हेतु निर्मित नवीन भवनों की लागत वास्तविक व्यय के अनुसार मानी जाएगी –</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● वाहन सेवा क्षेत्र (पार्किंग क्षेत्र, विश्राम स्थलों को छोड़कर) सहित इंटर-मोडल फ्रेट ट्रांसफर, कार्गो का आवागमन तथा माल ढुलाई (Transportation)</li> <li>● सामग्री हैंडलिंग के उपकरण की स्थापना</li> <li>● मूल्य-वर्धित सेवाएं, जैसे- पैकेजिंग, री-पैकेजिंग, प्रोसेसिंग एवं री-प्रोसेसिंग</li> <li>● बॉन्डेड भंडारण सहित वस्तु भंडारण सुविधाएं (Commodity Storage Facilities) तथा कस्टम निकासी सेवाओं एवं संगरोध (Quarantine) क्षेत्रों सहित एक्जिम निकासी सेवाएं</li> <li>● परीक्षण सुविधाएं तथा अनुसंधान एवं विकास सुविधाएं (यदि कोई हो)</li> <li>● लॉजिस्टिक्स संचालन से संबंधित कोई अन्य भवन</li> <li>● लॉजिस्टिक्स सेवा प्रदाताओं, ट्रांसपोर्टर्स एवं प्रशासन के लिए कार्यालय स्थान</li> </ul> <p>पुराने भवन के अधिग्रहण अथवा किसी भवन की मरम्मत पर होने वाले व्यय पर विचार नहीं किया जाएगा।</p>
<b>अन्य निर्माण</b>	<p>अन्य निर्माण का अभिप्राय परिसर की दीवार एवं गेट, सुरक्षा केबिन, आंतरिक सड़कें, बोरवेल, जल की टंकियां, जल एवं गैस के लिए आंतरिक पाइपलाइन नेटवर्क तथा अन्य संबंधित निर्माण से है।</p>
<b>उपकरण एवं</b>	<p>उपकरण एवं अधिष्ठापन का अभिप्राय परिवहन, नींव, निर्माण, स्थापना, इंस्टालेशन तथा विद्युतीकरण की लागत सहित भंडारण व</p>

<b>अधिष्ठापन (Installation)</b>	<p>लॉजिस्टिक्स संचालन हेतु किसी भी नए स्वदेशी/ आयातित उपकरण अथवा मशीनरी को प्राप्त करने की लागत से है।</p> <p>विद्युतीकरण की लागत में उपकेंद्र एवं ट्रांसफार्मर की लागत सम्मिलित होगी। लोडिंग/अनलोडिंग सहित भंडारण व लॉजिस्टिक्स संचालन में सहायक अन्य टूल्स व उपकरण भी सम्मिलित किए जाएंगे।</p> <p>उपकरण एवं इंस्टालेशन में निम्नलिखित भी सम्मिलित हो सकते हैं:-</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. परियोजना के, मात्र परिसर के भीतर परिवहन हेतु उपयोग किए जाने वाले वाहन तथा उक्त परिसर के अन्दर माल के परिवहन में विशेष रूप से उपयोग किए जाने वाले कार्गो हैंडलिंग उपकरण।</li> <li>2. गैर-पारंपरिक ऊर्जा के उत्पादन के लिए उपकरण।</li> <li>3. कैप्टिव विद्युत उत्पादन के लिए उपकरण।</li> <li>4. प्रदूषण नियंत्रण उपायों के लिए उपकरण।</li> <li>5. अपशिष्ट प्रबंधन के लिए उपकरण।</li> <li>6. सामग्री हैंडलिंग में रोबोटिक्स एवं स्वचालन (Automation) सहित कुशल संचालन के लिए स्मार्ट लॉजिस्टिक्स उपकरण।</li> <li>7. परीक्षण तथा अनुसंधान एवं विकास सुविधाएं (यदि हों)।</li> </ol>
<b>अवस्थापना सुविधाएं</b>	<p>उद्यम के परिसर को मुख्य इन्फ्रास्ट्रक्चर ट्रंक लाइनों से जोड़ने वाली नई सड़कें, सीवर लाइन, जल निकासी, विद्युत लाइनें, रेलवे लाइनें/साइडिंग्स (केवल कैप्टिव उपयोग हेतु) एवं अन्य अवस्थापना सुविधाओं (इकाई के संचालन के लिए आवश्यक ऐसी अन्य सुविधाओं सहित) के विकास की लागत।</p>

- 8) **अपात्र पूंजी निवेश** में कार्यशील पूंजी; गुडविल; प्रारंभिक एवं पूर्व-संचालन व्यय; पूंजीकृत ब्याज; प्रौद्योगिकी/तकनीकी जानकारी की अधिप्राप्ति हेतु पुस्तकों में पूंजीकृत व्यय; परामर्श शुल्क; रॉयल्टी; डिजाइन व ड्राइंग; पेटेंट, लाइसेंस, सॉफ्टवेयर एवं बौद्धिक संपदा अधिकार तथा कैप्टिव उपयोग को छोड़कर विद्युत उत्पादन सम्मिलित हैं। पूंजी निवेश की गणना के लिए उक्त प्रकार के शीर्षों पर विचार नहीं किया जाएगा।
- 9) **पात्र निवेश अवधि (EIP)** का अभिप्राय नीति में पारिभाषित पात्र आईसीडी/सीएफएस/एएफएसपरियोजना द्वारा निवेश पूर्ण करने की अवधि से है। पात्र निवेश अवधि, निवेश की प्रथम तिथि से प्रारंभ होकर प्रभावी अवधि में 05 वर्ष तक अथवा वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने की तिथि, जो भी पहले हो, तक की अवधि होगी।
- 10) **पात्र पूंजी निवेश (ECI)** का अभिप्राय नीति में पारिभाषित पात्र निवेश अवधि के दौरान किए गए पूंजी निवेश से है।

- (क) यदि पूंजी निवेश प्रभावी तिथि से पूर्व प्रारंभ किया गया है, तो पूंजी निवेश का न्यूनतम 80 प्रतिशत, पात्र निवेश अवधि के दौरान प्रभावी तिथि के उपरांत किया जाना चाहिए तथा इस प्रकार किए गए पूंजी निवेश को स्वीकार्य कुल प्रोत्साहनों को निर्धारित करने के लिए पात्र पूंजी निवेश के रूप में विचारित किया जाएगा।।
- (ख) तथापि, यदि भूमि में निवेश प्रभावी तिथि से पहले किया जाता है, तो भूमि में ऐसा निवेश किसी भी प्रोत्साहन हेतु पात्र नहीं होगा, किन्तु परियोजनाओं की पात्रता निर्धारित करने हेतु लेखा-मूल्य (Book value) पर ऐसी भूमि के मूल्यांकन पर विचार किया जाएगा।
- 11) **नोडल संस्था** का अभिप्राय नीति के अंतर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए आवेदनों को संसाधित करने तथा नीति में प्रदत्त अन्य लाभों को प्राप्त करने में सहायता के लिए प्रदेश सरकार के विभिन्न विभागों के साथ समन्वय करने के लिए उ.प्र. राज्य औद्योगिक विकास प्राधिकरण (यूपीसीडा) से है।

## 9.2.2 प्रोत्साहन

(अ) **अग्रान्त (Front-end) उपादान :**

क्रमांक	शीर्षक	प्रोत्साहन
1	स्टांप ड्यूटी में छूट	राज्य में आईसीडी/सीएफएस/एएफएस परियोजना स्थापित करने हेतु क्रय की गई अथवा पट्टे पर ली गई भूमि (न्यूनतम 10 वर्ष की अवधि हेतु) पर स्टाम्प ड्यूटी में 100 प्रतिशत की दर से छूट प्रदान की जाएगी। स्टाम्प एवं निबंधन विभाग में छूट की समतुल्य राशि की बैंक गारंटी जमा करने पर छूट प्रदान की जाएगी, जो स्वीकार्यता अवधि के भीतर वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने पर वापस कर दी जाएगी।
2	भू-उपयोग परिवर्तन चार्ज में रियायत	भू-उपयोग परिवर्तन चार्ज में 75 प्रतिशत की रियायत प्रदान की जाएगी। राज्य सरकार के संबंधित प्राधिकरण/संस्था में रियायत की समतुल्य राशि की बैंक गारंटी जमा करने पर रियायत प्रदान की जाएगी, जो स्वीकार्यता अवधि के भीतर वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने पर वापस कर दी जाएगी।
3	विकास शुल्क में छूट	विकास शुल्क में 75 प्रतिशत की छूट प्रदान की जाएगी। राज्य सरकार के संबंधित प्राधिकरण/संस्था में छूट की समतुल्य राशि की बैंक गारंटी जमा करने पर रियायत प्रदान की जाएगी, जो स्वीकार्यता अवधि के भीतर वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने पर वापस कर दी जाएगी।



4	ग्राउण्ड कवरेज	आईसीडी/सीएफएस/एएफएस एकल (Stand-alone) परियोजनाओं को 60 प्रतिशत तक ग्राउंड कवरेज की अनुमति दी जाएगी।
5	अग्रान्त उपादान (Front End Subsidy) के रूप में प्रस्तावित छूट समतुल्य धनराशि की बैंक गारण्टी जमा करने पर अनुमन्य होगी।	

नोट : उक्त वर्णित छूट/रियायतें संबंधित विभाग द्वारा, नोडल संस्था द्वारा निर्गत की गई यूनीक आईडी के सत्यापन के उपरांत ही प्रदान की जाएंगी तथा आवेदक को प्रदान की गई छूट/रियायतों का विवरण नोडल संस्था को सूचित किया जाएगा।

(ब) पश्चांत (Back-end) उपादान :

क्रमांक	शीर्षक	प्रोत्साहन
1	पूंजीगत उपादान	<p>पात्र पूंजी निवेश पर 25 प्रतिशत की दर से आईसीडी/सीएफएस/एएफएस को निम्न प्रतिबंधों के अधीन पूंजीगत उपादान प्रदान किया जाएगा—</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• प्रदेश में कहीं भी उक्त परियोजना स्थापित करने पर अधिकतम ₹25 करोड़;</li> <li>• निर्दिष्ट लॉजिस्टिक्स परिक्षेत्रों में इस प्रकार की सुविधाएं स्थापित करने पर अधिकतम ₹50 करोड़ (प्रस्तर 8.4 के अनुसार)</li> </ul> <p>नोट :</p> <p>उपर्युक्त प्रोत्साहनों का 75 प्रतिशत, कुल परियोजना लागत के 25 प्रतिशत, 50 प्रतिशत, 75 प्रतिशत एवं 100 प्रतिशत पर किए गए व्यय के आधार पर चार किस्तों में प्रदान किया जाएगा। अगला 10 प्रतिशत पार्क में समस्त इकाइयों को भूमि आवंटन के पूर्ण होने पर प्रदान किया जाएगा तथा अंतिम 15 प्रतिशत कुल इकाइयों की 80 प्रतिशत इकाइयों द्वारा अपना वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ करने के उपरांत प्रदान किया जाएगा।</p>
2	इलेक्ट्रिसिटी ड्यूटी से छूट	नई परियोजनाओं/औद्योगिक इकाई को इलेक्ट्रिसिटी ड्यूटी में 10 वर्ष की अवधि हेतु 100 प्रतिशत की दर से छूट प्रदान की जाएगी।
3	कौशल विकास उपादान	प्रत्येक परियोजना को 05 वर्ष तक प्रति वर्ष अधिकतम 50 प्रशिक्षुओं की सीमा के अधीन 6 माह तक ₹1000 प्रति प्रशिक्षु प्रति माह के मानदेय की प्रतिपूर्ति के रूप में कौशल विकास उपादान का भुगतान किया जाएगा।
<p>नोट—</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) किसी भी परियोजना को प्रदान की गई छूट एवं समस्त प्रोत्साहन-लाभों का योग इस नीति के अंतर्गत पारिभाषित पूंजी निवेश के 100 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा।</li> <li>2) अतः नोडल संस्था (यदि कोई हो) द्वारा निर्गत की गई यूनीक आईडी के सापेक्ष आवेदक द्वारा प्राप्त छूटों के मूल्यांकन एवं वाणिज्यिक संचालन के प्रारंभ होने के उपरांत परियोजना को प्रतिपूर्ति प्रदान की जाएगी।</li> </ol>		

- 9.2.3 यदि ड्राई पोर्ट/एयर फ्रेट स्टेशन में पुलिस स्टेशन/चौकी बनाने की आवश्यकता पड़ती है, तो इसकी स्थापना के लिए विकासकर्ता/सम्बन्धित प्राधिकरण द्वारा निःशुल्क भूमि उपलब्ध करायी जाएगी।

### 9.3. लॉजिस्टिक्स पार्क(Logistics Park)

#### 9.3.1 प्रमुख परिभाषाएं

- 1) **प्रभावी तिथि** का अभिप्राय इस नीति के प्रभावी होने की तिथि से है।
- 2) **प्रभावी अवधि** का अभिप्राय उस अवधि से है, जो प्रभावी तिथि से प्रारंभ होकर उस अवधि (05 वर्ष) तक, जिसके लिए यह नीति लागू रहेगी अथवा जब तक प्रदेश सरकार द्वारा इसमें कोई संशोधन अथवा निरसन नहीं किया जाता है।
- 3) **कट-ऑफ तिथि** का अभिप्राय नीति की प्रभावी तिथि अथवा उसके उपरांत निवेश प्रारंभ होने की स्थिति में परियोजना का निवेश प्रारंभ होने की तिथि से है। यदि निवेश प्रभावी तिथि से पूर्व प्रारंभ होता है, तो कट-ऑफ तिथि, नीति की प्रभावी तिथि होगी। तथापि, यदि प्रभावी तिथि से पूर्व केवल भूमि का अधिग्रहण किया जाता है, तो जिस तिथि को पूंजी निवेश के अंतर्गत पारिभाषित (भूमि को छोड़कर) किसी भी अन्य शीर्ष के अधीन प्रथम निवेश, प्रभावी तिथि को अथवा उसके उपरांत किया जाता है, उसे कट-ऑफ तिथि माना जाएगा। यद्यपि कट-ऑफ तिथि इस नीति की प्रभावी अवधि के उपरांत नहीं हो सकती है।
- 4) **पात्र लॉजिस्टिक्स पार्क** का अभिप्राय ऐसी परियोजना से है, जिसको उत्तर प्रदेश में न्यूनतम 25 एकड़ भूमि में विकसित किया गया हो तथा जिनमें निम्नलिखित सेवाएं (सांकेतिक) उपलब्ध हों—
  - i. **लॉजिस्टिक्स सुविधाएं**, जैसे—कार्गो समुच्चयन/पृथक्करण, सॉर्टिंग, ग्रेडिंग, पैकेजिंग/रीपैकेजिंग, टैगिंग/लेबलिंग, वितरण/उपभोक्ता वितरण, कार्गो एवं कंटेनर्स का इंटर-मॉडल स्थानांतरण, खुला तथा/अथवा बंद भंडारण, तापमान-नियंत्रित तथा/अथवा परिवेशी (Ambient) भंडारण, कस्टम बॉन्डेड वेयरहाउस, कंटेनर फ्रेट स्टेशन्स, कंटेनर टर्मिनल्स, सामग्री हैंडलिंग उपकरण तथा माल के आवागमन एवं वितरण से संबंधित अन्य सुविधाएं।
  - ii. **अवस्थापना सुविधाएं**, जैसे—आंतरिक सड़कें, आंतरिक सार्वजनिक परिवहन, विद्युत लाइनें, फीडर, संचार सुविधाएं, खुले एवं हरित स्थान, जलापूर्ति एवं जल वर्धन सुविधाएं, सीवेज व ड्रेनेज लाइन, उत्प्रवाह उपचार एवं निस्तारण सुविधाएं, अग्निशमन यंत्र व्यवस्था तथा आवश्यकतानुसार अन्य सुविधाएं।
  - iii. **व्यावसायिक एवं वाणिज्यिक सुविधाएं**, जैसे—डॉरमेट्रीज़, अतिथि गृह, कैटीन, स्वास्थ्य केंद्र एवं औषधालय, पेट्रोल पंप तथा

ईलेक्ट्रिक वाहन चार्जिंग स्टेशन, बैंकिंग एवं वित्तीय सेवाएं, कार्यालय स्थान व प्रशासनिक कार्यालय।

iv. सामान्य सुविधाएं, जैसे-वेट ब्रिज (Weight Bridge), कौशल विकास केंद्र, कंप्यूटर सेंटर, सब-कॉन्ट्रैक्ट एक्सचेंज, कंटेनर फ्रेट स्टेशन, प्रोडक्शन इंस्पेक्शन सेंटर, वाहनों की मरम्मत की दुकान एवं उत्पादन मशीनरी।

5) **विकासकर्ता** का अभिप्राय इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना को विकसित करने के उद्देश्य से सृजित की गई प्रोपराइटरशिप, साझेदारी फर्म, सहकारी समिति, कंपनी, ट्रस्ट, गैर-सरकारी संगठन (एनजीओ), लिमिटेड लायबिलिटी पार्टनरशिप (एलएलपी) अथवा विशेष प्रयोजन साधन (एसपीवी) के रूप में पंजीकृत किसी विधिक इकाई से है।

6) **संचालक** का अभिप्राय किसी भी विधिक इकाई से है, जिसे इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना के परिसर को व्यवसाय संचालन के लिए पट्टे/किराए पर प्रदान किया गया है। इस नीति के अंतर्गत किसी भी पात्र परियोजना को स्वीकृत लाभ/प्रोत्साहन उस परियोजना के विकासकर्ता/संचालक को उपलब्ध होते रहेंगे। संचालक के रूप में अर्हता प्राप्त करने के लिए कोई न्यूनतम पट्टा/किराया अवधि आवश्यक नहीं होगी।

7) **पूंजी निवेश** : किसी लॉजिस्टिक्स पार्क में पूंजी निवेश का अभिप्राय भूमि, भवन, उपकरण/हैंडलिंग, संबंधित सुविधाओं, टूल्स व उपकरणों तथा अन्य ऐसी परिसंपत्तियों में किए गए निवेश सहित अवस्थापना सुविधाओं के विकास में निवेश से है, जिसमें निम्नलिखित मूल्य सम्मिलित हैं—

<b>भूमि</b>	<p>भूमि के पंजीकृत विलेख के अनुसार (स्टाम्प ड्यूटी एवं पंजीकरण शुल्क भुगतान को छोड़कर) वास्तविक क्रय मूल्य परियोजना हेतु भूमि की लागत के रूप में माना जाएगा। उ.प्र. राज्य औद्योगिक विकास प्राधिकरण (यूपीसीडा) अथवा राज्य सरकार की किसी अन्य संस्था द्वारा भूमि का आवंटन किए जाने के प्रकरण में (स्टाम्प ड्यूटी एवं पंजीकरण शुल्क को छोड़कर) भुगतान किए गए वास्तविक आवंटन मूल्य को भूमि की लागत के रूप में माना जाएगा।</p> <p>नोट : पूंजी निवेश की गणना के उद्देश्य से कुल पूंजी निवेश का अधिकतम 40 प्रतिशत (जिसमें भूमि का वास्तविक मूल्य, भवन की कुल लागत, अन्य निर्माण, उपकरण एवं अधिष्ठापन (Installations) तथा इस नीति में पारिभाषित अवस्थापना सुविधाएं सम्मिलित हैं) को कुल भूमि घटक के रूप में विचारित किया जाएगा।</p>
<b>भवन</b>	<p>भवन का अभिप्राय परियोजना हेतु निर्मित एक नवीन भवन अथवा प्रशासनिक भवन सहित परियोजना के लिए अर्जित एक नए एवं अप्रयुक्त भवन से है।</p> <p>निम्नलिखित प्रयोजनों हेतु निर्मित नवीन भवनों की लागत वास्तविक</p>

