



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-29092022-239205  
CG-DL-E-29092022-239205

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)

PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 4385]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 28, 2022/आश्विन 6, 1944

No. 4385]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 28, 2022/ ASVINA 6, 1944

वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय

(उद्योग संवर्धन और आंतरिक व्यापार विभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 सितम्बर, 2022

का.आ. 4575(अ).—केंद्रीय मंत्रिमंडल द्वारा दिनांक 21.09.2022 को आयोजित अपनी बैठक में निम्नलिखित प्रस्तावों को अनुमोदन प्रदान किया गया है:

(क) राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति, 2022, (अनुबंध-क पर संलग्न); और

(ख) मंत्रिमंडल द्वारा अनुमोदित व्यापक रूपरेखा के भीतर राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति के कार्यान्वयन के लिए आवश्यक समझे जाने वाले संशोधन अथवा परिणामी परिवर्तनों के संबंध में, सचिवों के अधिकारप्राप्त समूह (ईजीओएस) की सिफारिशों के आधार पर निर्णय लेने हेतु विभाग को प्राधिकृत करना।

2. तदनुसार, तत्काल प्रभाव से कार्यान्वयन हेतु राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति, 2022 को एतद्वारा अधिसूचित किया जाता है।

[फा. सं. 63/लॉजिस्टिक्स/2018 (ई-64290)]

सुरेंद्र कुमार अहिरवार, संयुक्त सचिव,

## राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति 2022

1.1 लॉजिस्टिक्स दक्षता अवसंरचना, सेवा (डिजिटल प्रणाली/प्रक्रिया/विनियामक रूपरेखा) तथा मानव संसाधन का कार्य है। विभिन्न आर्थिक क्षेत्रों के लिए मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी अवसंरचना हेतु पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान (एनएमपी) की शुरुआत की गई है। पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान लॉजिस्टिक्स दक्षता में सुधार करने और लॉजिस्टिक्स लागत को कम करने हेतु एक परिवर्तनकारी दृष्टिकोण है जिसका मुख्य ज़ोर विभिन्न एजेंसियों की मौजूदा और प्रस्तावित अवसंरचना विकास पहलों को समेकित करना है ताकि लोगों और सामान की निर्बाध आवाजाही के लिए पहले और आखिरी छोर की कनेक्टिविटी सुनिश्चित हो सके।

1.2 यद्यपि सेवा (प्रक्रिया, डिजिटल प्रणाली, विनियामक रूपरेखा) और मानव संसाधन में दक्षता हेतु एकीकृत अवसंरचना तथा नेटवर्क प्लानिंग के विकास की परिकल्पना को पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान के माध्यम से पूरा किया जाएगा जिसके लिए राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति अगला संगत कदम है। यह सम्पूर्ण लॉजिस्टिक्स इकोसिस्टम के विकास को व्यापक कार्यक्रम प्रदान करेगा।

## 2 परिभाषा

'लॉजिस्टिक्स' का आशय उत्पादन और उपभोग बिंदुओं के बीच माल के परिवहन और हैंडलिंग, भंडारण, मूल्य संवर्धन और संबद्ध सेवाओं से है। लॉजिस्टिक्स अवसंरचना में नोड्स और कनेक्शन शामिल होते हैं जो बंदरगाहों, स्टेशन, मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क (एमएमएलपी) वेयरहाउस तथा अन्य व्यवसाय परिसर के रूप में पहचाने जाते हैं और जो सड़क, रेल, नौ परिवहन, अंतर्देशीय जलमार्ग, हवाई मार्ग, पाइपलाइन इत्यादि से जुड़े होते हैं, जिनका उपयोग व्यापक स्तर पर केरियर्स की विस्तृत श्रृंखला द्वारा किया जाता है। यह प्रणाली कौशल और प्रौद्योगिकियों के व्यापक जानकारी के साथ कार्य बल के जरिये एक फ्रेमवर्क के तहत संचालित की जाती है।

## 3 विजन और उद्देश्य

3.1 राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति का विजन "त्वरित और समावेशी विकास हेतु देश में प्रौद्योगिकी सक्षम, एकीकृत, किफ़ायती, लचीली, बहनीय तथा विश्वसनीय लॉजिस्टिक्स इकोसिस्टम का विकास करना है"।

3.2 तदनुसार, इस नीति के मुख्य उद्देश्य निम्नलिखित हैं:

क) **एकीकरण:** प्रक्रिया के निर्बाध एकीकरण, डिजिटल प्रणाली, नीतियाँ/योजनाएं और आवश्यकताओं के माध्यम से इंटर-मोडेलिटी, मल्टी-मोडेलिटी को बढ़ावा देना।

ख) **इष्टतमीकरण:** समन्वित उपयोग के जरिये लॉजिस्टिक्स अवसंरचना/ परिसंपत्तियों/सुविधाओं के इष्टतम उपयोग को बढ़ावा देना और सुनिश्चित करना।

ग) **मानकीकरण:** लॉजिस्टिक्स क्षेत्र में वास्तविक परिसंपत्तियों, प्रक्रियाओं, टेक्सोनोमी, सेवा गुणवत्ता मानकों की बेंचमार्किंग का मानकीकरण करना।

घ) **आधुनिकीकरण:** सूचना संचार प्रौद्योगिकी, उन्नत अवसंरचना, ड्रोन के उपयोग, ऑटोमेशन, नवप्रयोग, ग्रीन लॉजिस्टिक्स, अंतर्राष्ट्रीय सर्वोत्तम परिपाटियों को अपनाने पर ज़ोर देना और वैश्विक मूल्य श्रृंखला के साथ एकीकरण करना।

ङ) **औपचारिकीकरण:** क्षेत्र में विखंडन को कम करने, उच्च शिक्षा में उत्कृष्टता, मुख्य स्ट्रीम लॉजिस्टिक्स को बढ़ावा देना, मौजूदा कार्यबल की अपस्किंग और रीस्किंग करना।

च) **प्रजातांत्रिक सुधार:** लॉजिस्टिक्स आपूर्ति और उपयोगकर्ता पक्ष (कृषि और विनिर्माण क्षेत्र तथा आंतरिक एवं बाह्य व्यापार) की आवश्यकताओं को पूरा करते हुए समावेशी विकास को प्रोत्साहित करना और सार्वजनिक-निजी साझेदारी को बढ़ावा देना।

#### 4. लक्ष्य:

राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति के विजन को हासिल करने के लिए (i) वर्ष 2030 तक भारत में लॉजिस्टिक्स की लागत को वैश्विक बेंचमार्क के बराबर करने के लिए कम करना; (ii) लॉजिस्टिक्स निष्पादन सूचकांक रैंकिंग में सुधार - वर्ष 2030 तक शीर्ष 25 देशों में शामिल होने का प्रयास करना और (iii) एक कुशल लॉजिस्टिक्स इकोसिस्टम के लिए डेटा संचालित निर्णय सहायता तंत्र तैयार करने का लक्ष्य है।

#### 5. लक्ष्यों को हासिल करने के लिए कार्यनीतियां:

5.1 परिवहन, वेयरहाउसिंग, मालसूची प्रबंधन और विनियामक मामलों तथा ऑर्डर प्रोसेसिंग में दक्षता में सुधार करने वाले उपायों के माध्यम से लॉजिस्टिक्स लागत में कमी करने की योजना बनाई गई है।

5.1.1 अपेक्षाकृत अत्यधिक दक्ष, किफायती और पर्यावरण की दृष्टि से टिकाऊ मॉडल मिक्स के माध्यम से परिवहन में सुधार करना; मल्टीमॉडल इंटरकनेक्टिव अवसंरचना के विकास को बढ़ावा देने के माध्यम से परिवहन प्रणाली की दक्षता में सुधार करना और पहले और अंतिम छोर की समस्याओं का समाधान करने के लिए कुशल लॉजिस्टिक्स हेतु क्षेत्रगत योजना, रोलिंग और फ्लोटिंग स्टॉक तथा संबद्ध सामग्री हैंडलिंग के डिज़ाइन में नवप्रयोग, बाधाओं को कम करने के लिए लॉजिस्टिक्स अवसंरचना और स्मार्ट इनफोर्समेंट का सम्मिलित उपयोग करना है। यह नीति, बंदरगाहों/मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स हब, पार्कों/कार्गो टर्मिनल आदि की क्षमताओं और संभावनाओं संबंधी जरूरतों का आकलन करने, प्राकृतिक संसाधनों का दक्ष दोहन करने के लिए लॉजिस्टिक्स, ड्रोन के उपयोग को बढ़ावा, ऑटोमेशन, नई प्रौद्योगिकी के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए रोड मैप तैयार करेगी।

5.1.2 वेयर हाउसिंग में निम्न के माध्यम से सुधार करना (क) पीएम गति शक्ति एनएमपी का उपयोग करते हुए इष्टतम स्थानिक योजना वाले वेयरहाउस के पर्याप्त विकास को सक्षम बनाना और वेयरहाउस में निजी निवेशों की सुविधा प्रदान करना; (ख) मानकों को बढ़ावा देते हुए, उत्कृष्टता को पुरुस्कृत करके और डिजिटाइजेशन को प्रोत्साहित करने (आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस (एआई)/ मशीन लर्निंग (एमएल)/वेयरहाउस ऑटोमेशन के उपयोग द्वारा) के माध्यम से वेयरहाउसिंग में दक्षता, उत्पादकता और गुणवत्ता सेवाओं में सुधार करना और (ग) अनुमोदन प्रक्रियाओं को सुव्यवस्थित करने, निवेश को सुगम बनाने और उनके इष्टतम उपयोग की अनुमति देने के लिए लॉजिस्टिक्स पार्कों हेतु फ्रेमवर्क संबंधी दिशा-निर्देश का विकास करना।

5.1.3 ट्रेकिंग की सुविधा हेतु डिजिटाइजेशन को बढ़ावा देते हुए आपूर्ति श्रृंखला की विश्वसनीयता में सुधार, पुनः प्राप्त ऑर्डर की ट्रेकिंग का बेहतर पूर्वानुमान और प्रत्यक्षता में सुधार, बेहतर पद्धति को अपनाते हुए ट्रांसिट की गति में सुधार करना और लचीली अवसंरचना योजना और कार्यान्वयन के जरिये आपूर्ति श्रृंखलाओं के जोखिम को कम करने के माध्यम से मालसूची प्रबंधन में सुधार करना।

5.1.4 विनियामक और नीतिगत माहौल के विकास के लिए विनियामक मामलों और ऑर्डर प्रोसेसिंग में बेहतर दक्षता की परिकल्पना की गई है जहां सरकारी नीतियां देश के अवसंरचना विकास में बाधक के रूप में कार्य नहीं करेंगी और निजी क्षेत्र सहित सभी हितधारकों द्वारा निवेश को भी प्रोत्साहित करेंगी और सहायता प्रदान करेंगी। (क) विनियामक प्रक्रियाओं को सरल बनाकर, मानकीकरण को बढ़ावा देकर और वृहद एकीकरण और अंतर-प्रचालन हेतु डिजिटलीकरण करके, (ख) उद्योग और सरकार के बीच इंटरफेस को आसान बनाकर, (ग) मौजूदा नीतियों, देयता व्यवस्थाओं आदि की कमियों को दूर करके और (घ) अभिनव डिजिटल समाधान के लिए मजबूत इकोसिस्टम को बढ़ावा देकर, डिजिटल समाधान का विकास करके, एक यूनिफाइड डिजिटल प्लेटफॉर्म के जरिये लॉजिस्टिक्स संबंधी डिजिटल प्रणालियों को एकीकृत करके इसे प्राप्त किए जाने का प्रयास है।

5.2 लॉजिस्टिक्स प्रदर्शन सूचकांक (एलपीआई): एलपीआई में भारत की रैंकिंग में सुधार लाने के लिए लॉजिस्टिक्स क्षमता से संबंधित समस्याओं की पहचान करने और उनका समाधान करने की सुविधा, लास्ट माइल कनेक्टिविटी के अंतर को कम करना, बुनियादी स्तर पर प्रचालन और अवसंरचना में सुधार करना। इसके अतिरिक्त, भारत की रैंकिंग में सुधार हेतु कारवाई करने के लिए हितधारकों के परामर्श से और आवधिक समीक्षाओं के आधार पर सुधारों संबंधी विस्तृत जानकारी देना।

5.3 उच्च लॉजिस्टिक्स दक्षता को सक्षम बनाने के लिए लॉजिस्टिक्स इकोसिस्टम के विभिन्न घटकों की निगरानी हेतु डेटा संचालित प्रणाली के विकास की परिकल्पना निम्न के माध्यम से की गई है (क) पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान; (ख) एकीकृत लॉजिस्टिक्स इंटरफ़ेस प्लेटफॉर्म (यूएलआईपी); (ग) राज्यों में लॉजिस्टिक्स निष्पादन की निगरानी हेतु विभिन्न राज्यों में लॉजिस्टिक्स को सरल बनाने हेतु (लिड्स) अध्ययन और (घ) लॉजिस्टिक्स लागतों की गणना करने हेतु मानक प्रणाली का तेजी से विकास करना और अर्थव्यवस्था में लॉजिस्टिक्स लागतों की नियमित राष्ट्रीय मूल्यांकन को संस्थागत करना।