	<p>व्यय के अनुसार मानी जाएगी—</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• इंटर-मोडल फ्रेट परिवहन, कार्गो, समुच्चयन/पृथक्करण एवं चलन क्षेत्र (Movement Area)</li> <li>• वाहन सेवा क्षेत्र (पार्किंग क्षेत्र, विश्राम स्थलों को छोड़कर) सहित इंटर-मोडल फ्रेट ट्रांसफर, कार्गो का आवागमन तथा माल ढुलाई (Transportation)</li> <li>• सामग्री हैंडलिंग के उपकरण की स्थापना</li> <li>• मूल्य-वर्धित सेवाएं, जैसे- पैकेजिंग, री-पैकेजिंग, प्रोसेसिंग एवं री-प्रोसेसिंग</li> <li>• कस्टम निकासी सेवाओं एवं संगरोध (Quarantine) क्षेत्रों सहित एक्जिम (EXIM) निकासी सेवाएं</li> <li>• लॉजिस्टिक्स संचालन से संबंधित कोई अन्य भवन</li> <li>• परीक्षण सुविधाएं तथा अनुसंधान एवं विकास सुविधाएं (यदि कोई हो)</li> <li>• लॉजिस्टिक्स सेवा प्रदाताओं, ट्रांसपोर्टरों एवं प्रशासनिक तथा कार्यालय स्थान</li> <li>• डॉरमेट्री, अतिथि गृह, कैंटीन, स्वास्थ्य केंद्र व औषधालय, पेट्रोल पंप एवं इलेक्ट्रिक वाहन चार्जिंग स्टेशन, बैंकिंग एवं वित्तीय सेवाओं सहित वाणिज्यिक भवन</li> <li>• वेट ब्रिज (Weight bridge), कौशल विकास केंद्र, कंप्यूटर सेंटर, सब-कॉन्ट्रैक्ट एक्सचेंज, कंटेनर फ्रेट स्टेशन, प्रोडक्शन इंस्पेक्शन सेंटर, वाहनों एवं उत्पादन मशीनरी के लिए मरम्मत केंद्र सहित सामान्य सुविधाओं हेतु परिसर</li> </ul> <p>पुराने भवन के अधिग्रहण अथवा किसी भवन की मरम्मत पर होने वाले व्यय पर विचार नहीं किया जाएगा।</p>
<b>अन्य निर्माण</b>	<p>अन्य निर्माण का अभिप्राय परिसर की दीवार एवं गेट, सुरक्षा केबिन, आंतरिक सड़कें, बोरवेल, जल की टंकियां, जल एवं गैस के लिए आंतरिक पाइपलाइन नेटवर्क तथा अन्य संबंधित निर्माण से है।</p>
<b>उपकरण एवं अधिष्ठापन (Installation)</b>	<p>उपकरण एवं अधिष्ठापन का अभिप्राय परिवहन, नींव, निर्माण, स्थापना, इंस्टालेशन तथा विद्युतीकरण की लागत सहित भंडारण व लॉजिस्टिक्स संचालन हेतु किसी भी नए स्वदेशी/ आयातित उपकरण अथवा मशीनरी को प्राप्त करने की लागत से है।</p> <p>इसमें लोडिंग/अनलोडिंग, कार्गो समुच्चयन/पृथक्करण, कंटेनर फ्रेट स्टेशन्स, कंटेनर टर्मिनल्स, सामग्री हैंडलिंग उपकरण, तथा लॉजिस्टिक्स से संबंधित माल के आवागमन एवं हैंडलिंग से संबंधित अन्य सुविधाओं सहित लॉजिस्टिक्स संचालन में सहायक अन्य टूल्स व उपकरण भी सम्मिलित होंगे। विद्युतीकरण की लागत में उपकेंद्र एवं ट्रांसफार्मर की लागत सम्मिलित होगी।</p> <p>उपकरण एवं इंस्टालेशन में निम्नलिखित भी सम्मिलित हो सकते हैं :</p>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. परियोजना के केवल परिसर के भीतर परिवहन हेतु उपयोग किए जाने वाले वाहन तथा उक्त परिसर के भीतर माल के परिवहन में विशेष रूप से उपयोग किए जाने वाले सामग्री हैंडलिंग उपकरण।</li> <li>2. गैर-पारंपरिक ऊर्जा के उत्पादन के लिए उपकरण।</li> <li>3. कैप्टिव विद्युत उत्पादन के लिए उपकरण।</li> <li>4. प्रदूषण नियंत्रण उपायों के लिए उपकरण।</li> <li>5. अपशिष्ट प्रबंधन के लिए उपकरण।</li> <li>6. सामग्री हैंडलिंग में रोबोटिक्स एवं स्वचालन सहित कुशल संचालन के लिए स्मार्ट लॉजिस्टिक्स उपकरण।</li> <li>7. परीक्षण तथा अनुसंधान एवं विकास सुविधाएं (यदि हों)।</li> </ol>
<b>अवस्थापना सुविधाएं</b>	<p>उद्यम के परिसर को मुख्य इंफ्रास्ट्रक्चर ट्रंक लाइनों से जोड़ने वाली आंतरिक सड़कें, आंतरिक सार्वजनिक परिवहन, विद्युत लाइनें, फीडर, संचार सुविधाएं, खुले एवं हरित स्थान, जलापूर्ति एवं जल वर्धन सुविधाएं, सीवेज व ड्रेनेज लाइन, उत्प्रवाह उपचार एवं निस्तारण सुविधाएं, अग्निशमन यंत्र व्यवस्था तथा रेलवे लाइनें/साइडिंग्स सहित परियोजना के संचालन हेतु आवश्यक अन्य सुविधाएं।</p>

8) **अपात्र पूंजी निवेश** में कार्यशील पूंजी; गुडविल; प्रारंभिक एवं पूर्व-संचालन व्यय; पूंजीकृत ब्याज; प्रौद्योगिकी/तकनीकी जानकारी की अधिप्राप्ति हेतु पुस्तकों में पूंजीकृत व्यय; परामर्श शुल्क; रॉयल्टी; डिजाइन व ड्राइंग; पेटेंट, लाइसेंस, सॉफ्टवेयर एवं बौद्धिक संपदा अधिकार तथा कैप्टिव उपयोग को छोड़कर विद्युत उत्पादन सम्मिलित हैं। पूंजी निवेश की गणना के लिए उक्त प्रकार के शीर्षों पर विचार नहीं किया जाएगा।

9) **पात्र निवेश अवधि (EIP)** का अभिप्राय नीति में पारिभाषित पात्र लॉजिस्टिक्स पार्क के विकास हेतु निवेश पूर्ण करने की अवधि से है। पात्र निवेश अवधि, निवेश की प्रथम तिथि से प्रारंभ होकर प्रभावी अवधि में 05 वर्ष तक अथवा वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने की तिथि, जो भी पहले हो, तक की अवधि होगी।

10) **पात्र पूंजी निवेश (ECI)** का अभिप्राय नीति में पारिभाषित पात्र निवेश अवधि के दौरान किए गए पूंजी निवेश से है।

(क) यदि पूंजी निवेश प्रभावी तिथि से पूर्व प्रारंभ किया गया है, तो पूंजी निवेश का न्यूनतम 80 प्रतिशत, पात्र निवेश अवधि के दौरान प्रभावी तिथि के उपरांत किया जाना चाहिए तथा इस प्रकार किए गए पूंजी निवेश को स्वीकार्य कुल प्रोत्साहनों को निर्धारित करने के लिए पात्र पूंजी निवेश के रूप में विचारित किया जाएगा।।

(ख) तथापि, यदि भूमि में निवेश प्रभावी तिथि से पहले किया जाता है, तो भूमि में ऐसा निवेश किसी भी प्रोत्साहन हेतु पात्र नहीं होगा,

किन्तु परियोजनाओं की पात्रता निर्धारित करने हेतु लेखा-मूल्य (Book value) पर ऐसी भूमि के मूल्यांकन पर विचार किया जाएगा।

- 11) **नोडल संस्था** का अभिप्राय नीति के अंतर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए आवेदनों को संसाधित करने तथा नीति में प्रदत्त अन्य लाभों को प्राप्त करने में सहायता के लिए प्रदेश सरकार के विभिन्न विभागों के साथ समन्वय करने के लिए उ.प्र. राज्य औद्योगिक विकास प्राधिकरण (यूपीसीडा) से है।

### 9.3.2 प्रोत्साहन

(अ) अग्रान्त (Front-end) उपादान :

क्रमांक	शीर्षक	प्रोत्साहन
1	स्टांप ड्यूटी में छूट	राज्य में लॉजिस्टिक्स पार्क स्थापित करने हेतु क्रय की गई अथवा पट्टे पर ली गई भूमि (न्यूनतम 10 वर्ष की अवधि हेतु) पर स्टाम्प ड्यूटी में 100 प्रतिशत की दर से छूट प्रदान की जाएगी। स्टाम्प एवं निबंधन विभाग में छूट की समतुल्य राशि की बैंक गारंटी जमा करने पर छूट प्रदान की जाएगी, जो स्वीकार्यता अवधि के भीतर वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने पर वापस कर दी जाएगी।
2	भू-उपयोग परिवर्तन चार्ज में रियायत	भू-उपयोग परिवर्तन चार्ज में 75 प्रतिशत की रियायत प्रदान की जाएगी। राज्य सरकार के संबंधित प्राधिकरण/संस्था में रियायत की समतुल्य राशि की बैंक गारंटी जमा करने पर रियायत प्रदान की जाएगी, जो स्वीकार्यता अवधि के भीतर वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने पर वापस कर दी जाएगी।
3	विकास शुल्क में छूट	विकास शुल्क में 75 प्रतिशत की छूट प्रदान की जाएगी। राज्य सरकार के संबंधित प्राधिकरण/संस्था में छूट की समतुल्य राशि की बैंक गारंटी जमा करने पर रियायत प्रदान की जाएगी, जो स्वीकार्यता अवधि के भीतर वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने पर वापस कर दी जाएगी।
4	ग्राउण्ड कवरेज	लॉजिस्टिक्स पार्क परियोजनाओं को 60 प्रतिशत तक ग्राउंड कवरेज की अनुमति दी जाएगी, बशर्ते परियोजना द्वारा सेट-बैक, अग्नि-सुरक्षा एवं FSI नियमों का अनुपालन किया जाता है।
5	अन्य सुविधाएं	1) लॉजिस्टिक्स पार्क को अन्य गैर-लॉजिस्टिक्स सुविधाओं अर्थात् वाणिज्यिक एवं सामान्य सुविधाएं प्रदान करने हेतु कुल भूमि क्षेत्रफल का अधिकतम 30 प्रतिशत उपयोग करने की अनुमति होगी (जैसा कि प्रस्तर 9.3.1 (4)iii, iv में पारिभाषित है) 2) लॉजिस्टिक्स पार्क को 'लॉजिस्टिक्स सुविधाओं' (जैसा कि प्रस्तर 9.3.1 (4)i में पारिभाषित है) हेतु '1' के FSI तथा अन्य

		<p>गैर-लॉजिस्टिक्स सुविधाओं, अर्थात् वाणिज्यिक एवं सामान्य सुविधाओं के लिए '1.5' तक के FSI की अनुमति होगी (जैसा कि प्रस्तर 9.3.1 (4) iii, iv में पारिभाषित है)।</p> <p>3) 'लॉजिस्टिक्स सुविधाओं' के क्षेत्र से गैर-लॉजिस्टिक्स सुविधाओं के क्षेत्र में (प्रस्तर 9.3.1 (4) iii, iv) अथवा इसके विपरीत Floating FSI की अनुमति नहीं होगी, किन्तु 'लॉजिस्टिक्स सुविधाओं' एवं 'गैर-लॉजिस्टिक्स सुविधाओं' के संबंधित क्षेत्रों के अन्दर Floating FSI की अनुमति होगी।</p> <p>फ्लोटिंग FSI का तात्पर्य एक परियोजना के अन्तर्गत किसी बिल्डिंग के अप्रयुक्त FSI को अन्य बिल्डिंग में उपयोग किए जाने से है। लॉजिस्टिक्स अथवा गैर लॉजिस्टिक्स सुविधा क्षेत्र में अनुमन्य FSI का प्रयोग केवल उसी क्षेत्र में किया जा सकता है। एक क्षेत्र की अवशेष FSI का प्रयोग दूसरे क्षेत्र में अनुमन्य नहीं होगा।</p>
6	अग्रान्त उपादान (Front End Subsidy) के रूप में प्रस्तावित छूट समतुल्य धनराशि की बैंक गारण्टी जमा करने पर अनुमन्य होगी।	
<p>नोट : उक्त वर्णित छूट/रियायतें संबंधित विभाग द्वारा, नोडल संस्था द्वारा निर्गत की गई यूनीक आईडी के सत्यापन के उपरांत ही प्रदान की जाएंगी तथा आवेदक को प्रदान की गई छूट/रियायतों का विवरण नोडल संस्था को सूचित किया जाएगा।</p>		

(ब) पश्चांत (Back-end) उपादान :

क्रमांक	शीर्षक	प्रोत्साहन
1	पूंजीगत उपादान	<p>पात्र पूंजी निवेश पर 25 प्रतिशत की दर से लॉजिस्टिक्स पार्क को निम्न प्रतिबंधों के अधीन पूंजीगत उपादान प्रदान किया जाएगा—</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• प्रदेश में कहीं भी उक्त परियोजना स्थापित करने पर अधिकतम ₹25 करोड़;</li> <li>• निर्दिष्ट लॉजिस्टिक्स परिक्षेत्रों में इस प्रकार की सुविधाएं स्थापित करने पर अधिकतम ₹50 करोड़ (प्रस्तर 8.4 के अनुसार)</li> </ul> <p><u>नोट :</u></p> <p>उपर्युक्त प्रोत्साहनों का 75 प्रतिशत, कुल परियोजना लागत के 25 प्रतिशत, 50 प्रतिशत, 75 प्रतिशत एवं 100 प्रतिशत पर किए गए व्यय के आधार पर चार किस्तों में प्रदान किया जाएगा। अगला 10 प्रतिशत पार्क में समस्त इकाइयों को भूमि आवंटन के पूर्ण होने पर प्रदान किया जाएगा तथा अंतिम 15 प्रतिशत कुल इकाइयों की 80 प्रतिशत इकाइयों द्वारा अपना वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ करने के उपरांत प्रदान किया जाएगा।</p>
2	इलेक्ट्रिसिटी ड्यूटी से	नई परियोजनाओं/औद्योगिक इकाई को इलेक्ट्रिसिटी ड्यूटी में 10 वर्ष की अवधि हेतु 100 प्रतिशत की दर से छूट प्रदान की जाएगी।

	<b>छूट</b>	
3	<b>कौशल विकास उपादान</b>	प्रत्येक पार्क को 05 वर्ष तक प्रति वर्ष अधिकतम 50 प्रशिक्षुओं की सीमा के अधीन 6 माह तक ₹1000 प्रति प्रशिक्षु प्रति माह के मानदेय की प्रतिपूर्ति के रूप में <b>कौशल विकास उपादान</b> का भुगतान किया जाएगा।
<b>नोट—</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) किसी भी परियोजना को प्रदान की गई छूट एवं समस्त प्रोत्साहन-लाभों का योग इस नीति के अंतर्गत पारिभाषित पूंजी निवेश के 100 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा।</li> <li>2) अतः नोडल संस्था(यदि कोई हो) द्वारा निर्गत की गई यूनीक आईडी के सापेक्ष आवेदक द्वारा प्राप्त छूटों के मूल्यांकन एवं वाणिज्यिक संचालन के प्रारंभ होने के उपरांत परियोजना को प्रतिपूर्ति प्रदान की जाएगी।</li> </ol>		

#### 9.4. अंतर्देशीय जलमार्ग सुविधा(Inland Waterways Facility)

##### 9.4.1 बर्थिंग टर्मिनल

- 1) **प्रभावी तिथि** का अभिप्राय इस नीति के प्रभावी होने की तिथि से है।
- 2) **प्रभावी अवधि** का अभिप्राय उस अवधि से है, जो प्रभावी तिथि से प्रारंभ होकर उस अवधि (05 वर्ष) तक, जिसके लिए यह नीति लागू रहेगी अथवा जब तक प्रदेश सरकार द्वारा इसमें कोई संशोधन अथवा निरसन नहीं किया जाता है।
- 3) **कट-ऑफ तिथि** का अभिप्राय नीति की प्रभावी तिथि अथवा उसके उपरांत निवेश प्रारंभ होने की स्थिति में परियोजना का निवेश प्रारंभ होने की तिथि से है। यदि निवेश प्रभावी तिथि से पूर्व प्रारंभ होता है, तो कट-ऑफ तिथि, नीति की प्रभावी तिथि होगी। तथापि, यदि प्रभावी तिथि से पूर्व केवल भूमि का अधिग्रहण किया जाता है, तो जिस तिथि को पूंजी निवेश के अंतर्गत पारिभाषित (भूमि को छोड़कर) किसी भी अन्य शीर्ष के अधीन प्रथम निवेश, प्रभावी तिथि को अथवा उसके उपरांत किया जाता है, उसे कट-ऑफ तिथि माना जाएगा। यद्यपि कट-ऑफ तिथि इस नीति की प्रभावी अवधि के उपरांत नहीं हो सकती है।
- 4) **बर्थिंग टर्मिनल** का अभिप्राय राज्य में राष्ट्रीय जलमार्ग-1 के किनारे सामान्य उपयोगकर्ता सुविधा (गैर-कैप्टिव उपयोग) के रूप में स्थापित किए गए न्यूनतम 5,000 टन क्षमता के टर्मिनल से है, जिसमें ₹20 करोड़ का न्यूनतम पूंजी निवेश (भूमि लागत को छोड़कर) किया गया हो तथा कार्गो-अंतर्देशीय पोतों को अनलोड अथवा लोड करने की सुविधा हो।
- 5) पात्र बर्थिंग टर्मिनल में **पूंजी निवेश** का अभिप्राय ऐसे बर्थिंग टर्मिनल के विकास की लागत से है, जिसमें प्रदेश में विकसित टर्मिनल के संचालन के लिए अवस्थापना सुविधाओं के विकास में निवेश (भूमि



लागत को छोड़कर) सहित भवन, हैंडलिंग उपकरण, संबंधित सुविधाओं, उपकरणों व टूल्स तथा अन्य अचल परिसंपत्तियों में निवेश सम्मिलित है।

- 6) **अपात्र पूंजी निवेश** में कार्यशील पूंजी; गुडविल; प्रारंभिक एवं पूर्व-संचालन व्यय; पूंजीकृत ब्याज; प्रौद्योगिकी/तकनीकी जानकारी की अधिप्राप्ति हेतु पुस्तकों में पूंजीकृत व्यय; परामर्श शुल्क; रॉयल्टी; डिजाइन व ड्राइंग; पेटेंट, लाइसेंस, सॉफ्टवेयर एवं बौद्धिक संपदा अधिकार तथा कौपिटव उपयोग को छोड़कर विद्युत उत्पादन सम्मिलित हैं। पूंजी निवेश की गणना के लिए उक्त प्रकार के शीर्षों पर विचार नहीं किया जाएगा।
- 7) **पात्र निवेश अवधि (EIP)** का अभिप्राय नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना के विकास हेतु निवेश पूर्ण करने की अवधि से है। पात्र निवेश अवधि, निवेश की प्रथम तिथि से प्रारंभ होकर प्रभावी अवधि में 05 वर्ष तक अथवा वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने की तिथि, जो भी पहले हो, तक की अवधि होगी।
- 8) **पात्र पूंजी निवेश (ECI)** का अभिप्राय नीति में पारिभाषित पात्र निवेश अवधि के दौरान किए गए पूंजी निवेश से है।
  - (क) यदि पूंजी निवेश प्रभावी तिथि से पूर्व प्रारंभ किया गया है, तो पूंजी निवेश का न्यूनतम 80 प्रतिशत, पात्र निवेश अवधि के दौरान प्रभावी तिथि के उपरांत किया जाना चाहिए तथा इस प्रकार किए गए पूंजी निवेश को स्वीकार्य कुल प्रोत्साहनों को निर्धारित करने के लिए पात्र पूंजी निवेश के रूप में विचारित किया जाएगा।
  - (ख) तथापि, यदि भूमि में निवेश प्रभावी तिथि से पहले किया जाता है, तो भूमि में ऐसा निवेश किसी भी प्रोत्साहन हेतु पात्र नहीं होगा, किन्तु परियोजनाओं की पात्रता निर्धारित करने हेतु लेखा-मूल्य (Book value) पर ऐसी भूमि के मूल्यांकन पर विचार किया जाएगा।
- 9) **विकासकर्ता** का अभिप्राय इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना को विकसित करने के उद्देश्य से सृजित की गई प्रोपराइटरशिप, साझेदारी फर्म, सहकारी समिति, कंपनी, ट्रस्ट, गैर-सरकारी संगठन (एनजीओ), लिमिटेड लायबिलिटी पार्टनरशिप (एलएलपी) अथवा विशेष प्रयोजन साधन (एसपीवी) के रूप में पूंजीकृत किसी विधिक इकाई से है।
- 10) **संचालक** का अभिप्राय किसी भी विधिक इकाई से है, जिसे इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना के परिसर को व्यवसाय संचालन के लिए पट्टे/किराए पर प्रदान किया गया है। इस नीति के अंतर्गत किसी भी पात्र परियोजना को स्वीकृत लाभ/प्रोत्साहन उस परियोजना

के विकासकर्ता/संचालक को उपलब्ध होते रहेंगे। संचालक के रूप में अर्हता प्राप्त करने के लिए कोई न्यूनतम पट्टा/किराया अवधि आवश्यक नहीं होगी।

11) **नोडल संस्था** का अभिप्राय नीति के अंतर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए दिए गए आवेदनों को संसाधित करने तथा नीति में प्रदत्त अन्य लाभों को प्राप्त करने में सहायता के लिए प्रदेश सरकार द्वारा तदन्तर में शासनादेश के माध्यम से नामित संस्था से है।

12) **प्रोत्साहन**

(क) राज्य सरकार आगामी राष्ट्रीय जलमार्ग-1 के उत्तर प्रदेश में आच्छादित क्षेत्र में बर्थिंग टर्मिनल स्थापित करने के लिए निवेश को प्रोत्साहित करेगी। प्रदेश सरकार ऐसी सुविधाओं के विकास के लिए एक नामित नोडल संस्था के माध्यम से भूमि उपलब्ध कराएगी।

(ख) ऐसी भूमि को प्रथम चरण में अधिकतम 06 ऐसी परियोजनाओं के विकास एवं संचालन के लिए बिल्ड-ओन-ऑपरेट-ट्रांसफर (Build Own Operate Transfer-BOOT) मॉडल पर अधिकतम 30 वर्ष की अवधि हेतु सार्वजनिक-निजी सहभागिता (पीपीपी) के आधार पर प्रदान किया जाएगा। ऐसे टर्मिनलों के विकासकर्ताओं के चयन के लिए निविदा मानदंड न्यूनतम रियायत अवधि पर आधारित होंगे।

(ग) भूमि सहित परियोजना का स्वामित्व एवं अन्य समस्त विकसित अवस्थापना सुविधाओं को रियायती अवधि की समाप्ति के पश्चात् प्रदेश सरकार को हस्तांतरित किया जाएगा। इस संबंध में विस्तृत दिशा-निर्देश पृथक से निर्गत किए जाएंगे।

(घ) ऐसे बर्थिंग टर्मिनल के विकासकर्ताओं को इस नीति में पारिभाषित इस प्रकार के टर्मिनल्स के विकास हेतु पात्र पूंजी निवेश पर ₹15 करोड़ की सीमा के अधीन 20 प्रतिशत की दर से पूंजीगत उपादान प्रदान किया जाएगा। इस उपादान को परियोजना के पूर्ण होने पर 03 वार्षिक किस्तों में प्रदान किया जाएगा।

(ङ) अवस्थापना विकास हेतु ऐसी सुविधाओं को ससमय नियोजन, अनुश्रवण एवं समीक्षा के लिए प्रदेश के पीएम गति शक्ति मास्टर प्लान के अंतर्गत सम्मिलित किया जाएगा।

नोट-

- i. भूमि उपलब्ध कराने के लिए स्थानों का निर्धारण इस नीति के अंतर्गत गठित प्राधिकृत समिति (EC) द्वारा हितधारक परामर्श के माध्यम से नामित नोडल संस्था की संस्तुति पर किया जाएगा।

- ii. इस नीति के अंतर्गत गठित उच्च स्तरीय प्राधिकृत समिति (HLEC) द्वारा नामित नोडल संस्था की संस्तुति पर परियोजनाओं की अधिकतम संख्या में वृद्धि की जा सकती है। प्रदेश में अन्य वॉटरवेज पर बर्थिंग टर्मिनल्स को विकसित करने तथा प्रोत्साहन प्रदान करने के निर्णय हेतु उच्च स्तरीय प्राधिकृत समिति (HLEC) अधिकृत होगी।

#### 9.4.2 अंतर्देशीय पोत सुविधाएं (Inland Vessel)

- 1) अंतर्देशीय पोत (Inland Vessel) का अभिप्राय अंतर्देशीय पोत अधिनियम-2021 (Inland Vessel Act-2021) के अंतर्गत प्रदेश में आगामी राष्ट्रीय जलमार्ग-1 के आच्छादित क्षेत्र में संचालन हेतु राज्य में पंजीकृत 'पोत' से है, जिसकी न्यूनतम क्षमता 500 टन हो।
- 2) प्रदेश में राष्ट्रीय जलमार्ग-1 में संचालन हेतु क्रय किए गए उपवर्णित परिभाषानुसार अंतर्देशीय पोतों के क्रय हेतु विनिर्माणकर्ताओं के माध्यम से **क्रय उपादान** प्रदान किया जाएगा। यह उपादान वास्तविक क्रय लागत के 25 प्रतिशत की दर से प्रति पोत ₹5 करोड़ की अधिकतम सीमा के अधीन प्रदान किया जाएगा।
- 3) नीति की प्रभावी अवधि के दौरान क्रय किए गए प्रथम 10 अंतर्देशीय पोतों को प्रति इकाई अधिकतम 04 पोतों के क्रय की सीमा के अधीन उपादान प्रदान किया जाएगा।
- 4) **नोडल संस्था** का अभिप्राय नीति के अंतर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए दिए गए आवेदनों को संसाधित करने तथा नीति में प्रदत्त अन्य लाभों को प्राप्त करने में सहायता के लिए प्रदेश सरकार द्वारा तदन्तर में शासनादेश के माध्यम से नामित संस्था से है।

नोट—इस नीति के अंतर्गत गठित उच्च स्तरीय प्राधिकृत समिति (HLEC) द्वारा नामित नोडल संस्था की संस्तुति पर परियोजनाओं की अधिकतम संख्या में वृद्धि की जा सकती है। एचएलईसी द्वारा इस नीति के अंतर्गत प्रोत्साहन प्रदान करने हेतु उत्तर प्रदेश में आगामी अन्य जलमार्गों पर अंतर्देशीय पोतों को सम्मिलित करने पर भी निर्णय किया जा सकता है।

#### 9.5. कार्गो टर्मिनल (Cargo Terminals)

- 1) **प्रभावी तिथि** का अभिप्राय इस नीति के प्रभावी होने की तिथि से है।
- 2) **प्रभावी अवधि** का अभिप्राय उस अवधि से है, जो प्रभावी तिथि से प्रारंभ होकर उस अवधि (05 वर्ष) तक, जिसके लिए यह नीति लागू रहेगी अथवा जब तक प्रदेश सरकार द्वारा इसमें कोई संशोधन अथवा निरसन नहीं किया जाता है।

- 3) **कट-ऑफ तिथि** का अभिप्राय नीति की प्रभावी तिथि अथवा उसके उपरांत निवेश प्रारंभ होने की स्थिति में परियोजना का निवेश प्रारंभ होने की तिथि से है। यदि निवेश प्रभावी तिथि से पूर्व प्रारंभ होता है, तो कट-ऑफ तिथि, नीति की प्रभावी तिथि होगी। तथापि, यदि प्रभावी तिथि से पूर्व केवल भूमि का अधिग्रहण किया जाता है, तो जिस तिथि को पूंजी निवेश के अंतर्गत पारिभाषित (भूमि को छोड़कर) किसी भी अन्य मद के अधीन प्रथम निवेश, प्रभावी तिथि को अथवा उसके उपरांत किया जाता है, उसे कट-ऑफ तिथि माना जाएगा। यद्यपि कट-ऑफ तिथि इस नीति की प्रभावी अवधि के उपरांत नहीं हो सकती है।
- 4) **पात्र कार्गो टर्मिनल परियोजना** का अभिप्राय निजी साइडिंग अथवा फ्रेट टर्मिनल सहित 02 प्रकार की परियोजनाओं से है, जो निम्नानुसार हैं—
  - i. पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय महायोजना के अंतर्गत अनुमोदित परियोजनाएं: इस नीति की प्रभावी अवधि के दौरान प्रदेश में स्थापित केवल ऐसी ग्रीनफील्ड कार्गो टर्मिनल (निजी साइडिंग अथवा निजी फ्रेट टर्मिनल सहित) परियोजनाएं, जो भारत सरकार के शासनादेश संख्या 2021/टीसी (एफएम)/18/23, दिनांक 15.12.2021 द्वारा निर्गत गति शक्ति मल्टी-मोडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) योजना-2021 के अंतर्गत अनुमोदित हों।
  - ii. पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय महायोजना के अंतर्गत अनुमोदित परियोजनाओं से भिन्न अन्य परियोजनाएं : इस नीति की प्रभावी अवधि के दौरान प्रदेश में न्यूनतम 10 एकड़ भूमि क्षेत्र में न्यूनतम ₹20 करोड़ के पूंजी निवेश (भूमि की लागत को छोड़ कर) से स्थापित केवल ग्रीनफील्ड कार्गो टर्मिनल (निजी साइडिंग अथवा निजी फ्रेट टर्मिनल सहित) परियोजनाएं, जिनको सामान्य उपयोगकर्ता सुविधा (कैप्टिव उपयोग हेतु नहीं) के रूप में विकसित किया गया हो।
- 5) **पूंजी निवेश** : गति शक्ति योजना के अंतर्गत स्वीकृत तथा जीसीटी अनुमोदित परियोजनाओं के अतिरिक्त अन्य परियोजनाओं हेतु पूंजी निवेश का अभिप्राय भारत सरकार की जीसीटी योजना-2021 के अंतर्गत अनुमोदित ग्रीनफील्ड कार्गो टर्मिनल के विकास की लागत, जीसीटी संचालक अथवा किसी अन्य विकासकर्ता द्वारा सर्विंग स्टेशन पर टेक-ऑफ पॉइंट से अग्रेतर, भूमि की लागत को छोड़कर, लूप-लाइन के विकास की लागत एवं भारतीय रेलवे द्वारा वहन की जाने वाली अन्य पूंजीगत लागत (भारत सरकार की गति शक्ति मल्टी-मोडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) योजना-2021 के अनुच्छेद 5 के अनुसार) अथवा केंद्र/राज्य सरकार के विभाग/संस्था द्वारा वहन की जाने वाली पूंजीगत लागत से है।
- 6) **अपात्र पूंजी निवेश** में कार्यशील पूंजी; गुडविल; प्रारंभिक एवं पूर्व-संचालन व्यय; पूंजीकृत ब्याज; प्रौद्योगिकी/तकनीकी जानकारी की अधिप्राप्ति हेतु पुस्तकों में पूंजीकृत व्यय; परामर्श शुल्क; रॉयल्टी; डिजाइन व ड्राइंग; पेटेंट, लाइसेंस, सॉफ्टवेयर एवं बौद्धिक संपदा अधिकार तथा कैप्टिव उपयोग को

छोड़कर विद्युत उत्पादन सम्मिलित हैं। पूंजी निवेश की गणना के लिए उक्त प्रकार के मदों पर विचार नहीं किया जाएगा।

7) **पात्र निवेश अवधि (EIP)** का अभिप्राय नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना के विकास हेतु निवेश पूर्ण करने की अवधि से है। पात्र निवेश अवधि, निवेश की प्रथम तिथि से प्रारंभ होकर प्रभावी अवधि में 05 वर्ष तक अथवा वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने की तिथि, जो भी पहले हो, तक की अवधि होगी।

8) **पात्र पूंजी निवेश (ECI)** का अभिप्राय नीति में पारिभाषित पात्र निवेश अवधि के दौरान किए गए पूंजी निवेश से है।

(क) यदि पूंजी निवेश प्रभावी तिथि से पूर्व प्रारंभ किया गया है, तो पूंजी निवेश का न्यूनतम 80 प्रतिशत, पात्र निवेश अवधि के दौरान प्रभावी तिथि के उपरांत किया जाना चाहिए तथा इस प्रकार किए गए पूंजी निवेश को स्वीकार्य कुल प्रोत्साहनों को निर्धारित करने के लिए पात्र पूंजी निवेश के रूप में विचारित किया जाएगा।

(ख) तथापि, यदि भूमि में निवेश प्रभावी तिथि से पहले किया जाता है, तो भूमि में ऐसा निवेश किसी भी प्रोत्साहन हेतु पात्र नहीं होगा, किन्तु परियोजनाओं की पात्रता निर्धारित करने हेतु लेखा-मूल्य (Book value) पर ऐसी भूमि के मूल्यांकन पर विचार किया जाएगा।

9) **विकासकर्ता** का अभिप्राय इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना को विकसित करने के उद्देश्य से सृजित की गई प्रोपराइटरशिप, साझेदारी फर्म, सहकारी समिति, कंपनी, ट्रस्ट, गैर-सरकारी संगठन (एनजीओ), लिमिटेड लायबिलिटी पार्टनरशिप (एलएलपी) अथवा विशेष प्रयोजन साधन (एसपीवी) के रूप में पंजीकृत किसी विधिक इकाई से है।

10) **संचालक** का अभिप्राय किसी भी विधिक इकाई से है, जिसे इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना के परिसर को व्यवसाय संचालन के लिए पट्टे/किराए पर प्रदान किया गया है। इस नीति के अंतर्गत किसी भी पात्र परियोजना को स्वीकृत लाभ/प्रोत्साहन उस परियोजना के विकासकर्ता/संचालक को उपलब्ध होते रहेंगे। संचालक के रूप में अर्हता प्राप्त करने के लिए कोई न्यूनतम पट्टा/किराया अवधि आवश्यक नहीं होगी।

11) **नोडल संस्था** का अभिप्राय नीति के अंतर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए दिए गए आवेदनों को संसाधित करने तथा नीति में प्रदत्त अन्य लाभों को प्राप्त करने में सहायता के लिए प्रदेश सरकार द्वारा तदन्तर में शासनादेश के माध्यम से नामित की गई संस्था से है।

12) **प्रोत्साहन**

(क) प्रदेश सरकार कार्गो टर्मिनल्स हेतु नामित नोडल संस्था के माध्यम से पीएम गति शक्ति कार्गो टर्मिनल योजना-2021 के अधीन अनुमोदित जीसीटी संचालकों अथवा एक नामित नोडल संस्था के माध्यम से

गैर-जीसीटी अनुमोदित कार्गो टर्मिनलों के विकासकर्ताओं को भूमि (रेलवे भूमि को छोड़कर) प्रदान करेगी।

- (ख) ऐसी भूमि को प्रथम चरण में अधिकतम 25 ऐसी परियोजनाओं के विकास एवं संचालन हेतु बिल्ड-ओन-ऑपरेट-ट्रांसफर (Build Own Operate Transfer - BOOT) मॉडल पर अधिकतम 30 वर्षों की अवधि के लिए पीपीपी आधार पर प्रदान किया जाएगा। ऐसे टर्मिनल्स के विकासकर्ताओं के चयन हेतु निविदा मानदंड न्यूनतम रियायत अवधि पर आधारित होगा।
- (ग) भूमि एवं अन्य विकसित अवस्थापना सुविधाओं सहित परियोजना का स्वामित्व रियायत अवधि की समाप्ति के उपरांत प्रदेश सरकार को हस्तांतरित किया जाएगा। इस संबंध में विस्तृत दिशा-निर्देश पृथक से निर्गत किए जाएंगे।
- (घ) लूप-लाइन के विकास की समस्त लागत प्रदेश सरकार द्वारा वहन की जाएगी।
- (ङ) ऐसे टर्मिनल के विकासकर्ताओं को इस नीति में पारिभाषित इस प्रकार के टर्मिनल्स के विकास हेतु पात्र पूंजी निवेश पर ₹15 करोड़ की सीमा के अधीन 20 प्रतिशत की दर से पूंजीगत उपादान प्रदान किया जाएगा। इस उपादान को परियोजना के पूर्ण होने के पश्चात् 03 वार्षिक किश्तों में प्रदान किया जाएगा।
- (च) खनिजों के भण्डारण के लिए उत्तर प्रदेश खनिज (अवैध खनन, परिवहन एवं भण्डारण का निवारण) नियमावली-2018 प्रख्यापित है जिसके अन्तर्गत खनिज का भण्डारण नियमानुसार भण्डारण अनुज्ञप्ति प्राप्त कर किया जा सकता है। भण्डारण स्थल पर खनिज नियमानुसार रायल्टी का भुगतान कर वैध प्रपत्र के माध्यम से एकत्र किए जाते हैं। भण्डारण स्थल से खनिज की निकासी के लिए रायल्टी के पुनः भुगतान की आवश्यकता नहीं होती है।
- (छ) इस प्रकार की सुविधाओं के ससमय नियोजन, अनुश्रवण एवं समीक्षा हेतु इनको पीएम गति शक्ति मास्टर प्लान में सम्मिलित किया जाएगा।

नोट-

- i. भूमि उपलब्ध कराने के लिए स्थानों का निर्धारण इस नीति के अंतर्गत गठित प्राधिकृत समिति (EC) द्वारा हितधारक परामर्श के माध्यम से नामित नोडल संस्था की संस्तुति पर किया जाएगा।
- ii. इस नीति के अंतर्गत गठित उच्च स्तरीय प्राधिकृत समिति (HLEC) द्वारा नामित नोडल संस्था की संस्तुति पर परियोजनाओं की अधिकतम संख्या में वृद्धि की जा सकती है।

#### **9.6. ट्रकर्स पार्क (Truckers Park)**

- 1) प्रभावी तिथि का अभिप्राय इस नीति के प्रभावी होने की तिथि से है।

- 2) **प्रभावी अवधिका** अभिप्राय उस अवधि से है, जो प्रभावी तिथि से प्रारंभ होकर उस अवधि (05 वर्ष) तक, जिसके लिए यह नीति लागू रहेगी अथवा जब तक प्रदेश सरकार द्वारा इसमें कोई संशोधन अथवा निरसन नहीं किया जाता है।
- 3) **पात्र ट्रकर्स पार्क** परियोजना का अभिप्राय राष्ट्रीय राजमार्गों/एक्सप्रेसवेज/राज्य राजमार्गों अथवा अन्य प्रमुख फ्रेट मार्गों के दोनों ओर 02 किमी तक की दूरी तक न्यूनतम 10 एकड़ भूमि पर विकसित ट्रक ले-बे (Truck lay bay) एवं पार्किंग-सह-विश्राम स्थल से है। इन पार्कों में न्यूनतम 85 प्रतिशत स्थान पार्किंग हेतु तथा 15 प्रतिशत स्थान विश्राम एवं वाणिज्यिक गतिविधियों तथा अन्य संबद्ध गतिविधियों के लिए आरक्षित होना चाहिए।
- 4) **विकासकर्ता** का अभिप्राय इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना को विकसित करने के उद्देश्य से सृजित की गई प्रोपराइटरशिप, साझेदारी फर्म, सहकारी समिति, कंपनी, ट्रस्ट, गैर-सरकारी संगठन (एनजीओ), लिमिटेड लायबिलिटी पार्टनरशिप (एलएलपी) अथवा विशेष प्रयोजन साधन (एसपीवी) के रूप में पंजीकृत किसी विधिक इकाई से है।
- 5) **संचालक** का अभिप्राय किसी भी विधिक इकाई से है, जिसे इस नीति में पारिभाषित पात्र परियोजना के परिसर को व्यवसाय संचालन के लिए पट्टे/किराए पर प्रदान किया गया है। इस नीति के अंतर्गत किसी भी पात्र परियोजना को स्वीकृत लाभ/प्रोत्साहन उस परियोजना के विकासकर्ता/संचालक को उपलब्ध होते रहेंगे। संचालक के रूप में अर्हता प्राप्त करने के लिए कोई न्यूनतम पट्टा/किराया अवधि आवश्यक नहीं होगी।
- 6) **नोडल संस्था** का अभिप्राय नीति के अंतर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए दिए गए आवेदनों को संसाधित करने तथा नीति में प्रदत्त अन्य लाभों को प्राप्त करने में सहायता के लिए प्रदेश सरकार द्वारा तदन्तर में शासनादेश के माध्यम से नामित की गई संस्था से है।
- 7) **प्रोत्साहन**  
पात्र ट्रकर्स पार्क के विकासकर्ताओं को वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने के पूर्व निम्नलिखित छूट/रियायतें अनुमन्य होंगी। ऐसी परियोजनाओं को प्रदेश सरकार द्वारा नामित नोडल संस्था में पंजीकरण कराना होगा, जिस संस्था द्वारा आवेदन पत्र की प्रासंगिकता एवं पूर्णता की पुष्टि करने के उपरांत एक यूनीक आईडी निर्गत की जाएगी। इस स्तर पर इन प्रोत्साहनों का लाभ प्राप्त करने के लिए लेटर-ऑफ-कम्फर्ट अनिवार्य नहीं होगा। तथापि, अनुवर्ती चरण में आवेदकों को लेटर-ऑफ-कम्फर्ट प्राप्त करना होगा।