## 6. निगरानी और समन्वय

6.1 पीएम गतिशक्ति अपने विजन को लागू करने के लिए सम्पूर्ण सरकारी दृष्टिकोण को क्रियान्वित करने हेतु एक संस्थागत फ्रेमवर्क तैयार करता है। तदनुसार, शीर्ष निकाय- सचिवों के अधिकार प्राप्त समूह (ईजीओएस) की स्थापना की गई है और इसमें अन्य बातों के साथ-साथ राष्ट्रीय मास्टर प्लान के कार्यान्वयन की समीक्षा और निगरानी करने, एनएमपी में कोई संशोधन करने के लिए फ्रेमवर्क और मानक अपनाने, सामान्य एकीकृत पोर्टल के विकास से संबंधित विभिन्न श्रेणीबद्ध पहल जो सभी हितधारकों की जरूरतों को पूरी करते हैं, एनएमपी के दिशानिर्देशक सिद्धांतों के अनुपालन संबंधी उद्देश्य के लिए उचित निदेश जारी करने का अधिदेश दिया है। प्रस्तावों की संघटित योजना और एकीकरण हेतु अवसंरचना से जुड़े मंत्रालयों के नेटवर्क प्लानिंग ग्रुप (एनपीजी) के शीर्षों के साथ मिलकर नेटवर्क प्लानिंग प्रभागों का गठन किया है, तकनीकी सहायता यूनिट (टीएसयू) द्वारा उनकी सहायता की जाएगी।

6.2 मौजूदा संस्थागत फ्रेमवर्क का उपयोग करने अर्थात् नीति और कार्य योजना के कार्यान्वयन की निगरानी हेतु पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान के तहत सचिवों के अधिकार प्राप्त समूह (ईजीओएस) का गठन किया गया। ईजीओएस लॉजिस्टिक्स क्षेत्र में प्रक्रिया, विनियामक तथा डिजिटल विकास से संबंधित सुधारों की निगरानी हेतु नेटवर्क प्लानिंग ग्रुप (एनपीजी) के पैटर्न पर आधारित "सेवा सुधार समूह" (एसआईजी) की भी स्थापना करेगा। इस एसआईजी में आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय (एमओएचयूए), राजस्व विभाग, वाणिज्य विभाग जैसे नेटवर्क प्लानिंग ग्रुप (एनपीजी) के संबद्ध सदस्यों के अलावा संबंधित मंत्रालयों/विभागों से नामित अधिकारी शामिल होंगे।

## 7. राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति का कार्यान्वयन

7.1 नीति को व्यापक लॉजिस्टिक्स कार्य योजना (सीएलएपी) के माध्यम से कार्यान्वित किया जाएगा। सीएलएपी के तहत कार्यक्रमों को विशिष्ट मुख्य कार्य क्षेत्रों में बांटा गया है जिसमें (i) एकीकृत डिजिटल लॉजिस्टिक्स प्रणाली, (ii) भौतिक परिसंपत्तियों का मानकीकरण करना और सेवा गुणवत्ता मानकों की बेंचमार्किंग करना (iii) लॉजिस्टिक्स मानव संसाधन विकास और क्षमता निर्माण (iv) राज्य की संलग्नता (v) एक्सिम (निर्यात-आयात) लॉजिस्टिक्स (vi) सेवा सुधार फ्रेमवर्क (vii) कुशल लॉजिस्टिक्स हेतु क्षेत्रगत योजना और (viii) लॉजिस्टिक्स पार्कों के विकास को सुगम बनाना शामिल है। विस्तृत परिदृश्य परिशिष्ट क में दिया गया है।

7.2 कार्यक्रमों का प्रभावी कार्यान्वयन संबंधित मंत्रालयों और हितधारकों द्वारा नियोजित कार्यक्रम तैयार करके और पुनरीक्षित करके प्राप्त किया जाएगा।

7.3 जीएसटी दरों, विनियामक हस्तक्षेपों की समीक्षा करके वित्तीय और राजकोषीय प्रोत्साहन तथा संबंधित मंत्रालयों के माध्यम से मल्टीमॉडल परिवहन, इष्टतम मॉडल मिक्स, उच्चतर परिणाम को बढ़ावा देने के लिए, प्रौद्योगिकियों को अपनाने हुए ऊर्जा दक्षता आदि को विकसित किया जाएगा और जहां भी व्यवहार्य और अपेक्षित हो इसका उपयोग किया जाएगा। उन क्षेत्रों में जहां शीघ्र अनिवार्य हस्तक्षेप करने की सलाह नहीं दी जाती है, वहां व्यापक अनुशासनात्मक दिशानिर्देशों को बढ़ावा देने, उत्कृष्ट पद्धतियों को बढ़ावा देने के लिए पुरस्कार देने, पूर्व-निर्धारित बेंचमार्कों और डिजिटल प्रणाली के आधार पर उत्कृष्टता का प्रमाणीकरण देने जैसे तरीकों को अपनाया जाएगा।

7.4 इस क्षेत्र की गतिशील प्रकृति को देखते हुए, नीति के कार्यान्वयन के दौरान अपनाई गई प्राथमिकताओं और नियमों/प्रक्रियाओं/प्रणालियों के संशोधित प्रवृत्ति की समीक्षा की जाएगी और उसका उचित तरीके से ध्यान रखा जाएगा।

## व्यापक लॉजिस्टिक्स कार्य योजना (सीएलएपी)

राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति, 2022 के तहत व्यापक लॉजिस्टिक्स कार्य योजना (सीएलएपी) को विशिष्ट प्रमुख कार्य क्षेत्रों में विभाजित किया गया है। ब्यौरा नीचे दिया गया है:

### 1: एकीकृत डिजिटल लॉजिस्टिक्स प्रणाली:

#### 1.1 समस्या

संबद्ध मंत्रालयों/विभागों की डिजिटल प्रणाली और इंटरफेस साइलो में मौजूद हैं, डेटा साझा करने और उपयोग के लिए कोई सामान्य इंटरफेस नहीं है तथा कार्य निष्पादन की निगरानी और नेटवर्क प्लानिंग हेतु कोई डिजिटल उपकरण उपलब्ध नहीं है जो विविध डेटा स्ट्रीम का उपयोग करता हो।

#### 1.2 प्रस्तावित समाधान

विविध डेटा स्रोतों को जोड़ने के लिए एकीकृत लॉजिस्टिक्स इंटरफेस की एक प्रणाली विकसित करना और लॉजिस्टिक्स हितधारकों हेतु क्रॉस सेक्टरल उपयोग से संबंधित मामलों का विकास करना।