क्रमांक	शीर्षक	प्रोत्साहन
---------	--------	------------

1	स्टांप इयूटी में छूट	राज्य में ट्रकर्स पार्कों को स्थापित करने हेतु 100 प्रतिशत की दर सेस्टांप इयूटी में छूट प्रदान की जाएगी। यह छूट भूमि के क्रय तथा प्रदेश सरकार के किसी औद्योगिक विकास प्राधिकरण/विकास प्राधिकरण द्वारा भूमि के आवंटन पर प्रदान की जाएगी। स्टाम्प एवं निबंधन विभाग में छूट के समतुल्य राशि की बैंक गारंटी जमा करने पर छूट प्रदान की जाएगी, जो स्वीकार्यता अवधि के अन्दर वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने पर वापस कर दी जाएगी।
2	भू-उपयोग परिवर्तन चार्ज में रियायत	भू-उपयोग परिवर्तन चार्ज में 75 प्रतिशत की रियायत प्रदान की जाएगी। राज्य सरकार के संबंधित प्राधिकरण/संस्था में रियायत की समतुल्य राशि की बैंक गारंटी जमा करने पर रियायत प्रदान की जाएगी, जो स्वीकार्यता अवधि के अन्दर वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने पर वापस कर दी जाएगी।
3	विकास शुल्क में छूट	विकास शुल्क में 75 प्रतिशत की छूट प्रदान की जाएगी। राज्य सरकार के संबंधित प्राधिकरण/संस्था में छूट की समतुल्य राशि की बैंक गारंटी जमा करने पर रियायत प्रदान की जाएगी, जो स्वीकार्यता अवधि के अन्दर वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने पर वापस कर दी जाएगी।
नोट : उक्त वर्णित छूट/रियायतें, नोडल संस्थाद्वारा निर्गत की गई यूनीक आईडी के सत्यापन के उपरांत ही संबंधित विभाग द्वारा प्रदान की जाएंगी तथा विवरण नोडल संस्था को सूचित किया जाएगा।		

## 10. नीति का कार्यान्वयन

### 10.1. आवेदन की प्रक्रिया

(क) भंडारण सुविधाओं, ड्राई पोर्ट्स तथा लॉजिस्टिक्स पार्क्स हेतु

- नीति के कार्यान्वयन हेतु नामित नोडल संस्था, यूपीसीडा द्वारा ऑनलाइन प्रोत्साहन प्रबंधन प्रणाली (Online Incentive Management System – OIMS) के माध्यम से किया जाएगा। नोडल संस्था निम्नलिखित कार्य करेगी—

(क) नीति के अंतर्गत पारिभाषित Front-end प्रोत्साहन-लाभों को प्राप्त करने में सहायता प्रदान करने के लिए संबंधित प्राधिकरणों/संस्थाओं के साथ समन्वय करना।

(ख) यूनीक आईडी प्राप्त कर चुके आवेदकों के आवेदनों की स्थिति को ट्रैक करना।



(ग) इस नीति के अनुसार Back-end उपादान के लिए आवेदनों की समीक्षा एवं कार्यवाही करना।

2) नीति में प्रदत्त Back-end प्रोत्साहन हेतु प्राप्त आवेदनों की समीक्षा एवं जांच में समन्वय तथा Front-end लाभों को प्राप्त करने में सहायता के लिए नोडल संस्था द्वारा एक समर्पित नोडल अधिकारी नियुक्त किया जाएगा।

3) इस नीति में पारिभाषित किसी भी प्रकार के प्रोत्साहन (Front-end एवं Back-end उपादान) प्राप्त करने हेतु समस्त आवेदनों को नामित नोडल संस्था अर्थात् यूपीसीडा के समक्ष यूनीक आईडी जारी करने हेतु प्रस्तुत किया जाएगा। यूपीसीडा में नामित नोडल अधिकारी द्वारा निम्नलिखित कार्य किए जाएंगे—

(क) आवेदनों की पूर्णता एवं प्रासंगिकता की जांच करना

(ख) आवेदनों में त्रुटियों, विसंगति अथवा अप्रासंगिकता की जांच करना

(ग) आवेदन में किसी भी विसंगति अथवा अपूर्णता के विषय में आवेदक को सूचित करना तथा ऐसे प्रकरणों में आवेदक की प्रतिक्रिया लेने के लिए पृच्छा प्रेषित करना

(घ) प्रोत्साहन प्रबंधन हेतु प्रत्येक पूर्ण एवं प्रासंगिक आवेदन के लिए एक 'यूनीक आईडी' निर्गत करना

आवेदक Front-end उपादान (छूट/रियायतें) इस नीति के अनुसार प्राप्त कर सकेंगे। संबंधित विभाग/संस्था यूनीक आईडी के सत्यापन के उपरांत ही आवेदक को लाभ प्रदान करेगी।

4) मुख्य कार्यपालक अधिकारी, यूपीसीडा के स्तर पर एक 'संवीक्षा समिति' का गठन किया जाएगा। प्रोत्साहनों हेतु प्राप्त आवेदनों की समीक्षा के लिए संबंधित विभागों एवं संस्थाओं को समिति में आवश्यकतानुसार आमंत्रित किया जाएगा।

5) आवेदनों को नोडल संस्था द्वारा संसाधित किया जाएगा तथा संवीक्षा समिति द्वारा आवश्यक मूल्यांकन के उपरांत आवेदनों को अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव, अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास विभाग के माध्यम से प्रकरणानुसार प्राधिकृत समिति (EC) अथवा लेटर-ऑफ-कम्फर्ट (LoC) स्वीकृत करने अथवा प्रोत्साहनों के संवितरण हेतु उच्च-स्तरीय प्राधिकृत समिति (HLEC) के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा।

(ख) अंतर्देशीय जलमार्ग सुविधाओं, कार्गो टर्मिनल्स एवं ट्रकर्स पार्क हेतु

1) ऐसी परियोजनाओं के लिए इस नीति के प्राविधानों को लागू करने हेतु प्रदेश सरकार द्वारा एक नोडल संस्था नामित की जाएगी। यह

संस्था प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए आवेदनों को संसाधित करेगी तथा संबंधित केंद्रीय/राज्य सरकार के विभागों के साथ समन्वय करेगी।

- 2) आवेदनों की समीक्षा एवं जांच के समन्वय के लिए नामित नोडल संस्था द्वारा एक समर्पित नोडल अधिकारी नामित किया जाएगा तथा आवश्यक सुविधा प्रदान की जाएगी।
- 3) नोडल संस्था द्वारा आवेदनों की समीक्षा एवं संस्तुति करने हेतु संबंधित केंद्रीय/राज्य सरकार के विभागों के सदस्यों से युक्त एक 'मूल्यांकन समिति' का गठन किया जाएगा, जो प्रकरणानुसार आवेदनों को लेटर-ऑफ-कम्फर्ट की स्वीकृति अथवा प्रोत्साहनों के संवितरण हेतु प्राधिकृत समिति (EC) अथवा उच्च स्तरीय प्राधिकृत समिति (HLEC) को संस्तुति करेगी।

## 10.2. अंतिम संस्तुति एवं अनुमोदन

- 1) इस नीति के अंतर्गत ₹100 करोड़ तक के पूंजी निवेश वाली पात्र परियोजनाओं की संस्तुति करने हेतु अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास आयुक्त(आईआईडीसी) की अध्यक्षता में एक 'प्राधिकृत समिति' (EC) का गठन एक पृथक शासनादेश के माध्यम से किया जाएगा। इसमें संबंधित विभागों, यथा— आवास एवं शहरी नियोजन, राजस्व, वित्त, न्याय, औद्योगिक विकास, परिवहन, नियोजन आदि के सदस्यों के साथ नोडल संस्था के प्रमुख,सदस्य संयोजक होंगे।
- 2) इस नीति के अनुसार ₹100 करोड़ से अधिक पूंजी निवेश वाली परियोजनाओं की संस्तुति करने हेतु मुख्य सचिव की अध्यक्षता में एक 'उच्च-स्तरीय प्राधिकृत समिति' (HLEC)का गठन एक पृथक शासनादेश के माध्यम से किया जाएगा, इसमें संबंधित विभागों, यथा— आवास एवं शहरी नियोजन, राजस्व, वित्त, न्याय, औद्योगिक विकास, परिवहन, नियोजन आदि के सदस्यों के साथ नोडल संस्था के प्रमुख,सदस्य संयोजक होंगे।
- 3) प्राधिकृत समिति (EC) अथवा उच्च-स्तरीय प्राधिकृत समिति (HLEC) की संस्तुतियों के उपरांत 'लेटर-ऑफ-कम्फर्ट' (LoC) निर्गत करने के साथ-साथ प्रोत्साहन-लाभों के संवितरण के प्रस्तावों को अंतिम अनुमोदन के लिए निम्न प्रकार प्रस्तुत किया जाएगा —

(क) मा. औद्योगिक विकास मंत्री, उत्तर प्रदेश शासन को ₹100 करोड़ तक के पूंजी निवेश वाली परियोजनाएं।

(ख) मा. मंत्रिपरिषद्, उत्तर प्रदेश शासन को ₹100 करोड़ से अधिक के पूंजी निवेश वाली परियोजनाएं।

स्वीकृत प्रोत्साहन-लाभों का संवितरण नोडल संस्था द्वारा औद्योगिक विकास विभाग,उत्तर प्रदेश शासन द्वारा निर्धारित प्रक्रिया के माध्यम से किया जाएगा।

### 10.3. अन्य नियम एवं शर्तें

- 1) यह नीति, इसको अधिसूचित किए जाने की तिथि से प्रभावी होगी तथा 05 (पाँच) वर्षों की अवधि के लिए अथवा नवीन अथवा संशोधित नीति की घोषणा तक, जो भी पहले हो, तक वैध रहेगी।
- 2) इस नीति की अधिसूचना के उपरान्त उ.प्र. वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति-2018 के अंतर्गत किसी भी नए आवेदन पर विचार नहीं किया जाएगा। इस नीति की अधिसूचना निर्गत होने पर उ.प्र. वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति-2018 निरसित हो जाएगी।
  - (क) उ.प्र. वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति-2018 के अंतर्गत प्रोत्साहनों के अनुमोदित पैकेज वाली परियोजनाएं लाभ की अधिकारी बनी रहेंगी। उ.प्र. वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति-2018 के अंतर्गत पूर्व में निर्गत किए गए लेटर-ऑफ-कम्फर्ट में किसी भी संशोधन के प्रकरण में, उ.प्र. वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति-2018 में निर्धारित शर्तों के अनुसार संशोधन किया जाएगा।
  - (ख) ऐसे प्रकरण, जो उ.प्र. वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति-2018 के अंतर्गत प्रोत्साहनों हेतु लेटर-ऑफ-कम्फर्ट की स्वीकृति हेतु यूपीसीडामें विचाराधीन हैं, उनको इस नवीन नीति के अंतर्गत निर्धारित शर्तों के अनुसार आवेदन करने का मात्र एक बार विकल्प उपलब्ध होगा अथवा उक्त प्रकरण उ.प्र. वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति-2018 के अंतर्गत विचारित किए जाते रहेंगे।
  - (ग) यह विकल्प उ.प्र. वेयरहाउसिंग एवं लॉजिस्टिक्स नीति-2018 के अंतर्गत विचाराधीन आवेदनों को इस नीति की अधिसूचना की तिथि से 01 वर्ष की अवधि तक उपलब्ध होगा।
- 3) इस नीति के अंतर्गत विशेष प्रोत्साहन प्राप्त करने वाली परियोजनाएं, प्रदेश सरकार की किसी अन्य नीति/योजना के अंतर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने की पात्र नहीं होंगी। यद्यपि, इस नीति में प्रदत्त समस्त प्रोत्साहन, भारत सरकार की किसी भी योजना/नीति के अंतर्गत उपलब्ध प्रोत्साहनों के अतिरिक्त प्राप्त किए जा सकते हैं।
- 4) इस नीति की व्याख्या के लिए किसी भी स्पष्टता की आवश्यकता की स्थिति में, प्राधिकृत समिति (EC) से परामर्श किया जाएगा तथा मा. औद्योगिक विकास मंत्री द्वारा अनुमोदित प्राधिकृत समिति की संस्तुतियों को अंतिम माना जाएगा।
- 5) उच्च-स्तरीय प्राधिकृत समिति (HLEC) की संस्तुतियों पर मा. मंत्रिपरिषद् के अनुमोदनोपरांत, कार्यान्वयन के दौरान इस नीति में संशोधन किया जा सकता है। यद्यपि, ऐसे समस्त संशोधन भविष्यलक्षी प्रभाव से (Prospectively) लागू होंगे तथा नीति के अंतर्गत पहले से प्रदत्त किसी भी लाभ अथवा रियायत को कम नहीं करेंगे।
- 6) तथापि, प्रोत्साहनों की समग्र सीमा एवं अधिकतम स्वीकार्य परियोजनाओं की संख्या में संशोधन से संबंधित नीति में अन्य संशोधन उच्च-स्तरीय

प्राधिकृत समिति (HLEC) की संस्तुति एवं मा. मुख्यमंत्री के अनुमोदनोपरान्त ही किए जाएंगे।

- 7) इस नीति के कार्यान्वयन हेतु, नीति के अंतर्गत वित्तीय एवं गैर-वित्तीय प्रोत्साहनों तथा नीति के अन्य पक्षों के लिए मानक संचालन प्रक्रियाओं एवं अन्य औपचारिकताओं को एक पृथक शासनादेश के माध्यम से विस्तृत दिशा-निर्देशों के रूप में अधिसूचित विस्तृत दिशानिर्देशों में उल्लिखित किया जाएगा।

\*\*\*\*\*



# Uttar Pradesh Warehousing and Logistics Policy 2022

## **Table of Contents**

	<b>List of Abbreviations</b>	<b>3</b>
1.	Background	4-5
2.	Scenario in Uttar Pradesh	5
3.	About Policy	6-8
4.	Robust Infrastructure Development	7-11
5.	Comprehensive Logistics Planning	11-13
6.	Sustainable Logistics	13-14
7.	Ecosystem Support for Logistics	15
8.	Attract Investments for Logistics	16-19
9.	Incentive Scheme	19-40
10.	Policy Implementation	40-42

## Abbreviations

1.	GDP	Gross Domestic Product
2.	GST	Goods and Services Tax
3.	CAGR	Compound Annual Growth Rate
4.	DFC	Dedicated Freight Corridor
5.	EDFC	Eastern Dedicated Freight Corridor
6.	WDFC	Western Dedicated Freight Corridor
7.	CLAP	Comprehensive Logistics Action Plan
8.	GSDP	Gross State Domestic Product
9.	PPP	Public-Private-Partnership
10.	LEADS	Logistics Ease Across Different States
11.	BRAP	Business Reform Action Plan
12.	UPSIDA	Uttar Pradesh State Industrial Development Authority
13.	LoC	Letter of Comfort
14.	NLP	National Logistics Policy
15.	ICD	Inland Container Depot
16.	CFS	Container Freight Stations
17.	AFS	Air Freight Stations
18.	CA	Controlled Atmosphere
19.	MA	Modified Atmosphere
20.	IQF	Individual Quick Freezing
21.	PFT	Private Freight Terminals
22.	PMGS	PM Gati Shakti
23.	NPG	Network Planning Group
24.	IIDC	Infrastructure & Industrial Development Commissioner
25.	TSU	Technical Support Unit
26.	CEO	Chief Executive Officer
27.	UPPCB	UP Pollution Control Board
28.	IoT	Internet of Things
29.	ATMS	Advanced Traffic Management Systems
30.	UPSDM	UP Skill Development Mission
31.	IDTR	Institute of Driver Training and Research
32.	NSDC	National Skill Development Corporation
33.	NGO	Non-Government Organization
34.	EIP	Eligible Investment period
35.	PIU	Policy Implementation Unit
36.	EC	Empowered Committee
37.	HLEC	High level Empowered Committee
38.	IWAI	Inland Waterway Authority of India

## **1. Background**

Logistics plays a huge role in the global economy. The essence of a business is to exchange goods or services for money via trade. Logistics is the path these goods and services take to complete the transactions. The logistics industry is not only a key contributor to economic development but also plays a significant role in resolving environmental and social issues. As the markets evolve the companies are adopting different supply chain strategies to provide better services to their customers. The Global Logistics market was valued at USD 7,641.20 billion in 2017 and is projected to reach USD 12,975.64 billion by 2027, registering a CAGR of 6.5% from 2020 to 2027 (Global Logistics Market Statistics, 2021-2027). The Asian market is projected to be at the centre of global logistics activity—both in terms of growth and global investment in the world. It is expected to account for 57% of the growth of the global e-commerce logistics market between 2020 and 2025 (Statista, 2022) led by China, Japan and India.

Logistics is a critical determinant of trade within the country and is significant for India's competitiveness in global trade as a whole. The cost of logistics as a percentage of the GDP in India is as high as 13%-14% compared to 7%-8% in developed countries and 9%-10% in other BRIC countries. A reduction of even 1% in the logistics cost would mean a saving of approximately INR 1.4 Lakhs crore per annum. Therefore, there is an inherent need to develop a robust, well integrated, and efficient logistics ecosystem in the country.

India's rank on Logistics Performance Index 2018 has jumped 10 positions from 54 in 2014 to 44 in 2018 (World Bank 2018). The Logistics Industry in India was valued at US\$150 billion presently (FY2021) and accounts for 14.4% of the nation's GDP and is expected to reach US\$380 billion by 2025 (Logistics Skill Council, 2022). Post recovery from the global pandemic, the logistics industry in India is poised for high growth at a CAGR of 10-12% owing to digitization (Statista, 2022). Currently, freight transport in India is majorly road-dominated—accounting for 59% of freight movement. Approximately 35% of freight demand is met by rail, 6% by waterways and less than 1% by air (Niti Ayog, 2021).

In order to ensure comprehensive development of logistics infrastructure in the country, the Union Government of India has been taking multiple initiatives. These are primarily based on 4-pillars viz. infrastructure development, logistics planning, pro-active governance and adoption of technology. This includes easing of FDI norms, implementation of GST, stimulating growth of ecommerce, positive changes in regulatory policies, and all round infrastructure & industrial development through programmes like "Gatishakti", "Sagarmala", "Make in India" etc. The Government of India is coming up with 2-Dedicated Freight Corridors (DFC) i.e. Eastern Dedicated Freight Corridor (EDFC) and Western Dedicated Freight Corridor (WDFC) as high speed and high-capacity railway corridor for the transportation of freight. As these corridors reduce the logistics costs and timing of transportation, 2-prominent Industrial Corridors i.e. Delhi-Mumbai Industrial (DMIC) and Amritsar-Kolkata Corridor (AKIC) are coming up around both these DFCs. Other projects include Multi Modal Logistic Parks, Rapid Rail Transit System, Expressways, UDAN - Regional Air



Connectivity Scheme etc. are also being implemented to reduce the cost of logistics spending from 14% of GDP to less than 10%.

The Central Government is also emphasizing pro active and effective governance for focused development of Logistics sector in India and has set up a dedicated Logistics Division to ensure coordinated growth of the logistics industry started in India in 2017. The Union Government has launched PM Gati Shakti National Master Plan in 2021 for integrated and comprehensive project planning for infrastructure and industrial development in India which will further improve the logistics in the country. Recently, the National Logistics Policy 2022 has been launched by the Central Government that envisions to improve efficiency in services (processes, digital systems, regulatory framework) and human resource by providing a Comprehensive Logistics Action Plan (CLAP).

## **2. Scenario in Uttar Pradesh**

Uttar Pradesh is 4th largest state in India in terms of area and accounts for 17% of the population of India. Being strategically located adjacent to National Capital Region it offers a lucrative gateway to eastern exporting ports and central India. The State offers a vast consumer and labour market to investors. Presently, the gross state domestic product (GSDP) of Uttar Pradesh at current prices has been estimated to be US\$ 294.90 billion (INR 21.74 trillion) in 2021-22 (MoSPI, 2022). Contributing nearly 8% of national GDP, Uttar Pradesh, with its investor friendly policies, reforms and proactive governance, has set a target to become USD 1 trillion-dollar economy. For this, the State intends to attract investments to the tune of INR 10 lakh crores. Therefore, the State Government is aggressively promoting rapid industrialisation and infrastructure development as manufacturing and logistics are intrinsically linked.

Uttar Pradesh has emerged as one of India's most preferred investment destinations. In recent few years, the State has established itself as a leading investment destination in India. Merchandise exports from Uttar Pradesh reached US\$ 16.39 billion in FY21 and US\$ 18.83 billion in FY22 (until February 2022). The State ranked 11th in India in terms of FDI inflows in 2021. In 2019, 147 investment intentions worth Rs. 16,799 crore (US\$ 2.40 billion) were filed in the State (DPIIT). Given the emphasis laid on logistics development and for providing ease of logistics, Uttar Pradesh has been graded under "Achievers" category within the Landlocked cluster in Logistics Ease Across Different States (LEADS) Survey 2022. It has been recognised as one of the leader States, in terms of "quality of rail infrastructure" and leading State to process of integration of essential data layers on PM Gati Shakti portal (LEADS 2022). Previously, Uttar Pradesh has jumped 7 positions to rank 6<sup>th</sup> in the country in the last Logistics Ease Across Different States (LEADS) ranking 2021 and was categorised as "Top Improvers".

### 3. About Policy

#### 3.1. Vision

To develop an integrated logistics ecosystem in the State and connect different modes of transport to reduce logistics cost and time, thereby enhancing competitiveness, operational efficiency of businesses and providing business friendly trade and investment landscape in the State.

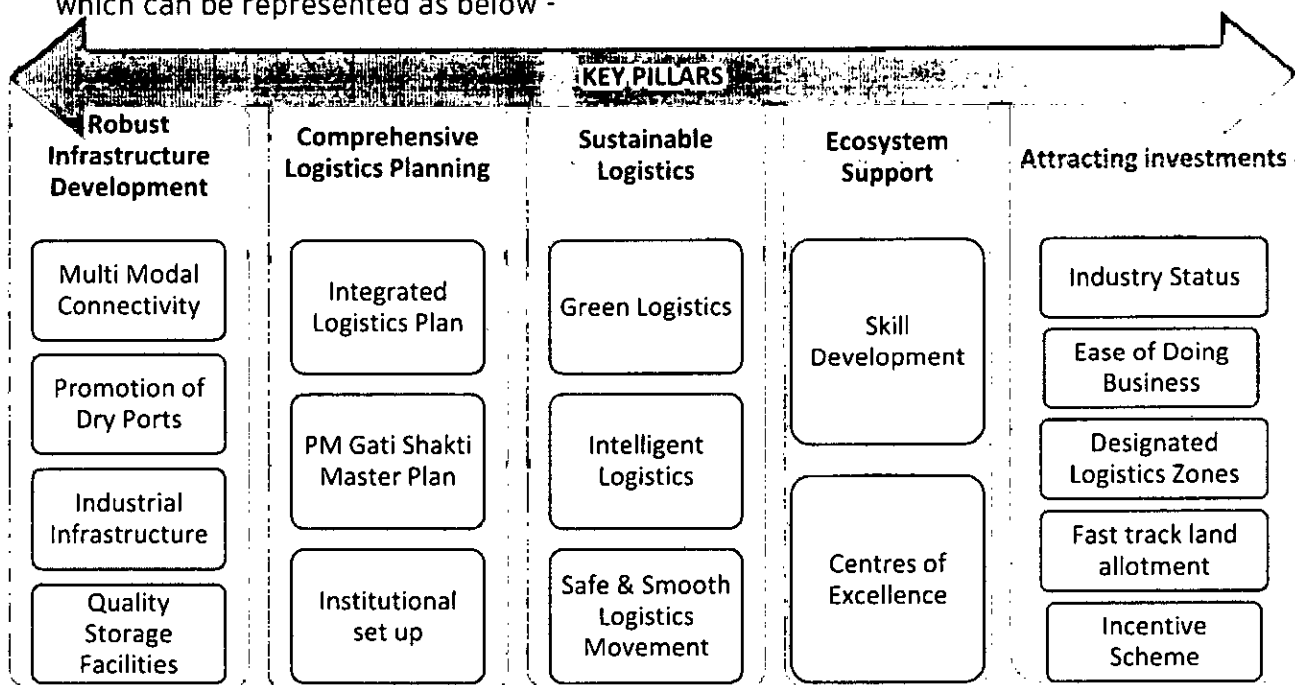
#### 3.2. Objectives

The State aims to achieve vision of the policy through the following -

1. Create robust transportation infrastructure network promoting inter-modalism for enhanced traffic linkages towards providing last mile/ first mile connectivity to economic hubs of the state
2. Upgrade and improve the existing warehousing and logistics infrastructure to boost economic activities and generate large scale employment opportunities
3. Promote integrated development of logistics services in the State for reducing logistics costs and improving efficiency
4. Create an effective institutional governance mechanism for effective administration and integrated planning for development of logistics sector
5. Attract private investments in setting up logistics facilities in the state with forward and backward linkages
6. Promote excellence and upskilling, re-skilling & capacity enhancement of the workforce to cater to the needs of Logistics industry
7. Establish smart logistics practices by promoting adoption of technology and modern practices to enable automation, green logistics and safety.

#### 3.3. Strategy Outline

Through this new Policy the State puts forward a strategy to attract private participation in the State for the comprehensive development of Logistics sector, which can be represented as below -



### **3.4. Scope of Policy**

As defined by Government of India in the National Logistics Policy 2022, 'Logistics' means Transportation & handling of goods between points of production and consumption, storage, value addition and allied services. "Logistics infrastructure" comprises of nodes and connections, more recognizable as ports, stations, Multimodal Logistics Parks (MMLPs), warehouses, and other business premises, connected by roads, railways, shipping, inland waterways, air routes, pipelines, etc., that are used by a wide range of carriers (Section 2 of the National Logistics Policy (NLP) 2022 notified vide DPIIT G.O dated 28.09.2022).

In the light of above, the policy shall include the following -

- 1) "Storage facilities" include -
  - a. Warehouses including go-downs both open/ closed developed for handling and storage of cargo in bulk/ break bulk form;
  - b. Silos built as vertical storage structures for storing bulk cargo in both solid and liquid form;
  - c. Cold Chain facilities developed for storage and minimal processing of perishable/ temperature sensitive cargo having controlled / modified atmosphere chambers, variable humidity chambers, quick/ blast freezing, mobile pre-cooling vans, reefer vehicles and facility for weighing, sorting, grading, packing, pre cooling, fog treatment and other processes.
- 2) "Logistics Parks and Dry ports" include Multi-modal logistics parks and transport terminals including Inland Container Depots, Container Freight Stations and Air Freight Stations with or without support storage facilities.
- 3) Other facilities include -
  - a. Truckers parks or lay-bays for truck parking cum resting spaces
  - b. Cargo terminals including private railway sidings and freight terminals
  - c. Inland vessels including barge, tug-boats, jet-ferries, etc. as defined in Inland Vessels Act 2021 and Berthing terminals

## **Strategy 1**

### **4. Robust infrastructure development**

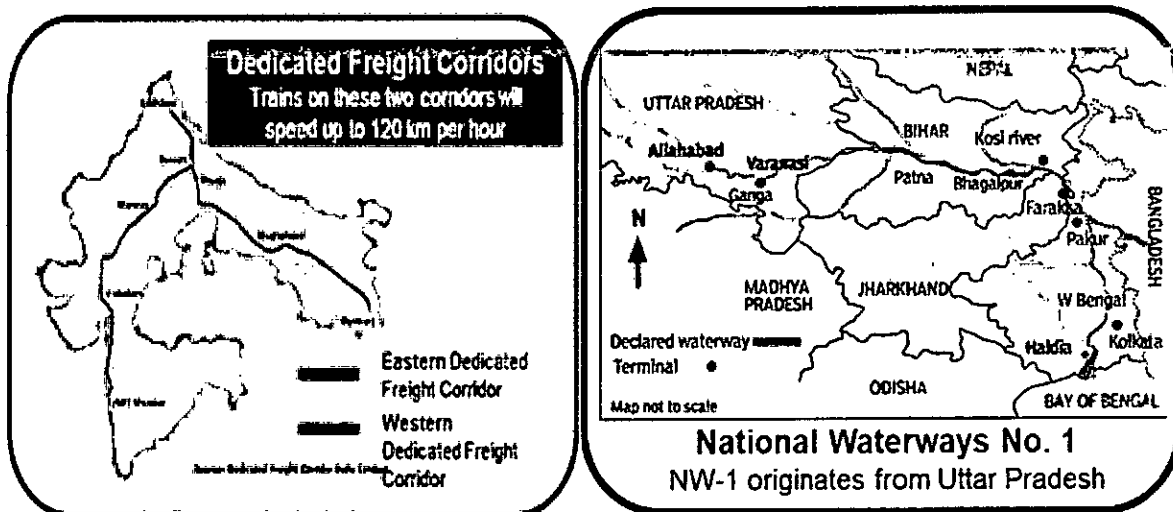
The State has a well-developed social, physical, and industrial infrastructure. Uttar Pradesh has the longest network of National Highways and Railway tracks in India. It also has good connectivity through 48 National Highways, 13 existing & upcoming Expressways, 5 existing & upcoming International airports, more than 20 routes for domestic air connectivity and rail links to all major cities.

#### **4.1. Multi Modal Connectivity**

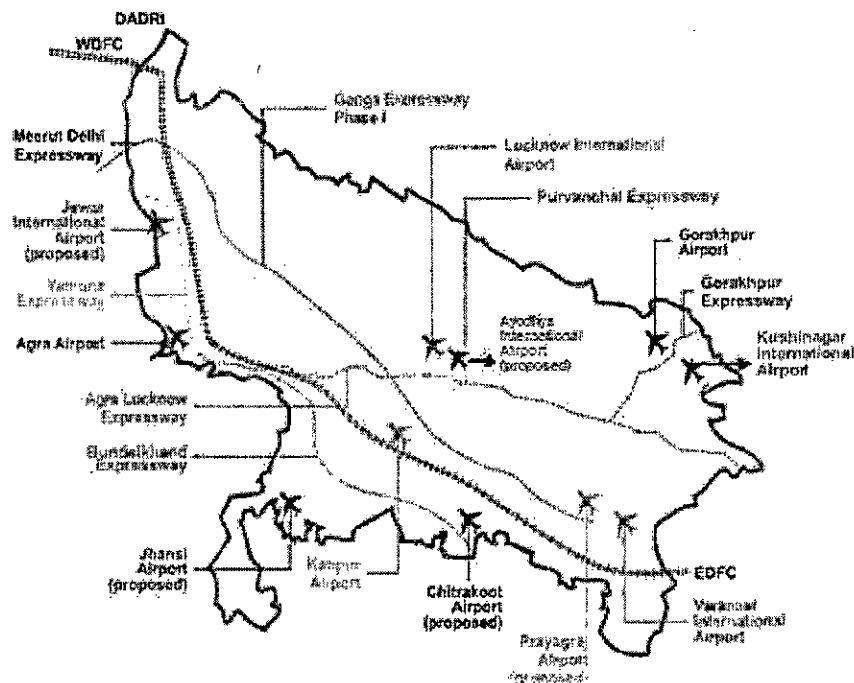
The long-term strategy of the Government of Uttar Pradesh is to create a connectivity web of air, water, road and rail network that will ease logistics for the industry to access the global and domestic market. The policy aims at strengthening

this network to ensure smooth and low cost logistics in the State to leverage its industrial investment potential.

- a) In addition to hosting the largest railway network (more than 16,000KM) in the country, the State is home to a considerable portion of the Western Dedicated Freight Corridor (WDFC) and Eastern Dedicated Freight Corridor (EDFC). The WDFC will provide an easy access to the JNPT port at Mumbai (Western India) and with 57% of EDFC passing through UP & connecting the Haldia Port at Kolkata (Eastern India), the State has created a strategic framework to leverage both these freight corridors. With both the corridors - EDFC and WDFC intersecting at Dadri (located in Gautambuddha Nagar district), the State has a unique advantage in the logistics sector.



- b) Nearly 1,100KM of the country's first inland waterway is already operational in the State connecting Prayagraj to Haldia port. A Multi Modal Terminal at Varanasi and various floating terminals are operational along the NW-1 at Ghazipur / Rajghat, Ramnagar (Varanasi) and Prayagraj terminals.
- c) In addition to being home to one of the highest National Highway networks in the country, Uttar Pradesh has established itself as the State of Expressways with thirteen existing & upcoming expressways - six expressways have been completed (1225 kms) while seven are under various stages of development. These expressways are bringing about the much needed overall socio-economic development in the State. Also, there is an opportunity to develop new industrial corridors along these expressways.



- d) With existing international airports at Lucknow, Varanasi and Kushinagar and new airports are coming up at Jewar and Ayodhya, Uttar Pradesh is set to become the only state in the country with 5 international airports. In addition, 7 airports have been made operational under Regional Connectivity Scheme (RCS) for domestic connectivity, and another 8 airports are in pipeline. The Jewar Airport is set to be one of India's largest international airport spread over 5000 hectares. Besides, more than 20 routes have been identified for domestic air connectivity.

#### 4.2. Promotion of Dry Ports

Uttar Pradesh is a land locked State with exporting clusters spread across the length and breadth of the State. Therefore, the State has developed dry-ports over the period of time to facilitate export cargo movement to the sea ports.

- The existing logistics infrastructure at Uttar Pradesh includes Moradabad rail linked combined domestic and EXIM terminal, Rail linked Pvt Freight Terminal and Inland Container Depot (ICD) in Kanpur, ICD at Dadri Terminal and Kanpur ICD.
- The State has an advantage of upcoming terminals along/ at the Inland waterway and multi modal terminals along/ at freight corridors. A Multi-Modal Logistics Hub (MMLH) at Dadri and Multi-Modal Transport Hub (MMTH) at Boraki are also being developed, which will further give a fillip to the sector.
- India's first "Freight Village", spread over 100 acres is coming up at Varanasi. Connecting the exporting hubs of Eastern UP to the ports of

East India, the village will serve as a trans-shipment hub for inbound and outbound cargo

The State Government aims to strengthen the existing dry ports, inland container depots, freight stations and logistics terminals at suitable locations with access to road corridors, quality network of 4-lane and 6-lane highways, interlinking roads, etc. The State Government plans to attract private investments for developing dry ports with modern facilities in the State through this policy.

#### **4.3. Industrial Infrastructure**

As a result of rapid infrastructure development, there has been a considerable rise in the development of industrial clusters/hubs and Public-Private-Partnership (PPP) projects in the State in recent few years.

- a) Government of India is developing various Industrial Corridor Projects along side the freight corridors of WDFC and EDFC as part of National Industrial Corridor Programme viz. Delhi Mumbai Industrial Corridor (DMIC) and Amritsar Kolkata Industrial Corridor (AKIC). These corridors aim at developing greenfield industrial cities in India, including prominent exporting and manufacturing hubs of the State.
- b) Important projects along side DMIC-AKIC include development of Integrated Township along the DMIC catchment area in Greater Noida; Proposed Integrated Manufacturing Cluster (IMC) under AKIC Project at Prayagraj and Agra.
- c) Some of the other key industrial infrastructure projects planned in the State include-
  - Out of the 2-Defence Industrial Corridors announced in India, one is coming up in Uttar Pradesh on 6-nodes within UP, viz. Agra, Aligarh, Kanpur, Lucknow, Jhansi & Chitrakut over 5000 ha of land.
  - State's first Medical Device Park has been launched along Yamuna Expressway. First of its kind Film City and projects like Toy Park, Apparel Park, Handicraft Park are coming up alongside of Yamuna Expressway.
  - A Logistic Hub along Yamuna Expressway, MRO/ Cargo complex near upcoming Jewar International Airport and Logistics centres/ hubs along Expressways are being planned in the State.
  - Other projects including, Mega Food Park in Bareilly, Transganga City in Unnao, Plastic Park in Gorakhpur, Garment Park in Gorakhpur and several Flatted Factory complexes in Lucknow, Kanpur, Agra, Ghaziabad, Gorakhpur & Aligarh are being planned.

With ease of logistics, more such industrial infrastructure projects are likely to come up in the State which will in turn boost investment momentum and fuel economic growth. This policy will therefore play a key role by providing a

supporting ecosystem for the development of such industrial infrastructure in the State.

#### 4.4. Quality Storage facilities

UP has one of largest storage capacity in India, w.r.t. total number of railway god sheds (689) and cold storages (2406) where the cold storage capacity of the State is highest in India having a share of 39.84% of the national capacity (LEADS 2021). As Uttar Pradesh is already a major player in agriculture and is envisaging to promote manufacturing of electronics, pharma, defence etc., it is important to develop quality storage facilities equipped with modern technologies alongside industrial corridors, expressways, freight corridors etc. Therefore, the State Government aims at enabling the development of such quality storage facilities across the State through this policy by attracting private investments in the sector.

The policy encourages setting up of retail linked warehouses with modern facilities including grading, sorting, and packing facilities with inhouse testing labs. It also enables expansion of Cold Storage infrastructure to increase the shelf life of perishable goods and maintaining the quality thereby providing impetus to export of agri commodities. *The State Government will also identify the existing storage facilities owned by various Government agencies and promote their upgradation by private entities through relevant State Departments/ Agencies involved such as Cooperative Department, Horticulture Department, Agriculture Department, etc.*

## Strategy 2

### 5. Comprehensive Logistics Planning

Since the Logistics Industry in India is highly defragmented, integrated and comprehensive planning for removing imbalanced distribution of logistics services becomes a very crucial aspect of governance. As Government of India is laying high emphasis on holistic logistics planning to improve the country's trade competitiveness, the State Governments are also focusing on logistics planning. The Government of Uttar Pradesh has also taken multiple steps in this context.

#### 5.1. Integrated State Logistics Plan:

For holistic development of the logistics sector, the State Government has developed a comprehensive Integrated State Logistics Plan, to ensure seamless connectivity and swift cargo movement across the State benefitting the export hubs at large. Areas of improvement and development are being regularly monitored and reviewed through the plan.

Further in this context, the State is in process of preparing City Logistics Plans for identified seven smart freight cities i.e. Agra, Kanpur, Varanasi, Prayagraj, Lucknow, Ghaziabad & Meerut to develop logistics in peri urban areas and towns. It will help cities map their current freight performance,

define their present and future needs, and identify reform areas in their respective areas.

## **5.2. Integration with PM Gati Shakti National Masterplan**

Uttar Pradesh has been one of the leading states in integrating the State Masterplan with the PM Gati Shakti National Masterplan (PMGS-NMP) to facilitate project planning and accelerate the development of logistics infrastructure in the State. Post the launch of NMP, relevant State Departments were mobilised for geo-referencing and mapping their assets online in coordination with Bhaskaracharya National Institute for Space Applications and Geo-informatics (BISAG-N) & Remote Sensing Applications Centre UP (RSAC-UP).

So far, the State has successfully integrated all 20 mandatory layers identified by Government of India. Further, 27 additional layers that have been identified as critical for project planning, have been created within the State Portal. The policy will adopt an integrated approach with National Master Plan (NMP) for the development of robust infrastructure in the State. GatiShakti NMP will benefit the logistics sector most with investment across roads, highways, ports, airports, multi-modal terminals etc.

## **5.3. Institutional set up for Logistics Planning**

The State also has comprehensive institutional set up comprising dedicated Nodal Officer, State Logistics Cell and Logistics Coordination Committee for the development of logistics sector. A dedicated "Logistics Cell" has been set up under the chairmanship of Additional Chief Secretary, Infrastructure & Industrial Development Department vide Govt Order No. 107/77-6-2021 dated 8th January 2021. This dedicated cell will ensure synergy and swift decision making between departments including Civil Aviation, Transport, Power, Horticulture, Warehousing Corporation and other related departments in planning logistics development in the State. Also, Logistics Coordination Committee has been constituted under the chairmanship of Chief Secretary vide Government Order No. 108/77-6-2021 dated 8th January 2021.

Further, City Logistics Coordination Committee has been set up under the chairmanship of Additional Chief Secretary Housing & Urban Planning and City Logistics Committees in the identified seven smart freight cities in UP under the chairmanship of respective Municipal Commissioners has been set up vide Govt Order No.8-3099/262/2021 dated 9th September 2021. The City Logistics Coordination Committee is responsible for formulation, reform, implementation, and monitoring City Level Committee to build logistics infrastructure in the state apart from consultations and coordination with Government of India. The committee at the city level is responsible for formulation of City Logistics Plan and for on ground development of logistics infrastructure in their respective regions.



Similarly, for Gati Shakti implementation in the State, a Secretary rank officer has been appointed as State Level Nodal officer for PMGS. An Empowered Group of Secretaries (EGoS) has been established under the chairmanship of Chief Secretary vide IID6 G.O No 177/ 77-6-2022 dated 02.02.2022. Also, a Network Planning Group (NPG) has been established under the chairmanship of Infrastructure & Industrial Development Commissioner (IIDC) vide IID 6 G.O No 1122/77-6-2022 dated 28.05.2022 and a Technical Support Unit (TSU) has been established under the chairmanship of Chief Executive Officer (CEO) Invest UP vide IID 6 G.O No. 1122/77-6-2022 dated 28.05.2022.

With this, the State has created a comprehensive institutional set up for Logistics planning in accordance with Central Government directives which is and shall continue working for integrated planning and comprehensive development of the Logistics sector in the State.