#### 1.3 कार्यान्वयन, निगरानी और फीडबैक आधारित समीक्षा

##### 1.3.1 मंत्रालयों/विभागों में डिजिटल एकीकरण के लिए कार्रवाई: लॉजिस्टिक्स प्रभाग, डीपीआईआईटी हेतु:

i. यूनिफाइड लॉजिस्टिक्स इंटरफेस प्लेटफॉर्म (यूलीप) के विकास, संचालन और रख-रखाव के लिए अलग-अलग एमएसपी को लगाना- सभी लॉजिस्टिक्स से संबंधित डिजिटल पोर्टल और आईटी सोल्यूशंस को एकीकृत करने के लिए।

ii. डेटा साझा करने के लिए संबंधित मंत्रालयों के साथ समन्वय करना।

iii. 6 महीने में पहल का सॉफ्ट लॉन्च करना।

##### 1.3.2 डिजिटल गैप वाले क्षेत्रों के लिए कार्रवाई करना:

लॉजिस्टिक्स विभाग, डीपीआईआईटी सेक्युरड लॉजिस्टिक्स डॉक्यूमेंट एक्सचेंज (एसएलडीई) प्लेटफॉर्म (शुरुआत 6 महीने में), कंटेनर सूचना और उपलब्धता में सुधार के लिए डिजिटल डैशबोर्ड, ट्रक विसिबिलिटी एंड पोर्जिनिंग प्लेटफॉर्म (टीवीपीपी), इलेक्ट्रॉनिक लॉगिंग डिवाइस (ईएलडी), पीजीए के लिए आयात मंजूरी प्रणाली, स्मार्ट रोड एनफोर्समेंट एप्लीकेशन आदि सहित गैप वाले क्षेत्रों को कम करने के लिए लॉजिस्टिक्स हितधारकों हेतु क्रॉस सेक्टरल उपयोग वाले मामलों हेतु साक्ष्य अवधारणा विकास (पीओसी) की व्यवस्था करेगा।

#### 1.4 कार्रवाई

रेल मंत्रालय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, पतन, पोत परिवहन और जल मार्ग मंत्रालय, नागर विमानन मंत्रालय, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर बोर्ड, राजस्व विभाग, वित्त मंत्रालय, विसाग-एन, दूरसंचार विभाग, खाद्य और सार्वजनिक वितरण विभाग, वाणिज्य विभाग, लॉजिस्टिक्स प्रभाग, डीपीआईआईटी, वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय।

डिजिटल/आईटी प्रणाली/एकल प्लेटफॉर्म की सामान्य सूची परिशिष्ट क 1 पर दी गई है।

### 2: भौतिक परिसम्पत्तियों का मानकीकरण और सेवा गुणवत्ता मानकों की बेंचमार्किंग करना:

#### 2.1 समस्या

लॉजिस्टिक्स प्रचालनों में उपयोग होनेवाली भौतिक परिसंपत्तियों के मानकीकरण और सेवा गुणवत्ता मानकों की बेंचमार्किंग में कमी से अंतर-प्रचालनात्मकता, सेवा स्तरों में पूर्वानुमान और कुशल मल्टी-मॉडल लॉजिस्टिक्स में बाधा आयी है।

#### 2.2 प्रस्तावित समाधान

परिवहन अवसंरचना (फ्रिक्स्ड और रोलिंग), टर्मिनल हैंडिलिंग, वेयरहाउसिंग, तापमान नियंत्रित लॉजिस्टिक्स, पैकेजिंग इत्यादि सहित लॉजिस्टिक्स में भौतिक परिसम्पत्तियों का मानकीकरण और सेवा गुणवत्ता मानकों की बेंचमार्किंग करने के माध्यम से अंतर-प्रचालनात्मकता को बढ़ाना, हैंडिलिंग जोखिम को कम करना, इष्टतम प्रक्रिया को शुरू करना तथा इज ऑफ ड्रइंग बिज़नेस में सुधार करना।

### 2.3 रोडमैप और निगरानी का कार्यान्वयन करना

- (i) लॉजिस्टिक्स विभाग, डीपीआईआईटी मोड्स/परिसम्पत्तियों की श्रेणियां, कंटेनराइजेशन को बढ़ाने, लॉजिस्टिक्स लागत को कम करने, लॉजिस्टिक्स दक्षता में सुधार करने इत्यादि को सुनिश्चित करने के लिए मौजूदा अंतरराष्ट्रीय सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए भौतिक परिसंपत्तियों (तापमान-नियंत्रण भंडारण; परिवहन, टर्मिनल्स इत्यादि सहित कंटेनर्स, ट्रक, वेयरहाउसिंग इत्यादि) हेतु मानक और सेवा बेंचमार्किंग (स्थायी पैकेजिंग के लिए सेवा स्तर और डिज़ाइन मानक) का विकास करने हेतु संबद्ध मानक निर्धारित करने वाली एजेंसियों (भारतीय मानक ब्यूरो, पैकेजिंग संस्थान, भारतीय खाद्य सुरक्षा और मानक प्राधिकरण, भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण, दूरसंचार मानक विकास सोसायटी, भारत (टीएसडीएसआई), दूरसंचार इंजीनियरिंग केंद्र (टीईसी) इत्यादि) के साथ समन्वय करेगा। अपेक्षित मानकों को छः माह में एकत्र और समेकित किया जाएगा।
- (ii) अपनाने की प्रक्रिया को सरल बनाने के लिए, जहां भी अपेक्षित हो नोडल मंत्रालयों को विनियामक कारवाई करने के साथ-साथ लॉजिस्टिक्स सेवा प्रदाताओं को वित्तीय प्रोत्साहन, ग्रेडिंग, रेटिंग तथा उत्कृष्टता का प्रमाण-पत्र प्रदान करने सहित नौ माह के भीतर सरल प्रणाली लाने का उपाय करना होगा।

### 2.4 प्रभाव मूल्यांकन और फीडबैक आधारित समीक्षा

नोडल मंत्रालयों/विभागों के परामर्श से प्रासंगिक मानक सेटिंग एजेंसियों द्वारा किए जाने वाले मानकों में उपयुक्त परिवर्तनों और समीक्षा के लिए ईजीओएस को अर्द्धवार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत की जानी चाहिए।

### 2.5 कार्रवाई

रेल मंत्रालय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय, नागर विमानन मंत्रालय, भारतीय मानक ब्यूरो, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण विभाग, लॉजिस्टिक्स प्रभाग, डीपीआईआईटी, वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय, भारतीय पैकेजिंग संस्थान, वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय।

## 3: लॉजिस्टिक्स मानव संसाधन विकास और क्षमता निर्माण

### 3.1 समस्या

- i. स्नातक और स्नातकोत्तर स्तर पर उच्च शिक्षा में लॉजिस्टिक्स और आपूर्ति शृंखला प्रबंधन में अपर्याप्त पाठ्यक्रम और कार्यक्रम।
- ii. कुशल जनशक्ति का अभाव।
- iii. जॉब भूमिका की पहचान, योग्यता मानचित्रण, पाठ्यक्रम अनुमोदन, गुणवत्ता लेखा परीक्षा और प्रौद्योगिकी के उपयोग के लिए अपर्याप्त प्रणाली।
- iv. परियोजनाओं, नीतियों और विनियमों के बेहतर समन्वय, निष्पादन और कार्यान्वयन के लिए केंद्रीय और राज्य स्तर पर लॉजिस्टिक्स से संबंधित अवसंरचना या नीतिगत मुद्दों को संभालने वाले संबंधित मंत्रालयों और विभागों में अपर्याप्त क्षमता।