### Strategy 3

## 6. Sustainable Logistics

### 6.1. Green Logistics

The policy aims at promoting smart warehousing, use of solar energy, decongestion of roads to lower emissions, usage of Industry 4.0 like Internet of Things (IoT), AI, Blockchain etc. for improving the efficiency of the processes cutting across the different logistics facilities to enable sustainable and green logistics in the State. ***Towards this, the policy promotes private investments for adopting green measures in the logistics industry. This also includes the State's endeavour to promote captive solar power generation by allowing open access to Logistics industry.***

The State shall also promote efficiency improvement in transportation modes by ensuring last mile connectivity and promoting right modal mix (increasing share of energy in efficient modes/green modes) through the upcoming City Logistics Plans. These plans shall also promote smooth logistics movement, electric mobility, reverse logistics to minimise idle time and promote technology innovations to minimise polluting impact of logistics & optimize capacity utilization.

### 6.2. Innovations and Intelligent Logistics

The policy encourages the usage of modern technology and digital transformations to provide leaner and smart logistics for seamless connectivity. The policy enables industry to use digital technologies to transform the logistic sector in the state. In order to enable access to efficiency enhancing mechanisms and adopt modern techniques, the state will encourage acquisition of better equipment such as larger and well-equipped trucks, higher load capacity railway wagons, etc. and will promote adoption of innovative logistics operation technologies.

This includes encouraging research & development, promoting of digitization techniques, robotics and automation in material handling, cargo transportation & de-congesting cargo traffic at logistics facilities, automation in supply chain, and blockchain technology-based systems for transaction validations, exchange of documentation & information in a secured manner, and other innovations.

### **6.3. Smart Enforcement for safe and smooth movement of Cargo**

The State Government is already implementing the Advanced Traffic Management Systems (ATMS), Way in Motion sensor systems with cameras in all lanes of Toll Plazas, and Static Weigh Bridge at each Toll Plaza of main carriageway. The provision of E-challans on major routes has already been implemented. Integrated mining surveillance system through Mine Mitra ([minemitra.up.gov.in](http://minemitra.up.gov.in)) has been developed. It provides Online citizen/Farmer e-Services, Online Mineral Management, Integrated mining surveillance system, Online e-commerce platform and DSR to Lease deed mapping.

These measures shall be reviewed and upgraded from time to time by relevant State Departments/ Agencies. The State Government through regular review of the State Logistics Plan and review of State's performance on LEADS ranking, promotes the use of such technology interventions made by various State departments/ agencies to enable safe and smooth logistics in the State. It also promotes use of technology by private logistics operators/ developers to ensure hassle free movement and safe handling of cargo in the State through this policy (Para 6.2.)

## **Strategy 4**

### **7. Ecosystem Support for Logistics**

#### **7.1. Skill Development for Logistics**

The State has the highest nos. of training centres with maximum nos. of individuals trained in logistics (LEADS 2021). Skill development courses for loaders/ unloaders and packers and commercial drivers are available through UP Skill Development Mission (UPSDM). Training in logistic sectors through its empanelled vendors/training providers is being provided by developing private facilities for training in the state. There are around 688 Motor Driving Training Schools under private ownership which are providing training to heavy vehicle's (Bus/Truck) drivers. State owned Drivers Training and Multi Skill Institutes are being constructed in 12 divisions to provide training to the truck drivers as well as other logistics personnel such as loaders/unloaders, packers etc. The Institute of Driver Training and Research (IDTR) is also under construction at Raebareli.

New job roles are being identified to cater to the 21st century skills in logistics sector in close coordination with experts in the markets and Logistics Sector Skill Council. The new curriculum and trainings will be developed in

consultations with stakeholders in the logistics industry and NSDC. In order to strengthen the skilling ecosystem for logistics further, the **State Government shall create a dedicated Task force at the State Skill Development Department in coordination to conduct a gap assessment study with a mandate to identify actions areas** viz. requirement of new courses, programs for skilling and re-skilling, spread of training institutions, etc. Nonetheless, the policy promotes the industry to provide relevant industry related skilling and incentivises such costs as well.

## 7.2. Centre of Excellence

The State shall endeavour to promote development of new technology, operation models and opportunities in the logistics sector through the establishment of Centres of Excellence (CoEs) in the State. Government organizations / PSUs/ Pvt companies shall be encouraged to set up Centres of Excellence (CoE) in the field of Logistics to facilitate R&D, innovations, technology acquisition and other facilities to support the logistics ecosystem in the State.

The Government of Uttar Pradesh shall provide financial support in the form of **Grant-in-aid (covering capital and operational expenditure) upto INR 10 crores to each CoE during span of 5 years from the date of establishment, subject to maximum five CoEs**. It is expected that the CoE would become self-sustainable by the end of 5 years. The Industrial Development Department will sanction and disbursement of incentives to the project on the recommendations of the High level Empowered Committee (HLEC) as defined in this policy. Moreover, the release of funds/ incentives by the Government shall depend upon their performance.

---

## Strategy 5

---

### 8. Attracting investments for Logistics

---

#### 8.1. Industry Status to Logistics sector -

Uttar Pradesh has been the pioneering State in India to have granted industry status to the logistics sector, due to which it has established itself as a favourable investment destination for logistics industry in northern India. Such industry status was extended as per the UP Warehousing and Logistics Policy 2018 to only those projects which were granted 'infrastructure status' by Government of India.

Under this new policy, the 'Industry Status' is now being extended to all the **eligible projects as defined in this policy**. As a result, Industrial Land Use and Industrial FAR will be applicable to all such Logistics projects in the State. This will reduce the cost of setting up business for Logistic industry in the state.

## 8.2. Ease of Doing Business

- 1) Admissible Height: This Policy allows structures with height beyond 15mtrs (as per Para 3.4.2 under Part 4 of National Building Code 2016) subject to the condition that there is no regular/continuous human habitation beyond fifteen meters (15 meters) and adequate fire-fighting systems are installed as prescribed by the State Fire Department. The Fire Department shall issue special instructions in this regard with respect to the logistics sector to field level units.
- 2) White Category: Given that certain warehousing & logistics activities have lower pollution footprint and waste generation, the categorisation of such activities based on their level of air, water pollution and hazardous waste generation will be rationalised from time to time. The State Government has already categorised warehousing and logistics activities as prescribed by UP Pollution Control Board (UPPCB) vide G.O no. H 80284/ 213/ 2017-22 dated 26.08.2022 as 'White' category. The specifications of activities qualifying under 'White category' shall be reviewed from time to time by UPPCB in consultation with the Industry Department, GoUP.
- 3) Single Window Clearance: The State Government through Nivesh Mitra provides online NOCs/ Clearances/ Approvals for setting up and operating the industries in the State. To further enable ease of doing business for warehouses & logistics industry in the State, specific clearances/ NoCs/ Approvals required for the sector will be separately listed and provided on the Nivesh Mitra portal.
- 4) 24X7 Operations: Warehouses will be permitted to operate 24x7 in the State. To encourage female employment, such projects will also be allowed to employ women in all shifts (including night shift) on their consent, provided all safety, transportation and other measures for such female employees as prescribed by the State Labour Department are ensured.

## 8.3. Fast track land allotment for Logistics park

- 8.3.1. Preferential land allotment within Industrial Development Authority/ Development Authority areas, as stipulated in UP Industrial investment and Employment promotion Policy 2022, will be done on fast-track basis for development of Logistics Park as defined in this policy ***with minimum Capital Investment (as per Para 9.3.1 (7) of this policy) of INR 500 Crores.***
  - a. Invest UP, upon receipt of the online application along with an application fee for such fast-track land allotment, will scrutinise the application based on the DPR and other parameters set forth for the same.
  - b. A Fast-Track Land Allotment Committee under the Chairmanship of Infrastructure and Industrial Development Commissioner, as stipulated in UP Industrial investment and Employment promotion

Policy 2022, will provide its final approval for such allotment based on the scrutiny done by Invest UP.

8.3.2. In case the investors require the State Government to acquire/ purchase land for such Logistic Parks outside Industrial Development Authority/ Development Authority/ Urban Local Bodies/ other notified areas, following provisions will be applied -

- a. The Nodal Agency as designated by the Government, will arrange to acquire at least 1.25 times of the land required by such eligible Logistics Park so that a minimum of 4 more Logistic units or industrial units can be set up in the additional land so acquired. Such eligible Logistics Park can be allocated up to a maximum of 80% of the saleable area.
- b. While submitting a proposal for allotment of land under this provision, the eligible Logistics Park can also submit a proposal upfront for allotment of land for setting up of additional Logistic units or Industrial units in the additional land so acquired, and in such case, all such additional projects/ units will also be treated as eligible for fast-track allotment irrespective of the level of investment in them.
- c. For the purpose of calculating eligibility under this scheme, only the capital investment of the Logistics Park shall be considered and the capital investment of the other 4-units shall not be considered.
- d. In case where such eligible Logistics Park submits a proposal for allotment of land for additional units less than 4, then the Nodal Agency will allot the balance land for setting up logistics or industrial units as per its own rules/ procedure.
- e. The allotment cost shall be determined after including the purchase/ land acquisition cost, internal and external development cost as per actuals, and administrative charges as may be specified from time to time. Detailed guidelines in this regard shall be issued separately.
- f. The Nodal Agency may decide to take the entire acquisition cost/ allotment price upfront, or part upfront and part in the form of Bank Guarantee or any other mechanism to ensure that the entire cost is secured in favour of the agency. Any escalation in the cost of acquisition as a result of intervention of the courts will have to be borne by such eligible project/ projects.
- g. For the purpose of map approval on such acquired land, the bye-laws of the designated Nodal Agency shall apply. However, no charges/ approval from the designated Nodal Agency will be required for subsequent leasing/ renting out plots/ units by the developer within such eligible Logistics Park during the lease period.

- 8.3.3. In case of requirement for establishing a new police station/check post in the logistics park, land free of charge will be provided by developer/concerned authority.**

#### **8.4. Development of Designated Logistics Zones:**

The State has several high potential zones which can emerge as logistics hubs in India. For instance, the WDFC and EDFC - the two key freight corridors of the country, passing through the State and intersecting at Dadri (Greater Noida) offer huge potential for the State to develop multiple Logistics Hubs along their catchment areas. Similarly, the extensive network of Expressways connecting the prominent exporting hubs spread across the length and breadth of UP offer several pockets in their proximity that can also be developed as Logistics Hubs. Other areas near key infrastructure projects such as the upcoming Jewar International Airport, Regional Domestic Airports and Inland Waterway can also emerge as prominent Logistics Hubs in the State.

- A) Region in proximity of such infrastructure projects will be identified for promotion as designated Logistics Zones from time to time by the State Government through a separate Government order.
- B) For the development of such zones, the State Government will facilitate acquisition of land in the areas not notified under any Industrial Development Authority or Development Authority or Special Area Authority or Regulated Area or Urban Local Body as per Para 8.3 of this policy.
- C) The private investors will be provided additional incentives for the development of logistics facilities in such zones as per the provisions of this policy (Chapter 9).
- D) The State Government will also promote development of external infrastructure in these areas including road connectivity, power supply and other basic amenities in the areas falling under the notified designated Logistics Zones.

#### **8.5. Incentive Scheme**

The Policy provides attractive subsidies and incentives to the logistics infrastructure which are categorised in 3-heads, viz.

- 1) Storage facilities such as Warehouses, Silos, Cold Chain Facility;
- 2) Logistics Parks and Dry ports including Multi modal parks, Inland Container Depots, Container Freight Stations and Air Freight Stations; and
- 3) Other facilities like Truck lay bays, Private Freight Terminals, Berthing terminals and Inland Vessels.

The eligible projects as defined in this policy will be primarily provided front end and back end subsidies, wherein -

- The Front end subsidies include exemptions/ concession which shall be allowed to the eligible projects as defined in this policy before commencement of commercial operations. Such projects will have to register with the Nodal Agency who will subsequently issue a Unique ID after verifying the relevancy and completeness of the application. Letter of Comfort (LoC) will not be compulsory for availing these incentives at this stage. However, the applicants will have to obtain the Letter of Comfort (LoC) at a later stage.
- In case, eventually the application for sanction of LoC is rejected or the project is not completed within the eligible investment period as defined in the policy or violates any provisions of the policy, the front end incentives provided to the applicant as exemptions/ concession shall be recovered through the Bank Guarantee submitted by the applicant.
- The Back end subsidies as listed in this policy for respective eligible projects shall be provided only after project completion and commencement of commercial operations. Such benefits will only be provided to the eligible projects to whom the Letter of Comfort (LoC) has been sanctioned by the Nodal Agency.

## **9. Incentive Scheme**

### **9.1. Storage facilities**

#### **9.1.1. Key definitions**

1. **Effective Date** means the date from which this Policy becomes effective.
2. **Effective Period** means the period starting from the Effective Date till the period for which this Policy remains in force (5 years) or until any amendment or repeal thereof by the State Government.
3. **Cut off date** means the Date of Commencement of Investment of the project in case investment starts on or after Effective Date of the Policy. In case, the investment commences prior to the Effective Date, the cut-off date will be the Effective Date of the policy. However, in case only land is acquired prior to the Effective Date, the date on which the first investment towards any of the other heads (except Land) defined under Capital investment is made on or after the Effective Date will be considered as Cut-off Date. However, the cut off cannot be beyond the effective period of the policy.
4. **Eligible Storage facility project** means following facilities set up in the State of Uttar Pradesh -
  - i. Warehouse including go-downs *developed over minimum area of 1lakh sq.ft and minimum Capital Investment of INR 20 Crores* as defined in this policy
  - ii. Silo *developed over minimum area of 4-acres and minimum Capital Investment of INR 30 Crores* as defined in this policy

iii. **Cold Chain Facility developed over minimum area of 20,000sq.ft and minimum Capital Investment of INR 15 Crores** as defined in this policy

5. **Developer** means any legal entity registered as Proprietorship, Partnership firm, Cooperative Society, Company, Trust, Non-Government Organization (NGO), Limited Liability Partnership (LLP) or SPV created for the purpose of developing the Eligible Project as defined in this policy.
6. **Operator** means any legal entity to whom the premises of the Eligible Project, as defined in this policy, has been provided on lease/ rent for business operations. The benefits/ incentives sanctioned to any Eligible Project under this policy shall continue to be made available to the developer/ operator of that project as may be applicable. No minimum lease/ rent period shall be necessary for qualifying as 'operator'.
7. **Capital investment** for any eligible Warehouse or Silo or Cold Chain Facility project means investment made in land, building, handling equipment, utilities, tools and equipment and other such assets including investment in development of infrastructure facilities, including following costs -

Land	<p>The actual purchase price as per the registered document of the land shall be considered as the cost of land for the project (excluding Stamp duty &amp; registration fees paid). In case, the land is allotted by U.P. State Industrial Development Corporation (UPSIDA) or any other State Govt Agency, the actual allotment price paid shall be considered as the cost of land (excluding Stamp duty &amp; registration fees paid).</p> <p><i>Note: A maximum of 40% of Total Capital Investment (which includes the actual land price, total cost of building, other construction, Equipment &amp; Installations, and Infrastructure facilities as defined in this policy) will be taken into account as total Land component for the purpose of arriving at the Capital Investment.</i></p>
Building	<p>Building means any new building constructed for the project, or the acquisition of a new and unused building for the project, including administrative building.</p> <p>This includes cost of new buildings constructed primarily for commodity storage and handling, including building space for installing cargo handling equipment, vehicle loading ramps, cross docking facilities, and loading &amp; unloading structures.</p> <p>Building will also include cost of compound developed for Testing and R&amp;D facilities (if any), and other buildings related to storage and logistics operation, shall be considered as per the actual expenditure incurred.</p> <p>No cost incurred on acquisition of old building or the expenditure incurred on repairing a building, will be considered.</p>
Other construction	<p>Other construction means construction such as compound wall and gates, security cabins, internal roads, bore well, water tanks, internal pipeline network for water and gas, and other related constructions.</p>



Equipment & Installations	<p>Equipment &amp; Installation means cost of acquiring any new indigenous/imported equipment or machinery for storage and logistics operations, including cost of transportation, foundation, erection, installation and electrification.</p> <p>The electrification cost will include the cost of sub-station and transformer. Such other tools and equipment, which are helpful for storage and logistics operations including loading/ unloading, shall also be included.</p> <p>Equipment &amp; Installations may also include:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vehicles used for transportation only within the premises of project and cargo handling equipment used exclusively in transporting goods within such premises.</li> <li>2. Equipment for generation of non-conventional energy.</li> <li>3. Equipment for captive power generation.</li> <li>4. Equipment for pollution control measures</li> <li>5. Equipment for waste management</li> <li>6. Smart Logistics Equipment for efficient operations including robotics and automation in cargo handling</li> <li>7. Testing and R&amp;D equipment (if any)</li> </ol>
Infrastructure facilities	<p>Cost of development of basic amenities such as new roads, sewer lines, water drainage, power lines, and other infrastructure (including such other facilities essential for operation of unit), rail lines/ sidings (for captive use only) which link the enterprise's premises with the main infrastructure trunk lines.</p>

8. **Ineligible Capital Investment** includes Working capital; Goodwill; Preliminary and pre-operative expenses; Interest capitalized; Expenses capitalized in the books for acquisition of technology/ technical know-how; consultancy charges; royalty; design and drawings; patents, licenses, software and intellectual property rights and Power generation except for captive use. Such heads shall not be considered for calculating the capital investment.
9. **Eligible Investment period (EIP)** means the period for completing investment by any eligible Warehouse/ Silo/ Cold Chain Facility project as defined in the policy. EIP shall be the period commencing from *first date of investment falling in the effective period upto 3 years or till the date of commencement of commercial operations, whichever is earlier*
10. **Eligible Capital Investment (ECI)** means Capital Investment made during eligible investment period as defined in the policy.
  - a. In case, Capital Investment has been initiated prior to the Effective Date, at least 80% of Capital Investment should have been made after Effective Date during the eligible investment period and the same Capital Investment will be considered as the Eligible Capital Investment for determining admissible total incentives.
  - b. However, in case, investment in land is made prior to the Effective date, such investment in land shall not be eligible for any incentives

but valuation of such land on book value shall be considered for determining the eligibility of the projects.

11. **Nodal Agency** means UPSIDA, which will be responsible for processing the applications for incentives under the policy and coordinating with various State Departments for facilitating the other benefits extended in the policy

### 9.1.2. Incentives

#### (A) Front end subsidies

Sl	Head	Incentive
1	Stamp Duty exemption	<p>Exemption of Stamp duty on land purchased or taken on lease (for a period of atleast 10years) shall be provided at following rates:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 100% in Bundelkhand and Poorvanchal region <b>and region covered under 'Taj Trapezium Zone'</b></li><li>• 75% exemption in Madhyanchal and Paschimanchal (except Gautambuddha Nagar &amp; Ghaziabad)</li><li>• 50% exemption in Gautambuddha Nagar &amp; Ghaziabad</li></ul> <p><i>The Exemption shall be provided on submission of Bank Guarantee of equivalent amount of the exemption to Stamp &amp; Registration Department, which shall be released on commencement of commercial operations within the admissible period.</i></p>
2	Concession on Land use conversion charges	<p>75% of Land Use conversion charges shall be waived off</p> <p><i>The Concession shall be provided on submission of Bank Guarantee of equivalent amount of the concession to the relevant State Authority/ Agency, which shall be released on commencement of commercial operations within the admissible period.</i></p>
3	Exemption in Development Charges	<p>75% of the development Charges shall be exempted</p> <p><i>The Exemption shall be provided on submission of Bank Guarantee of equivalent amount of the exemption to the relevant State Authority/ Agency, which shall be released on commencement of commercial operations within the admissible period.</i></p>
4	Ground Coverage	Such standalone storage facilities will be allowed Ground Coverage upto 60%
5	The proposed exemptions as Front end subsidies will be admissible only after submission of Bank Guarantee of equivalent amount.	
Note: The exemptions/ concession as per above shall be provided by the relevant department only on verification of the unique ID issued by the Nodal Agency and will communicate the details to the Nodal Agency.		

#### (B) Back end subsidies:

Sl	Project	Incentive
1	<b>Capital Subsidy</b>	<b>Capital Subsidy</b> to Warehouses/ Silos/ Cold Chain Facility shall be provided at the rate of 15% of Eligible Capital Investment subject to- <ul style="list-style-type: none"><li>• maximum INR 5 crores for setting up such facilities anywhere in the State;</li><li>• maximum INR 10 Crores for setting up such facilities in the designated Logistics Zones (As per Para 8.4)</li></ul> <i>Note: To be paid one time post commencement of commercial operations</i>
2	<b>Electricity Duty Exemption</b>	Exemption of Electricity Duty shall be provided to new projects/ industrial units at the rate of 100% for a period of 10years
3	<b>Quality Certification cost reimbursement</b>	<b>Quality Certification cost reimbursement</b> shall be provided at the rate of 50% of cost paid upto maximum INR 5 lakh per project. This reimbursement will be provided consequent to quality certificate obtained by the logistics/ industrial unit. <i>Note: To be paid one time post commencement of commercial operations</i>
4	<b>Skill Development Subsidy</b>	<b>Skill Development subsidy</b> shall be provided as reimbursement of stipend @INR1000 per trainee per month for 6months up to maximum 50trainees per annum for 5years per project
5	Units benefited under this policy will be eligible to get admissible benefits of Govt. of India's Plan Agriculture Infrastructure fund.	
<b>Note:</b> 1) Sum of all benefits including exemptions provided to any project shall not exceed 100% of eligible capital investment as defined under the policy.  2) Towards this, the reimbursements shall be done to any project post commencement of commercial operations and evaluation of exemptions availed by the applicant against the unique ids issued by the Nodal Agency (if any)		

## 9.2. Dry ports

### 9.2.1. Key definitions

1. **Effective Date** means the date from which this Policy becomes effective.
2. **Effective Period** means the period starting from the Effective Date till the period for which this Policy remains in force (5 years) or until any amendment or repeal thereof by the State Government.
3. **Cut off date** means the Date of Commencement of Investment of the project in case investment starts on or after Effective Date of the Policy. In case, the investment commences prior to the Effective Date, the cut-off date will be the Effective Date of the policy. However, in case only land is acquired prior to the Effective Date, the date on which the first investment towards any of the other heads (except Land) defined under Capital investment is made on or after the

Effective Date will be considered as Cut-off Date. However, the cut off cannot be beyond the effective period of the policy.

4. **Eligible Dry port project** means following facilities set up in the State of Uttar Pradesh -
  - i. **Inland Container Depot (ICD)** *developed on minimum area of 10 acres and minimum capital investment of INR 50 Crores* having such fixed installations or otherwise, equipment, machinery etc. providing services for handling and/or clearance of laden import/ export containers, under customs control and with storage facility for customs bonded or non-bonded cargo. Such projects should provide infrastructure facilities including internal road connectivity, customs/non-customs bonded warehousing, truck terminals and other common user facilities required to carry out efficient operations.
  - ii. **Container Freight Stations (CFS)** including Air Freight Stations (AFS) *developed as dry-port/ airport facility over minimum area of 10 acres and minimum capital investment of INR 50 Crores* having fixed installations or otherwise, equipment, machinery etc. Providing services for handling / clearance of laden import, export containers under customs control and with storage facility for customs bonded or non-bonded cargo, parking area & such other facilities desired to carry out the operations. Such projects should provide infrastructure facilities including internal road connectivity, railway sidings, customs/non-customs bonded warehousing, truck terminals and other common user facilities required to carry out efficient operations.
5. **Developer** means any legal entity registered as Proprietorship, Partnership firm, Cooperative Society, Company, Trust, Non-Government Organization (NGO), Limited Liability Partnership (LLP) or SPV created for the purpose of developing the Eligible Project as defined in this policy.
6. **Operator** means any legal entity to whom the premises of the Eligible Project, as defined in this policy, has been provided on lease/ rent for business operations. The benefits/ incentives sanctioned to any Eligible Project under this policy shall continue to be made available to the developer/ operator of that project as may be applicable. No minimum lease/ rent period shall be necessary for qualifying as 'operator'
7. **Capital investment** for any ICD/ CFS/ AFS means investment made in land, building, handling equipment, utilities, tools and equipment and other such assets including investment in development of infrastructure facilities, including following costs -

Land	The actual purchase price as per the registered document of the land shall be considered as the cost of land for the project (excluding Stamp duty & registration fees paid). In case, the land is allotted by U.P. State Industrial Development Corporation (UPSIDA) or any other State Govt Agency, the
------	---

	<p>actual allotment price paid shall be considered as the cost of land (excluding Stamp duty &amp; registration fees paid).</p> <p><i>Note: A maximum of 40% of Total Capital Investment (which includes the actual land price, total cost of building, other construction, Equipment &amp; Installations, and Infrastructure facilities as defined in this policy) will be taken into account as total Land component for the purpose of arriving at the Capital Investment.</i></p>
Building	<p>Building means a new building constructed for the project, or the acquisition of a new and unused building for the project, including administrative building.</p> <p>The cost of new buildings constructed for the following shall be considered as per the actual expenditure incurred -</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intermodal freight transfer, Cargo movement and Transportation including vehicle service area (excluding parking area, resting spaces)</li> <li>• Installation of material handling equipment</li> <li>• Value added services such as packaging, Re-packaging, Processing and Re-processing</li> <li>• Commodity Storage facilities including bonded storage, and EXIM clearance services including Custom clearance services and quarantine zones</li> <li>• Testing facilities and R&amp;D facilities (if any)</li> <li>• Any other buildings related to logistics operation</li> <li>• Office spaces for logistics service providers, transporters and administration</li> </ul> <p>No cost incurred on acquisition of old building or the expenditure incurred on repairing a building, will be considered.</p>
Other construction	<p>Other construction means construction such as compound wall and gates, security cabins, internal roads, bore well, water tanks, internal pipeline network for water and gas, and other related constructions.</p>
Equipment & Installations	<p>Equipment &amp; Installation means cost of acquiring any new indigenous/imported equipment or machinery for logistics operations, including cost of transportation, foundation, erection, installation and electrification.</p> <p>The electrification cost will include the cost of sub-station and transformer. Such other tools and equipment, which are helpful for logistics operations including loading/ un-loading, shall also be included.</p> <p>Equipment &amp; Installations may also include:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vehicles used for transportation only within the premises of project and material handling equipment used exclusively in transporting goods within such premises.</li> <li>2. Equipment for generation of non-conventional energy.</li> <li>3. Equipment for captive power generation.</li> <li>4. Equipment for pollution control measures</li> </ol>

	5. Equipment for waste management 6. Smart Logistics Equipment for efficient operations including robotics and automation in material handling 7. Testing and R&D equipment (if any)
Infrastructure facilities	Such facilities including internal roads, sewer lines, water drainage, power lines, infrastructure (including such other facilities essential for operation of unit), rail lines/ sidings (for captive use only) which link the enterprise's premises with the main infrastructure trunk lines.

8. **Ineligible Capital Investment** includes Working capital; Goodwill; Preliminary and pre-operative expenses; Interest capitalized; Expenses capitalized in the books for acquisition of technology/ technical know-how; consultancy charges; royalty; design and drawings; patents, licenses, software and intellectual property rights and Power generation except for captive use. Such heads shall not be considered for calculating the capital investment.
9. **Eligible Investment period (EIP)** means the period for completing investment by any eligible ICD/ CFS/ AFS project as defined in the policy. EIP shall be the period commencing from *first date of investment falling in the effective period upto 5 years or till the date of commencement of commercial operations, whichever is earlier*
10. **Eligible Capital Investment (ECI)** means Capital Investment made during eligible investment period as defined in the policy.
  - a. In case, Capital Investment has been initiated prior to the Effective Date, at least 80% of Capital Investment should have been made after Effective Date during the eligible investment period and the same Capital Investment will be considered as the Eligible Capital Investment for determining admissible total incentives.
  - b. However, in case, investment in land is made prior to the Effective date, such investment in land shall not be eligible for any incentives but valuation of such land on book value shall be considered for determining the eligibility of the projects.
11. **Nodal Agency** means UPSIDA, which will be responsible for processing the applications for incentives under the policy and coordinating with various State Departments for facilitating the other benefits extended in the policy.

## 9.2.2. Incentives

### (A) Front end subsidies:

Sl	Head	Incentive
1	<b>Stamp Duty exemption</b>	<p>Exemption of Stamp Duty shall be provided on land purchased or taken on lease (for a period of atleast 10years) at the rate of 100% for setting up ICD/ CFS/ AFS project anywhere in the State</p> <p><i>The Exemption shall be provided on submission of Bank Guarantee of equivalent amount of the exemption to Stamp &amp; Registration Department, which shall be released on commencement of commercial operations within the admissible period.</i></p>
2	<b>Concession of Land use conversion charges</b>	<p>75% of the Land use conversion charges shall be waived off</p> <p><i>The Concession shall be provided on submission of Bank Guarantee of equivalent amount of the concession to the relevant State Authority/ Agency, which shall be released on commencement of commercial operations within the admissible period.</i></p>
3	<b>Exemption in Development Charges</b>	<p>75% of the Development Charges shall be exempted</p> <p><i>The Exemption shall be provided on submission of Bank Guarantee of equivalent amount of the exemption to the relevant State Authority/ Agency, which shall be released on commencement of commercial operations within the admissible period.</i></p>
4	<b>Ground Coverage</b>	<p>Standalone ICD/ CFS/ AFS project will be allowed Ground Coverage upto 60%</p>
5	<p><b>The proposed exemptions under Front end subsidies will be admissible after submission of Bank Guarantee of equivalent amount.</b></p>	
<p><b>Note:</b> The exemptions/ concession as per above shall be provided by the relevant department only on verification of the unique ID issued by the Nodal Agency and will communicate the details to the Nodal Agency.</p>		

### (B) Back end subsidies:

Sl	Project	Incentive
1	<b>Capital Subsidy</b>	<p><b>Capital Subsidy</b> at the rate of 25% of Eligible Capital Investment shall be provided to ICD/ CFS/ AFS subject to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• maximum INR 25 Crores for setting up the project anywhere in the State;</li> <li>• maximum INR 50 Crores for setting up the projects in the designated Logistics Zones (As per Para 8.4.)</li> </ul> <p><i>Note: 75% of the above incentives will be provided in four instalments based on expenditure incurred at 25%, 50%, 75% and 100% of total project cost. The next 10% will be provided on completion of allotment of land to all the units in the park and the final 15% will be released after 80% of the units start their commercial operations.</i></p>

2	<b>Electricity Duty Exemption</b>	Exemption of Electricity Duty shall be provided to <b>new projects/ industrial units</b> at the rate of 100% for a period of 10years
3	<b>Skill Development</b>	<b>Skill Development</b> subsidy shall be provided as reimbursement of stipend at the rate of INR 1000 per trainee per month for 6months up to maximum 50 trainees per annum for 5years per project
<b>Note:</b> 1) Sum of all benefits including exemptions provided to any project shall not exceed 100% of eligible capital investment as defined under the policy.  2) Towards this, the reimbursements shall be provided to any project post commencement of commercial operations and evaluation of exemptions availed by the applicant against the unique ids issued by the Nodal Agency (if any)		

9.2.3. In case of requirement for establishing a new Police Station/ Check Post in the Dry port/ Air Freight station, land free of charge will be provided by the developer/ concerned authority.

### 9.3. Logistics Park

#### 9.3.1. Key definitions

1. **Effective Date** means the date from which this Policy becomes effective.
2. **Effective Period** means the period starting from the Effective Date till the period for which this Policy remains in force (5 years) or until any amendment or repeal thereof by the State Government.
3. **Cut off date** means the Date of Commencement of Investment of the project in case investment starts on or after Effective Date of the Policy. In case, the investment commences prior to the Effective Date, the cut-off date will be the Effective Date of the policy. However, in case only land is acquired prior to the Effective Date, the date on which the first investment towards any of the other heads (except Land) defined under Capital investment is made on or after the Effective Date will be considered as Cut-off Date. However, the cut off cannot be beyond the effective period of the policy.
4. **Eligible Logistics Park project** means those projects developed on **atleast 25 acres of land in the State providing the following facilities (indicative)-**
  - i. Logistics facilities such as cargo aggregation/ segregation, sorting, grading, packaging/ repackaging, tagging/ labelling, distribution/ consumer distribution, inter-modal transfer of cargo and containers, open and/ or closed storage, temperature controlled and/ or ambient storage, custom bonded warehouse, container freight stations, container terminals, material handling equipment and other logistics related facilities for handling and movement goods.



- ii. Infrastructure facilities such as internal roads, internal public transportation, power lines, feeder, communication facilities, open and green spaces, water distribution and water augmentation facilities, sewage and drainage lines, effluent treatment and disposal facilities, fire tender arrangements and other facilities as per the requirements.
  - iii. Business & Commercial facilities such as Dormitories, Guest Houses, Canteen, Health Centres and Dispensary, Petrol Pump and EV Charging Station, Banking and Finance, Office Space and Administrative Office.
  - iv. Common Facilities such as Weight Bridge, Skill Development Centre, Computer Centre, Sub contract exchange, Container Freight Station, Production Inspection Centre, Repair shop for vehicles and production machinery.
5. **Developer** means any legal entity registered as Proprietorship, Partnership firm, Cooperative Society, Company, Trust, Non-Government Organization (NGO), Limited Liability Partnership (LLP) or SPV created for the purpose of developing the Eligible Project as defined in this policy.
  6. **Operator** means any legal entity to whom the premises of the Eligible Project, as defined in this policy, has been provided on lease/ rent for business operations. The benefits/ incentives sanctioned to any Eligible Project under this policy shall continue to be made available to the developer/ operator of that project as may be applicable. No minimum lease/ rent period shall be necessary for qualifying as 'operator'
  7. **Capital investment** for any Logistics Park means investment made in land, building, handling equipment, utilities, tools and equipment and other such assets including investment in development of infrastructure facilities, including following costs -

Land	<p>The actual purchase price as per the registered document of the land shall be considered as the cost of land for the project (excluding Stamp duty &amp; registration fees paid). In case, the land is allotted by U.P. State Industrial Development Corporation (UPSIDA) or any other State Govt Agency, the actual allotment price paid shall be considered as the cost of land (excluding Stamp duty &amp; registration fees paid).</p> <p><i>Note: A maximum of 40% of Total Capital Investment (which includes the actual land price, total cost of building, other construction, Equipment &amp; Installations, and Infrastructure facilities as defined in this policy) will be taken into account as total Land component for the purpose of arriving at the Capital Investment.</i></p>
Building	<p>Building means a new building constructed for the project, or the acquisition of a new and unused building for the project, including administrative building.</p>

	<p>The cost of new buildings constructed for the following shall be considered as per the actual expenditure incurred -</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intermodal freight transfer, Cargo aggregation/ segregation and movement area</li> <li>• Transportation area including vehicle service area (excluding parking area, resting spaces)</li> <li>• Value added services such as packaging, Re-packaging, Processing and Re-processing</li> <li>• Commodity Storage facilities including bonded storage, Open/ closed storage &amp; Temperature controlled storage</li> <li>• EXIM clearance services including Custom clearance services and quarantine zones</li> <li>• Compound for Testing facilities &amp; R&amp;D facilities (if any)</li> <li>• Any other buildings related to logistics operation</li> <li>• Administrative and office spaces for logistics service providers, transporters and administration</li> <li>• Commercial buildings including dormitories, guest houses, canteen, health centres and dispensary, petrol pump and EV Charging Station, banking and finance.</li> <li>• Compounds for common facilities including Weigh Bridge, Skill Development Centre, Computer Centre, Sub contract exchange, Container Freight Station, Production Inspection Centre, Repair shop for vehicles and production machinery.</li> </ul> <p>No cost incurred on acquisition of old building or the expenditure incurred on repairing a building, will be considered.</p>
Other construction	<p>Other construction means construction such as compound wall and gates, security cabins, internal roads, bore well, water tanks, internal pipeline network for water and gas, and other related constructions.</p>
Equipment & Installations	<p>Equipment &amp; Installation means cost of acquiring any new indigenous/imported equipment or machinery for logistics operations, including cost of transportation, foundation, erection, installation and electrification.</p> <p>Such other tools and equipment, which are helpful for logistics operations including loading/ un-loading, cargo aggregation/ segregation, container freight stations, container terminals, material handling equipment and other logistics related facilities for handling and movement goods shall also be included. The electrification cost will include the cost of sub-station and transformer.</p> <p>Equipment &amp; Installations may also include:</p>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vehicles used for transportation only within the premises of project and material handling equipment used exclusively in transporting goods within such premises.</li> <li>2. Equipment for generation of non-conventional energy.</li> <li>3. Equipment for captive power generation.</li> <li>4. Equipment for pollution control measures</li> <li>5. Equipment for waste management</li> <li>6. Smart Logistics Equipment for efficient operations including robotics and automation in material handling</li> <li>7. Testing and R&amp;D equipment (if any)</li> </ol>
Infrastructure facilities	Such facilities including internal roads, internal public transportation, power lines, feeder, communication facilities, open and green spaces, water distribution and water augmentation facilities, sewage and drainage lines, effluent treatment and disposal facilities, fire tender arrangements and other facilities essential for operation of project, including rail lines/ sidings which link the enterprise's premises with the main infrastructure trunk lines shall be included.

8. **Ineligible Capital Investment** includes Working capital; Goodwill; Preliminary and pre-operative expenses; Interest capitalized; Expenses capitalized in the books for acquisition of technology/ technical know-how; consultancy charges; royalty; design and drawings; patents, licenses, software and intellectual property rights and Power generation except for captive use. Such heads shall not be considered for calculating the capital investment.
9. **Eligible Investment period (EIP)** means the period for completing investment by any eligible Logistics Park project as defined in the policy. EIP shall be the period commencing from *first date of investment falling in the effective period upto 5 years or till the date of commencement of commercial operations, whichever is earlier*
10. **Eligible Capital Investment (ECI)** means Capital Investment made during eligible investment period as defined in the policy.
  - a. In case, Capital Investment has been initiated prior to the Effective Date, at least 80% of Capital Investment should have been made after Effective Date during the eligible investment period and the same Capital Investment will be considered as the Eligible Capital Investment for determining admissible total incentives.
  - b. However, in case, investment in land is made prior to the Effective date, such investment in land shall not be eligible for any incentives but valuation of such land on book value shall be considered for determining the eligibility of the projects.

11. **Nodal Agency** means UPSIDA, which will be responsible for processing the applications for incentives under the policy and coordinating with various State Departments for facilitating the other benefits extended in the policy

### 9.3.2. Incentives

#### (A) Front end subsidies:

Sl	Head	Incentive
1	<b>Stamp Duty exemption</b>	Exemption of Stamp Duty shall be provided on land purchased or taken on lease (for a period of atleast 10years) at the rate of 100% for setting up Logistics Park anywhere in the State  <i>The Exemption shall be provided on submission of Bank Guarantee of equivalent amount of the exemption to Stamp &amp; Registration Department, which shall be released on commencement of commercial operations within the admissible period.</i>
2	<b>Concession of Land use conversion charges</b>	75% of the Land use conversion charges shall be waived off  <i>The Concession shall be provided on submission of Bank Guarantee of equivalent amount of the concession to the relevant State Authority/ Agency, which shall be released on commencement of commercial operations within the admissible period.</i>
3	<b>Exemption in Development Charges</b>	75% of the Development Charges shall be exempted  <i>The Exemption shall be provided on submission of Bank Guarantee of equivalent amount of the exemption to the relevant State Authority/ Agency, which shall be released on commencement of commercial operations within the admissible period.</i>
4	<b>Ground Coverage</b>	A Logistics Park project will be allowed overall Ground Coverage of 60% subject to setback and fire safety and other FSI regulations.
5	<b>Other facilities</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) The Logistics Park will be allowed to use maximum 30% of the total land area for providing other non-logistics services, i.e. commercial and common facilities (as defined in Para 9.3.1 (4) iii, iv)</li> <li>2) The Logistics Park will be allowed FSI of 1 for 'Logistics facilities' (as defined in Para 9.3.1 (4)(i)), and FSI upto 1.5 for other non-logistics facilities i.e. commercial and common facilities (as defined in Para 9.3.1 (4) iii, iv).</li> <li>3) Floating FSI shall not be permissible from the area of 'Logistics facilities' to the area of non-logistics facilities (as per Para 9.3.1 (4) iii, iv) or vice versa, but floating of FSI will be permitted within the respective areas of 'logistics facilities' and 'non logistics facilities'.</li> </ol>

		Floating FSI means to use the unused FSI means to use in a project to another building. Admissible FSI either in logistics or non-logistics may be used only in identical section. Remaining FSI of one section can not be used in another sector.
5	The proposed exemptions under Front end subsidies will be admissible after submission of Bank Guarantee of the equivalent amount.	
<u>Note:</u> The exemptions/ concession as per above shall be provided by the relevant department only on verification of the unique ID issued by the Nodal Agency and will communicate the details to the Nodal Agency.		