### 3.2 प्रस्तावित समाधान

लॉजिस्टिक्स मानव संसाधन रणनीति का विकास करना और इसके मार्गदर्शक सिद्धांतों के तहत संबंधित मंत्रालय संबंधित क्षेत्र में कौशल विकास से संबंधित और आंतरिक क्षमता निर्माण चुनौतियों का समाधान करने के लिए कार्य योजनाओं का व्यापक रूप से विकास करना।

### 3.3 कार्यान्वयन रोडमैप और निगरानी

- (i) एमएसडीई द्वारा कार्य क्षेत्रों (नए पाठ्यक्रमों, कौशल और पुनः कौशल के लिए कार्यक्रमों, की आवश्यकता) की पहचान करने के अधिदेश के साथ एक कार्य बल का गठन करके जॉब भूमिकाओं और मौजूदा कौशल पारिस्थितिकी तंत्र में अंतराल मूल्यांकन पर एक अध्ययन शुरू किया जाए।
- (ii) हितधारक परामर्श के आधार पर, लॉजिस्टिक्स क्षेत्र-कौशल परिषद (एलएसएससी) (एमएसडीई और उच्च शिक्षा विभाग के मार्गदर्शन में) प्रत्येक लॉजिस्टिक्स क्षेत्र की जॉब भूमिका को एक नोडल लाइन मंत्रालय/विभाग की मैपिंग सहित एक व्यापक राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स मानव संसाधन रणनीति के विकास को आगे बढ़ाएगी। यह रणनीति देश भर में प्रशिक्षण संस्थानों की एक समान उपस्थिति को बढ़ावा देने के लिए एक रोडमैप भी प्रदान करेगी। इसे 6 महीने के भीतर विकसित किया जा सकता है।
- (iii) नोडल लाइन मंत्रालयों/विभागों, एमएसडीई के समन्वय से, संबंधित क्षेत्र में कौशल विकास से संबंधित और आंतरिक क्षमता निर्माण की चुनौतियों का समाधान करने के लिए 9 (नौ) महीनों के भीतर कार्य योजनाओं के विकास को आगे बढ़ा सकते हैं। केपीआई, समय-सीमा और उद्देश्य कार्य योजना में निर्दिष्ट किए जाने हैं।
- (iv) उच्च शिक्षा विभाग क्षमता विकास के लिए संस्थानों और पाठ्यक्रमों के संदर्भ में वैश्विक परिदृश्य के विश्लेषण के लिए प्रत्येक राज्य में 2-3 विश्वविद्यालयों की पहचान कर सकता है। स्नातक और स्नातकोत्तर स्तर पर लॉजिस्टिक्स और आपूर्ति श्रृंखला के अतिरिक्त पाठ्यक्रमों को शामिल करके उच्च शिक्षा विभाग/कौशल विकास और उद्यमिता मंत्रालय (एमएसडीई) द्वारा उच्च शिक्षा में लॉजिस्टिक्स को मुख्यधारा में शामिल किया जाएगा। पाठ्यक्रम 6 (छह) महीनों के भीतर विकसित किए जा सकते हैं।
- (v) पीएम गतिशक्ति के तहत एकीकृत क्षमता निर्माण और तकनीकी सहायता इकाई के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रमों का विकास क्षमता निर्माण आयोग द्वारा संबंधित मंत्रालयों के सहयोग से एकीकृत क्षमता निर्माण और सभी क्षेत्रों में साझा शिक्षा का लाभ उठाने की सुविधा प्रदान की जा सकती है। ऑनलाइन सामग्री/प्रशिक्षण कार्यक्रम/पाठ्यक्रम आईजीओटी प्लेटफॉर्म पर होस्ट किए जा सकते हैं।
- (vi) राज्य और केंद्र सरकारों के संगत स्तरों के लिए आईजीओटी प्लेटफॉर्म का उपयोग करते हुए परीक्षाओं के साथ अनिवार्य प्रमाण-पत्र पाठ्यक्रम डिजाइन किए जा सकते हैं। इसके अतिरिक्त पीएम गतिशक्ति और राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स नीति से संबंधित ऑनलाइन प्रशिक्षण कार्यक्रम जो संबंधित मंत्रालय/विभाग द्वारा विकसित देश की विधिक और वित्तीय प्रणालियों के संबंध में जागरूक करते हैं, को प्रक्रिया के अनुसार आईजीओटी कर्मयोगी प्लेटफॉर्म पर अपलोड किया जा सकता है। अवसंरचना से जुड़े मंत्रालयों और अन्य संबद्ध मंत्रालयों के तहत सरकारी प्रशिक्षण संस्थानों के प्रशिक्षण कार्यक्रम में गतिशक्ति और एनएलपी से संबंधित पाठ्यक्रम सामग्री को जोड़े जाने का सुझाव है।
- (vii) संबंधित हितधारकों द्वारा लॉजिस्टिक्स मानव संसाधन रणनीति के तहत की गई कार्रवाई पर नज़र रखने के लिए एक डिजिटल डैशबोर्ड का विकास।

### 3.4 प्रभाव मूल्यांकन और फीडबैक आधारित समीक्षा

- (i) एलएसएससी (एमएसडीई के मार्गदर्शन में) लॉजिस्टिक्स क्षेत्र में निरंतर कौशल अंतराल (धारणा / डेटा-आधारित सर्वेक्षण जिसमें उपयोगकर्ता उद्योग, लॉजिस्टिक्स क्षेत्र संघ; पीएम गतिशक्ति में लगे मंत्रालय एनएमपी शामिल हैं); इस क्षेत्र में रोजगार, राज्य लॉजिस्टिक्स प्रकोष्ठ, मंत्रालयों में आंतरिक क्षमता, उठाए गए कदमों का प्रभाव आदि के मूल्यांकन के लिए वार्षिक लॉजिस्टिक्स मानव संसाधन स्थिति का सर्वेक्षण आयोजित करे।
- (ii) योजना (ओं) में संशोधन समग्र फीडबैक के आधार पर किया जाना है।

### 3.5 कार्रवाई

कौशल विकास और उद्यमिता मंत्रालय, लॉजिस्टिक्स क्षेत्र कौशल परिषद, उच्च शिक्षा विभाग, रेल मंत्रालय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय, नागर विमानन मंत्रालय, खाद्य एवं

सार्वजनिक वितरण विभाग, क्षमता निर्माण आयोग, लॉजिस्टिक्स प्रभाग, डीपीआईआईटी, वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय।

#### 4: राज्य की प्रतिबद्धता:

##### 4.1 समस्या

राज्य-स्तरीय लॉजिस्टिक्स कार्य निष्पादन की निरंतर माप और सुधार के लिए सहायता प्रदान करने के लिए एक प्रणाली का अभाव।

##### 4.2 प्रस्तावित समाधान

राज्य/शहर स्तर की लॉजिस्टिक्स योजनाओं के विकास के लिए सहायता प्रदान करने के लिए शहर/राज्य स्तर पर कार्रवाई करने के लिए संस्थागत फ्रेमवर्क स्थापित करें, राज्यों द्वारा की गई कार्रवाई को जांचें और निगरानी करें तथा उन्हें रैंक प्रदान करें।

##### 4.3 कार्यान्वयन, निगरानी और फीडबैक आधारित समीक्षा

- (i) राज्य सरकारें राज्य/केंद्रशासित प्रदेश और शहर की लॉजिस्टिक्स योजनाओं/नीतियों की देख भाल करें। योजनाएं/नीतियां इंटरमॉडल अवसंरचना विकास, लॉजिस्टिक्स सेवाओं, प्रक्रियाओं और नियामक व्यवस्था, डिजिटल सिस्टम में सुधार और क्षमता, लॉजिस्टिक्स योजना में सुधार के लिए उपयोगकर्ता परिप्रेक्ष्य (क्रॉस-सेक्टरल केपीआई के सेट और स्पष्ट रूप से परिभाषित समयसीमा और लक्ष्य के माध्यम से) एक रोडमैप प्रदान कर निगरानी की एक प्रणाली को संस्थागत बनाने के साथ, पीएम गतिशक्ति एनएमपी के लिए आवश्यक इनपुट प्रदान करती हैं। इन योजनाओं से भीड़भाड़/प्रदूषण को कम करते हुए शहर की लॉजिस्टिक्स दक्षता में सुधार होने और तीव्र आर्थिक हेतु अवसरों को सृजन होने की संभावना है।
- (ii) लॉजिस्टिक्स डिवीजन, डीपीआईआईटी विभिन्न राज्यों में स्वदेशी लॉजिस्टिक्स ईज एक्रॉस डिफरेंट स्टेट (एलईएडीएस) इंडेक्स के माध्यम से राज्यों के कार्य निष्पादन मूल्यांकन की वार्षिक प्रक्रिया का संचालन करेगा, साथ ही उनके लॉजिस्टिक्स इकोसिस्टम के विकास में पथप्रदर्शन राज्यों/केंद्रशासित प्रदेशों के साथ-साथ लॉजिस्टिक्स दक्षता में सुधार के लिए एक रोडमैप प्रदान करेगा। यह संकेतक एक स्वदेशी डेटा आधारित प्रणाली है जो देश की आवश्यकताओं को व्याहारिक रूप से दर्ज करती है।
- (iii) लॉजिस्टिक्स लागत में परिवर्तन की निगरानी के लिए लॉजिस्टिक्स प्रभाग में हितधारकों के साथ परामर्श करके राष्ट्रीय स्तर पर लॉजिस्टिक्स लागत के आकलन के लिए उचित फ्रेमवर्क का विकास करता है। साथ ही आविधिक आधार पर राष्ट्रीय और उप-राष्ट्रीय स्तरों पर क्षेत्रगत एवं समग्र लॉजिस्टिक्स लागत का आकलन करने के लिए सहमत फ्रेमवर्क पर आधारित अध्ययन कराता है।
- (iv) स्वस्थ प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा देने, अंतर-राज्यीय रैंकिंग के बारे में जानकारी का प्रसार करने और कुशल लॉजिस्टिक्स के महत्व पर जागरूकता पैदा करने के लिए, लीड्स के तहत एक सूचना, शिक्षा और प्रसार रणनीति विकसित की जा सकती है, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ सूचना प्रसार, विकास के लिए जनसंपर्क एजेंसी की नियुक्ति, लॉजिस्टिक्स परिसंपत्तियों की ग्रेडिंग, रेटिंग, प्रमाणन और उत्कृष्टता (जीआरएसीई) और विभिन्न राज्यों में उनके तुलनात्मक कार्य निष्पादन की एक प्रणाली शामिल हो सकती है।
- (v) लीड्स के दायरे की भावी पुनरावृत्तियां पीएम गतिशक्ति के माध्यम से राज्य/केंद्रशासित प्रदेश की सरकारों को कनेक्टिविटी अवसंरचना के समग्र विकास को सक्षम करने के लिए मान्यता देंगी।



#### 4.4 कार्रवाई

राज्य/केंद्रशासित प्रदेश और शहर का प्रशासन, लॉजिस्टिक्स प्रभाग, डीपीआईआईटी, वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय।

### 5. एकजिम लॉजिस्टिक्स:

#### 5.1 समस्या

- प्रमुख गेटवे बंदरगाहों के बीच लास्ट माइल कनेक्टिविटी अंतराल तथा बंदरगाहों और भीतरी इलाकों के बीच अपेक्षाकृत उच्च परिवहन लागत सहित अवसंरचनात्मक चुनौतियां।
- अपूर्ण डिजिटलीकरण और प्रक्रियात्मक अक्षमताओं के कारण उप-इष्टतम उपयोग और कार्गो ठहराव का अधिक समय, माल दुलाई शुल्क की पारदर्शिता को बनाए रखने और प्रतिस्पर्धा विरोधी प्रथाओं को समाप्त करने के लिए अपर्याप्त विधिक और प्रशासनिक तंत्र।
- सामरिक व्यापार कॉरीडोर के विकास में तेजी लाने के लिए प्रभावी समन्वय का अभाव।

#### 5.2 प्रस्तावित समाधान

भारत की एकजिम कनेक्टिविटी में अवसंरचना तथा प्रक्रियात्मक अंतराल का समाधान करना और भारत की बेहतर व्यापारिक प्रतिस्पर्धात्मकता और भारत को क्षेत्रीय एवं वैश्विक मूल्य श्रृंखला को और अधिक अनुकूल बनाने के लिए पारदर्शी और दूसरे देशों से सुगम रूप से व्यापार की सुविधा के साथ कुशल और विश्वसनीय लॉजिस्टिक्स नेटवर्क तैयार करना है।