**(B) Back end subsidies:**

Sl	Project	Incentive
1	<b>Capital Subsidy</b>	<p><b>Capital Subsidy</b> at the rate of 25% of Eligible Capital Investment shall be provided to the developers of Logistics Park subject to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• maximum INR 25 Crores for setting up the project anywhere in the State;</li> <li>• maximum INR 50 Crores for setting up the projects in the designated Logistics Zones (As per Para 8.4.)</li> </ul> <p><i>Note: 75% of the above incentives will be provided in four instalments based on expenditure incurred at 25%, 50%, 75% and 100% of total project cost. The next 10% will be provided on completion of allotment of land to all the units in the park and the final 15% will be released after 80% of the units start their commercial operations.</i></p>
2	<b>Electricity Duty Exemption</b>	Exemption of Electricity Duty shall be provided to the new projects/ industrial units at the rate of 100% for a period of 10years.
3	<b>Skill Development</b>	<b>Skill Development subsidy</b> shall be provided as reimbursement of stipend at the rate of INR 1000 per trainee per month for 6months up to maximum 50 trainees per annum for 5years per Park
<b>Note:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Sum of all benefits including exemptions provided to any project shall not exceed 100% of eligible capital investment as defined under the policy.</li> <li>2) Towards this, the reimbursements shall be provided to any project post commencement of commercial operations and evaluation of exemptions availed by the applicant against the unique ids issued by the Nodal Agency (if any)</li> </ol>		

## 9.4. Inland Waterway facility

### 9.4.1. Berthing Terminal

1. **Effective Date** means the date from which this Policy becomes effective.
2. **Effective Period** means the period starting from the Effective Date till the period for which this Policy remains in force (5 years) or until any amendment or repeal thereof by the State Government.
3. **Cut off date** means the Date of Commencement of Investment of the project in case investment starts on or after Effective Date of the Policy. In case, the investment commences prior to the Effective Date, the cut-off date will be the Effective Date of the policy. However, in case only land is acquired prior to the Effective Date, the date on which the first investment towards any of the other heads (except Land) defined under Capital investment is made on or after the Effective Date will be considered as Cut-off Date. However, the cut off cannot be beyond the effective period of the policy.
4. **Berthing Terminal** means any terminal built along the National Waterway-1 in the State as common user facility (non-captive use) to facilitate unloading or loading of cargo Inland vessels *with minimum cargo handling capacity of 5000 tonnes and minimum Capital Investment (except land cost) of INR 20 Crores*
5. **Capital investment** for eligible berthing terminal means cost of development of such berthing terminal including investment made in building, procurement and installation of handling equipment, utilities, tools and equipment and other fixed assets for operating the terminal developed in the State including investment in development of infrastructure facilities (except land cost).
6. **Ineligible Capital Investment** includes Working capital; Goodwill; Preliminary and pre-operative expenses; Interest capitalized; Expenses capitalized in the books for acquisition of technology/ technical know-how; consultancy charges; royalty; design and drawings; patents, licenses, software and intellectual property rights and Power generation except for captive use. Such heads shall not be considered for calculating the capital investment.
7. **Eligible Investment Period (EIP)** means the period for completing investment for developing the eligible project as defined in the policy. EIP shall be the period commencing from the *first date of investment falling in the effective period upto 5 years or till the date of commencement of commercial operations, whichever is earlier*
8. **Eligible Capital Investment (ECI)** means Capital Investment made during eligible investment period as defined in the policy.
  - a. In case, Capital Investment has been initiated prior to the Effective Date, at least 80% of Capital Investment should have been made after Effective Date during the eligible investment period and the same Capital Investment will be considered as the Eligible Capital Investment for determining admissible total incentives.

- b. However, in case, investment in land is made prior to the Effective date, such investment in land shall not be eligible for any incentives but valuation of such land on book value shall be considered for determining the eligibility of the projects.
- 9. **Developer** means any legal entity registered as Proprietorship, Partnership firm, Cooperative Society, Company, Trust, Non-Government Organization (NGO), Limited Liability Partnership (LLP) or SPV created for the purpose of developing the Eligible Project as defined in this policy.
- 10. **Operator** means any legal entity to whom the premises of the Eligible Project, as defined in this policy, has been provided on lease/ rent for business operations. The benefits/ incentives sanctioned to any Eligible Project under this policy shall continue to be made available to the developer/ operator of that project as may be applicable. No minimum lease/ rent period shall be necessary for qualifying as 'operator'
- 11. **Nodal Agency** means the agency as designated by the State Government subsequently through an order for processing the applications for incentives under the policy and coordinating with various State Departments for facilitating the other benefits extended in the policy.

## 12. Incentives

- A) State Government shall promote investments for setting up berthing terminals along the catchment area of the upcoming National Waterway-1 in Uttar Pradesh. The State Government shall provide land for the development of such facilities through a designated Nodal Agency.
- B) Such land will be provided on PPP basis for a period of **maximum 30 years on Build Own Operate Transfer (BOOT) model** for the development & operations of maximum 6 such projects in phase-1. Bidding parameter for selection of developers of such terminals shall be based on the minimum concession period.
- C) The ownership of the project including land and all the other infrastructure developed will be transferred to the State Government after the end of the concession period. Detailed guidelines in this regard shall be issued separately.
- D) The developers of such berthing terminals will be provided **Capital Subsidy** at the rate of 20% on the eligible capital investment as defined under this policy for the development of such terminals, subject to maximum INR 15 Crores. This subsidy shall be disbursed in 3 annual instalments post completion of the project.
- E) Such facilities shall be included under PM Gati Shakti Masterplan for the State for timely planning, monitoring and review for infrastructure development.

**Note:**

- i. The locations for providing land shall be decided by the Empowered Committee (EC) set up under this policy on the recommendations of the designated nodal agency through stakeholder consultation.
- ii. The maximum number of projects may be increased on the recommendations of the designated nodal agency by the High Level Empowered Committee (HLEC) set up under this policy. The HLEC may also decide on the development of such new Berthing Terminals and providing incentives as per this policy on other waterways located in the State.

### **9.4.2. Inland Vessel**

1. **Inland Vessel** means any 'vessels' registered in the State under the Inland Vessels Act, 2021 *with minimum capacity of 500 tonnes* for operations in the catchment area of the upcoming National Waterway-1 falling in the State
2. **Purchase Subsidy** for purchasing Inland Vessels as defined above for operations in the State along National Waterway-1 will be provided through the manufacturers such vessels. Such subsidy will be provided at the rate 25% of the actual purchase cost, subject to maximum INR 5 Crores per vessel.
3. The Subsidy shall be provided to first 10 inland vessels purchased during the effective period of the policy, subject to maximum purchase of 4 vessels per entity.
4. **Nodal Agency** means the agency as designated by the State Government subsequently through an order for processing the applications for incentives under the policy and coordinating with various State Departments for facilitating the other benefits extended in the policy.

**Note:** The maximum number of projects may be increased on the recommendations of the designated nodal agency by the High Level Empowered Committee (HLEC) set up under this policy. The HLEC may also decide on providing incentives to Inland Vessels as defined in this policy on other waterways located in the State.

## **9.5. Cargo Terminals**

### **9.5.1. Key terminologies**

1. **Effective Date** means the date from which this Policy becomes effective.
2. **Effective Period** means the period starting from the Effective Date till the period for which this Policy remains in force (5 years) or until any amendment or repeal thereof by the State Government.



3. **Cut off date** means the Date of Commencement of Investment of the project in case investment starts on or after Effective Date of the Policy. In case, the investment commences prior to the Effective Date, the cut-off date will be the Effective Date of the policy. However, in case only land is acquired prior to the Effective Date, the date on which the first investment towards any of the other heads (except Land) defined under Capital investment is made on or after the Effective Date will be considered as Cut-off Date. However, the cut off cannot be beyond the effective period of the policy.
4. **Eligible Cargo Terminal project** including Private Sidings or Freight Terminals means 2-types of projects, as follows -
  - i. Projects approved under Gati Shakti Scheme: Only greenfield Cargo Terminal (including Private Sidings or Private Freight Terminals) set up in the State and approved under Government of India's Gati Shakti Multi Modal Cargo Terminal (GCT) Scheme 2021 issued vide G.O 2021/ TC (FM)/ 18/ 23 dated 15.12.2021 during the effective period of this policy
  - ii. Projects other than those approved under Gati Shakti Scheme: Only greenfield Cargo Terminal (including Private Sidings or Private Freight Terminals) developed as common user facility (not captive use) in the State over minimum 10 acres of land area with minimum capital investment (except land cost) of INR 20 Crores
5. **Capital investment for both projects approved under Gati Shakti Scheme and other than GCT-approved projects** cost means the cost of development of greenfield Cargo terminal approved under Gol's GCT Scheme 2021 borne by the GCT Operator or any other developer from the take off point onwards at the serving station, excluding land cost, cost of development of loop-line and other capital costs borne by Indian Railways (as per Section 5 of Gol's Gati Shakti Multi Modal Cargo Terminal (GCT) Scheme 2021) or capital costs borne by any other Central/ State Government Department/Agency.
6. **Ineligible Capital Investment** includes Working capital; Goodwill; Preliminary and pre-operative expenses; Interest capitalized; Expenses capitalized in the books for acquisition of technology/ technical know-how; consultancy charges; royalty; design and drawings; patents, licenses, software and intellectual property rights and Power generation except for captive use. Such heads shall not be considered for calculating the capital investment.
7. **Eligible Investment Period (EIP)** means the period for completing investment for developing the eligible project as defined in the policy. EIP shall be the period commencing from the *first date of investment falling in the effective period upto 5 years or till the date of commencement of commercial operations, whichever is earlier*
8. **Eligible Capital Investment (ECI)** means Capital Investment made during eligible investment period as defined in the policy.
  - a. In case, Capital Investment has been initiated prior to the Effective Date, at least 80% of Capital Investment should have been made after Effective Date during the eligible investment period and the same Capital

Investment will be considered as the Eligible Capital Investment for determining admissible total incentives.

- b. However, in case, investment in land is made prior to the Effective date, such investment in land shall not be eligible for any incentives but valuation of such land on book value shall be considered for determining the eligibility of the projects.
9. **Developer** means any legal entity registered as Proprietorship, Partnership firm, Cooperative Society, Company, Trust, Non-Government Organization (NGO), Limited Liability Partnership (LLP) or SPV created for the purpose of developing the Eligible Project as defined in this policy.
10. **Operator** means any legal entity to whom the premises of the Eligible Project, as defined in this policy, has been provided on lease/ rent for business operations. The benefits/ incentives sanctioned to any Eligible Project under this policy shall continue to be made available to the developer/ operator of that project as may be applicable. No minimum lease/ rent period shall be necessary for qualifying as 'operator'
11. **Nodal Agency** means the agency as designated by the State Government subsequently through an order for processing the applications for incentives under the policy and coordinating with various State Departments for facilitating the other benefits extended in the policy.

#### 9.5.2. Incentives

1. State Government through the designated Nodal Agency for Cargo terminals shall provide land (except railway land) to the GCT operators approved under PM Gati Shakti Cargo Terminal Scheme 2021 or developers of non-GCT approved Cargo Terminals through a designated Nodal Agency.
2. Such land will be provided on PPP basis for a period of **maximum 30 years on Build Own Operate Transfer (BOOT) model** for the development and operations of maximum 25 such projects in phase-1. Bidding parameter for selection of developers of such terminals shall be based on the minimum concession period.
3. The ownership of the project including land and all the other infrastructure developed will be transferred to the State Government after the end of the concession period. Detailed guidelines in this regard shall be issued separately.
4. All the cost of development of loop-line shall be borne by the State Government.
5. The developers of such terminals will be provided **Capital Subsidy** at the rate of 20% on the Eligible Capital Investment as defined under this policy for the development of such terminals, subject to maximum INR 15 Crores. This subsidy shall be disbursed in 3 annual instalments post completion of the project.

6. For storage of minerals the UP Minerals (Illegal Mining, Transportation and Storage) Rules 2018 is promulgated, which regulates the storage of minerals. As per these rules, on obtaining the storage license, minerals may be stored and royalty is being levied through a valid legal form. No further royalty is required to be paid, for clearance of minerals from storage place.
7. Such facilities shall be included under PM Gati Shakti Masterplan for the State for timely planning, monitoring and review for infrastructure development.

Note:

- i. The locations for providing land shall be decided by the Empowered Committee (EC) set up under this policy on the recommendations of the designated nodal agency through stakeholder consultation.
- ii. The maximum number of projects may be increased on the recommendations of the designated nodal agency by the High Level Empowered Committee (HLEC) set up under this policy.

## **9.6. Truckers Park**

### **9.6.1. Key terminologies**

1. **Effective Date** means the date from which this Policy becomes effective.
2. **Effective Period** means the period starting from the Effective Date till the period for which this Policy remains in force (5 years) or until any amendment or repeal thereof by the State Government.
3. **Eligible Trucker Park project** means any truck lay bays and parking cum resting space *developed over atleast 10 acres of land in the State within a distance upto 2kms on either side of any national highways/ expressways/ state highways or any other prominent freight routes*. These parks should have minimum 85% parking space with circulation area and remaining 15% space reserved for resting and commercial activities and other allied activities.
4. **Developer** means any legal entity registered as Proprietorship, Partnership firm, Cooperative Society, Company, Trust, Non-Government Organization (NGO), Limited Liability Partnership (LLP) or SPV created for the purpose of developing the Eligible Project as defined in this policy.
5. **Operator** means any legal entity to whom the premises of the Eligible Project, as defined in this policy, has been provided on lease/ rent for business operations. The benefits/ incentives sanctioned to any Eligible Project under this policy shall continue to be made available to the developer/ operator of that project as may be applicable. No minimum lease/ rent period shall be necessary for qualifying as 'operator'

6. **Nodal Agency** means the agency as designated by the State Government subsequently through an order for processing the applications for incentives under the policy and coordinating with various State Departments for facilitating the other benefits extended in the policy.

#### 9.6.2. Incentives:

Exemptions/ concession as listed below shall be allowed to the developers of eligible Truckers Park before commencement of commercial operations. Such projects will have to register with the Nodal Agency as may be designated by the State Government who will subsequently issue a Unique after verifying the relevancy and completeness of the application. Letter of Comfort (LoC) will not be compulsory for availing these incentives at this stage. However, the applicants will have to obtain the Letter of Comfort (LoC) at a later stage.

Sl	Head	Incentive
1	<b>Stamp Duty exemption</b>	<p>Exemption of Stamp Duty shall be provided at the rate of 100% for setting up such Truckers Parks anywhere in the State. Such exemption will be provided on purchase of land as well as on allotment done by any Industrial Development Authorities or Development Authorities.</p> <p><i>The Exemption shall be provided on submission of Bank Guarantee of equivalent amount of the exemption to Stamp &amp; Registration Department, which shall be released on commencement of commercial operations within the admissible period.</i></p>
2	<b>Concession of Land use conversion charges</b>	<p>75% of the Land use conversion charges shall be waived off</p> <p><i>The Concession shall be provided on submission of Bank Guarantee of equivalent amount of the concession to the relevant State Authority/ Agency, which shall be released on commencement of commercial operations within the admissible period.</i></p>
3	<b>Exemption in Development Charges</b>	<p>75% of the Development Charges shall be exempted</p> <p><i>The Exemption shall be provided on submission of Bank Guarantee of equivalent amount of the exemption to the relevant State Authority/ Agency, which shall be released on commencement of commercial operations within the admissible period.</i></p>
<p><b>Note:</b> The exemptions/ concession as per above shall be provided by the relevant department only on verification of the unique ID issued by the Nodal Agency and will communicate the details to the Nodal Agency.</p>		

## **10. Policy Implementation**

### **10.1. Application process**

#### **A) For Storage facilities, Dry ports and Logistics Parks**

- 1) The designated Nodal Agency, i.e. UPSIDA shall administer the implementation of the policy through Online Incentive Management System (OIMS). It will perform the following -
  - a. Coordinate with relevant State Authorities/ Agencies for the facilitation of front-end benefits defined under the policy
  - b. Track the status of applicants who have been issued the 'Unique Id'
  - c. Review & process the applications for 'back end subsidies' as per the Policy
- 2) The Nodal Agency shall appoint a dedicated Nodal Officer for coordinating the review and examination of the back end incentive applications and facilitation of front-end benefits provided in the policy.
- 3) All applications of any kind of incentives (both front end and back end subsidies) as defined under the policy shall be submitted to the designated Nodal Agency i.e. UPSIDA for issuance of a 'Unique Id'. The designated Nodal Officer at UPSIDA shall pursue the following -
  - a. Scrutinize the applications for its completeness and relevancy
  - b. Scrutinize the applications for its errors, inconsistency or irrelevancy
  - c. Communicate any discrepancy or incompleteness in the application and raise query to seek response on such matters from the applicant
  - d. Issue a 'Unique Id' to each complete and relevant application for further incentive management

The applicant will be able to avail the front-end subsidies (exemptions/ concession) as per this Policy. The relevant State deptt/ agency will provide the benefit to the applicant only on verification of the Unique Id.

- 4) A Scrutiny Committee at CEO UPSIDA level shall be set up. Relevant departments and agencies shall be invited to the committee for reviewing the incentive application as per requirement.
- 5) The Nodal Agency will process and after necessary evaluation at the Scrutiny Committee will put up the applications before the Empowered Committee (EC) or High level Empowered Committee (HLEC) as the case may be for sanction of 'Letter of Comfort' or disbursal of incentives.

#### **B) For Inland Waterway Facilities, Cargo Terminals and Truckers Park**

- 1) The State Government shall appoint a designated Nodal Agency to administer the provisions of this policy for such projects. Such agency shall process the applications for the incentives and coordinate with relevant Central/ State Departments.
- 2) The designated Nodal Agency will have to appoint a dedicated Nodal Officer for coordinating the review and examination of the applications and provide necessary facilitation.

- 3) Also, the Nodal Agency will have to set up an Evaluation Committee with members from relevant Central/ State Departments to review and recommend the application for the sanction of 'Letter of Comfort' or disbursal of incentives to the Empowered Committee (EC) or High Level Empowered Committee (HLEC) as the case may be.

## **10.2. Final recommendation and approval**

- 1) For recommending any eligible project as per this policy with capital investment worth upto INR 100 Crores an Empowered Committee (EC) under the Chairmanship of Infrastructure & Industrial Development Commissioner (IIDC) shall be set up through a separate Government order with members from relevant State Departments viz. Housing, Revenue, Finance, Law, Industry, Transport, Planning etc. and head of the Nodal agency as member convenor.
- 2) For recommending any project as per this policy with capital investment worth more than INR 100 Crores a High level Empowered Committee (HLEC) under the chairmanship of Chief Secretary shall be constituted through a separate Government order with members from relevant State Departments viz. Housing, Revenue, Finance, Law, Industry, Transport, Planning etc. and head of the Nodal agency as member convenor.
- 3) After the recommendations of the EC or HLEC, the proposals for issuing the 'Letter of Comfort' as well as the disbursal of the benefits will be presented for final approval -
  - a. Projects with capital investment worth upto INR 100 Crores to the Hon'ble Industry Minister, Government of Uttar Pradesh
  - b. Projects with capital investment worth more than INR 100 Crores to the Hon'ble Cabinet, Government of Uttar Pradesh.

The Nodal Agency shall disburse the sanctioned benefits, in the manner prescribed by Industrial Development Department, Govt. of U.P

## **10.3. Other basic terms and conditions**

- 1) This policy shall come into force with effect from the date of its notification and shall remain valid for a period of 5 (five) years or till the declaration of a new or revised policy, whichever is earlier.
- 2) After the notification of this policy, no new application will be entertained under UP Warehousing and Logistics Policy (W&L) 2018. UP W&L Policy 2018 shall stand repealed on the notification of this policy.
  - a) Projects with approved package of incentives under UP W&L Policy 2018 will continue to remain entitled to the benefits. In case of any amendment in the Letter of Comforts already issued to projects under the UP W&L Policy 2018, the amendments will be done as per the conditions laid down in UP W&L Policy 2018
  - b) For cases which are under consideration for sanction of Letter of Comfort for incentives under UP W&L Policy 2018 at UPSIDA, will have a one-time option of either applying under this new policy as per the terms of condition

laid down under this new Policy or continue to be considered under UP W&L Policy 2018.

- c) Such option will be given to the applications under consideration under UP W&L Policy 2018 for the period of one year from the date of notification of this policy.
- 3) Projects availing a particular incentive under this policy will not be eligible to avail incentives under any other State Government policy/ scheme. All incentives specified in this policy may be availed in addition to incentives available under any Government of India scheme/policy.
- 4) In case of any clarity required on interpretation of this policy, the Empowered Committee (EC) shall be consulted, and recommendations of the EC approved by Hon'ble Industry Minister shall be considered.
- 5) The policy may be amended and modified in the course of implementation on the recommendations of High level Empowered Committee (HLEC) on the approval Hon'ble Cabinet; however, all such amendments and modifications shall be applied prospectively and shall not curtail any benefit or concession already granted under the policy.
- 6) Although other amendments in the policy related to modifying the overall ceiling of incentives and maximum number of admissible projects shall be done on the recommendation of the HLEC and approval of the Hon'ble Chief Minister.
- 7) Standard operating procedures and other modalities for fiscal and non-fiscal incentives and other aspects of the policy will be given in the detailed guidelines notified through a separate Government order for the implementation of this Policy.

\*\*\*\*\*

## NOTES

[illegible]