#### 5.3 कार्यान्वयन, निगरानी और फीडबैक आधारित समीक्षा

- लॉजिस्टिक्स डिवीजन, डीपीआईआईटी, नेशनल कमेटी ऑफ ट्रेड फैसिलिटेशन (एनसीटीएफ) के तहत इंफ्रास्ट्रक्चर पर वर्किंग ग्रुप के अधिदेश के माध्यम से महत्वपूर्ण एकजिम अवसंरचना से संबंधित मुद्दों की पहचान करेगा। यह हितधारकों के परामर्श और गेटवे अवसंरचना के परिचालन कार्य निष्पादन की निगरानी, प्रक्रियात्मक दक्षता के मूल्यांकन के लिए एक डिजिटल उपकरण इत्यादि के माध्यम से किया जाएगा।
- उपर्युक्त के आधार पर, संबंधित मंत्रालयों/विभागों के मुद्दों की मैपिंग सहित एक राष्ट्रीय व्यापार सुविधा कार्य योजना (एनटीएफएपी) विकसित की जाएगी।
- कार्य समूह एक स्वतंत्र एजेंसी के माध्यम से संकल्प की निरंतर निगरानी और आवश्यक सुधारों की पहचान के लिए एक डिजिटल डैशबोर्ड विकसित करेगा
- पीएम गतिशक्ति के अधिदेश को प्राप्त करने के लिए कार्य योजना से संबंधित प्रासंगिक मुद्दों को एनपीजी/एसआईजी द्वारा उठाया जाएगा।

#### 5.4 कार्रवाई

केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर बोर्ड, राजस्व विभाग, वित्त मंत्रालय, रेल मंत्रालय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, पत्तन मंत्रालय, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय, नागर विमानन मंत्रालय, लॉजिस्टिक्स प्रभाग, डीपीआईआईटी, वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय।

### 6. सेवा सुधार फ्रेमवर्क

#### 6.1 समस्या

- कानूनों, नीतियों, नियमों और प्रक्रियाओं, संबद्ध दस्तावेज़ीकरण और अनुमोदन प्रक्रियाओं सहित ग्राहक द्वारा सामना की जाने वाली नियामक व्यवस्था में सुधार की आवश्यकता है।

- ii. जटिल प्रक्रियाएं, अत्यधिक दस्तावेजीकरण, विखंडित नियामक वातावरण और विभिन्न तरीकों से देयता व्यवस्था; डिजिटलीकरण, मानकीकरण के लिए मानक प्रथाओं के लिए विधायी फ्रेमवर्क की कमी।

## 6.2 प्रस्तावित समाधान

क्षेत्रों के बीच सहजता को सक्षम करने के लिए नियामक इंटरफेस में सुधार, मानकीकरण, औपचारिकता, अंतर-संचालन को बढ़ावा देना; प्रलेखन, प्रारूपों, प्रक्रियाओं और देयता व्यवस्थाओं में विखंडन को समाप्त करना; नियामक प्रथाओं के अंतर को कम करना

## 6.3 कार्यान्वयन, निगरानी और फीडबैक आधारित समीक्षा

- i. अन्य बातों के साथ-साथ उपयोगकर्ता वार्तालाप के लिए प्रस्तावित तंत्र को कवर किया जाएगा:

- क. लॉजिस्टिक्स के लिए मौजूदा संस्थागत तंत्र स्कोप (स्टैंडिंग कमिटी फॉर प्रमोशन ऑफ एक्सपोर्ट) तथा अंतर-मंत्रालयी समिति (आईएमसी)।  
 ख. लॉजिस्टिक्स ईजी एक्सास डिफरेंट स्टेट्स (लीड्स) सर्वे।  
 ग. उद्योग संघों के साथ वार्तालाप।  
 घ. मंत्रालयों, राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों से वार्तालाप।

(ii) यह प्रस्ताव है कि एनपीजी की तर्ज पर नोडल मंत्रालयों से (एनपीजे के सदस्य के रूप में अधिसूचित एमओएचयूए, सीबीआईसी इत्यादि तथा अवसंरचना मंत्रालय/विभाग से नामित अधिकारियों को सम्मिलित करते हुए एक सेवा सुधार समूह (एसआईजी) बनाया जाए। उपयोगकर्ता इंटरफेस को बेहतर बनाने के लिए बाधाओं की पहचान के साथ एसआईजी के माध्यम से सेवाओं, दस्तावेजीकरण, प्रक्रियाओं, नीति आदि से संबंधित अनसुलझे उपयोगकर्ता मुद्दों का समाधान किया जा सकता है, (इंटर-ऑपरेबिलिटी को बढ़ावा देने के लिए, इंटरफेस में विखंडन को समाप्त करने के लिए (दस्तावेजीकरण, प्रारूप, प्रक्रियाओं और देयता व्यवस्थाओं, और विनियामक प्रथाओं के अंतर को कम करना।

(iii) संबंधित मंत्रालय/विभाग उपयोगकर्ता उद्योग के मुद्दों/शिकायतों के समाधान के पंजीकरण और निगरानी के लिए डिजिटल प्रणाली विकसित कर सकते हैं। इन प्रणालियों में मुद्दों के तीव्र और समाधान मुद्दों के समाधान में लगाने वाले समय और मूल्यांकन दक्षता के लिए कार्रवाई मापदण्डों हेतु अंतर्मंत्रालयी और अंतर्विभागीय तारतम्य दर्शाते हुए पूर्व-परिभाषित सेवा-स्तरीय समझौते/एसओपी शामिल किए जाएँ।

(iv) लॉजिस्टिक्स क्षेत्र में कानूनी आवश्यकताओं के सामंजस्य और दायित्व व्यवस्था और विवाद समाधान को कारगर बनाने के लिए, लॉजिस्टिक्स डिवीजन, डीपीआईआईटी इस क्षेत्र में विधायी परिवर्तनों की आवश्यकता का मूल्यांकन करने के लिए एक अंतर-मंत्रालयी मसौदा समिति का गठन करेगा। अंतर-मंत्रालयी मसौदा समिति के अधिदेश में अन्य बातों के साथ-साथ, कवरेज के विशिष्ट अंतराल या कमियों का पता लगाने के लिए मौजूदा कानूनों का विश्लेषण शामिल होगा, तथा निम्नलिखित को प्राप्त करने के लिए आवश्यक उपयुक्त प्रशासनिक या विधायी उपायों की पहचान करना:

(क) जहाँ भी संभव हो मौजूदा कैरिज अधिनियमों में सामान्य पारिभाषिक शब्दावली में सरलीकृत दस्तावेजीकरण।

(ख) जहाँ भी संभव हो, संबंधित एजेंसियों के परामर्श से, और मौजूदा नियामक ढांचे का उपयोग करते हुए, निष्पक्ष और उचित प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित करने हेतु भाड़ा शुल्क, अन्य शुल्क और लेवी में पारदर्शिता के लिए नियामक प्रावधान।

(ग) डिजिटल सिस्टम के विकास और सभी मंत्रालयों/विभागों में एक मानकीकृत रूप से डिजिटल आंकड़े बनाए रखने के लिए दिशानिर्देश ताकि विभिन्न डिजिटल प्रणालियों की तकनीकी अवसंरचना संगत और एकीकरण तथा आंकड़े साझा करने में सक्षम हो।

## 6.4 कार्रवाई

रेल मंत्रालय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय, नागर विमानन मंत्रालय, विद्युत मंत्रालय, दूरसंचार विभाग, नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय (एमएनआरई), केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर बोर्ड, राजस्व विभाग, वित्त मंत्रालय, व्यापार और निवेश कानून केंद्र, भारतीय विदेश व्यापार संस्थान।

## 7: दक्ष लॉजिस्टिक्स के लिए क्षेत्रीय योजनाएं (एसपीईएल)

### 7.1 समस्या:

जबकि अलग-अलग मंत्रालयों की अपनी-अपनी समग्र दीर्घकालिक अवसंरचना योजनाएं हैं (जैसे राष्ट्रीय रेल योजना, भारतमाला, सागरमाला, आदि), मांग और आपूर्ति पक्ष लॉजिस्टिक मुद्दों और प्राथमिकताओं (प्रक्रियाओं, डिजिटल सुधार, नीतियों नियामक ढांचे और क्षमता निर्माण) का समाधान करने पर विशेष ध्यान देकर दक्षता में सुधार करना आवश्यक है।

### 7.2 प्रस्तावित समाधान:

प्रत्येक क्षेत्र के लिए अंतर-संचालन, लचीलापन, स्थिरता और नवप्रवर्तन के अंतर्निहित दर्शन के साथ पीएम गतिशक्ति के साथ संरेखित दक्ष लॉजिस्टिक्स (एसपीईएल) हेतु क्षेत्रीय योजनाएं विकसित की जाएंगी। एसपीईएल विशेष रूप से, (i) अवसंरचना, प्रक्रियाओं, डिजिटल सुधारों, नीतियों और नियामक सुधारों, और बेहतर कार्यबल के लिए क्षमता निर्माण से संबंधित लॉजिस्टिक्स मुद्दों का समाधान करेगा, और ii) प्रयासों का दोहराव रोकने के लिए क्रॉस-सेक्टरल सहयोग को प्राथमिकता देगा और मोडल मिक्स अनुकूलन पर ध्यान केंद्रित करेगा।

### 7.3 कार्यान्वयन रोडमैप और निगरानी

- (i) प्रत्येक संबन्धित मंत्रालय 6 महीने के भीतर उपयोगकर्ता उद्योग, निजी हितधारकों, शिक्षाविदों और अन्य मंत्रालयों के परामर्श से कुशल लॉजिस्टिक्स (स्पैल) के लिए क्षेत्रीय योजनाओं के विकास को आगे बढ़ा सकता है।
- (ii) प्रत्येक एसपीईएल के लिए क्षेत्र में नवप्रवर्तन को बढ़ावा देना और एक लचीला तथा टिकाऊ लोजिस्टिक्स परिवेश को सक्षम करना अंतर्निहित दर्शन होगा।
- (iii) एसपीईएल में अन्य बातों के साथ-साथ इष्टतम मोडल मिक्स की ओर बढ़ने के लिए एक्शन आइटम शामिल हो सकते हैं (अनुमान जिसके लिए स्वतंत्र अध्ययन के माध्यम से प्राप्त किया जाएगा); जो उपयोगकर्ता क्षेत्रों की विशिष्ट आवश्यकताओं को पूरा करें।
- (iv) क्षेत्र विशिष्ट कार्याकलापों की पहचान के लिए वैश्विक मानक/अंतर्राष्ट्रीय सर्वोत्तम परिपाटियों के साथ लॉजिस्टिक्स लागत प्रतिस्पर्धात्मकता की दृष्टि से विभिन्न क्षेत्रों का आकलन किया जाएगा जिससे लॉजिस्टिक्स लागत कम करने में मदद मिलेगी। लागत प्रतिस्पर्धात्मकता बढ़ाने के उद्देश्य से समग्र उत्पादन लागत के भाग के रूप में पहले अधिक लॉजिस्टिक्स लागत वाले क्षेत्रों के लिए विशिष्ट कार्याकलापों की पहचान की जाएगी। वैश्विक सर्वोत्तम परिपाटियों को अपनाने और लक्ष्यों एवं समय-सीमा को निर्धारित करने के दौरान व्यावहारिकता और अपने देश के आवश्यकताओं को ध्यान में रखा जाना चाहिए।
- (v) आपूर्ति और मांग पक्ष पर लॉजिस्टिक्स मुद्दों की पहचान की जा सकती है और उनके समाधान की निगरानी एक डिजिटल प्रणाली के माध्यम से की जा सकती है। यह तंत्र पीएम गतिशक्ति एनएमपी की महत्वपूर्ण मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी परियोजनाओं की पहचान के लिए आवश्यक फीडबैक/इनपुट के लिए भी उपयोगी हो सकता है।
- (vi) विभिन्न कार्य मद्दों के लिए लक्ष्य, समयसीमा, केपीआई को संबंधित मंत्रालयों द्वारा परिभाषित किया जा सकता है और एक डिजिटल डैशबोर्ड के माध्यम से इसकी निगरानी की जा सकती है।
- (vii) मंत्रालयों/विभागों का एसपीईएल ईजीओएस के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया जाए।

#### 7.4 मूल्यांकन और समीक्षा के लिए मापदंड

- (i) संबंधित मंत्रालय लॉजिस्टिक्स सर्वेक्षण (धारणा/उद्देश्य डेटा आधारित) की वार्षिक स्वतंत्र क्षेत्रीय सुगमता की एक प्रणाली को संस्थागत रूप दे सकते हैं। सुधारों/समाधानों के वास्तविक (ऑन-ग्राउंड) प्रभाव का मूल्यांकन करने के लिए सर्वेक्षण।
- (ii) लॉजिस्टिक्स प्रभाग, डीपीआईआईटी एक स्वतंत्र एजेंसी के माध्यम से प्रत्येक परिवहन मोड और सही मॉडल मिक्स के लिए मॉडल शेयर के अनुमान हेतु प्रत्येक दो वर्ष में सम्पूर्ण परिवहन अध्ययन आयोजित कर सकता है और मॉडल मिक्स की निरंतर निगरानी के लिए एक डिजिटल प्रणाली विकसित कर सकता है।
- (iii) संबंधित मंत्रालयों द्वारा लॉजिस्टिक्स के लिए एकीकृत डिजिटल प्रणाली से लागत, सघनता, मोडल मिक्स, उपयोगकर्ता के मुद्दों के निवारण आदि पर प्रासंगिक उद्देश्य परक फीडबैक का मिलान किया जाना चाहिए।
- (iv) सभी प्राप्त फीडबैक के आधार पर - संबंधित मंत्रालय/विभाग द्वारा प्रभाव मूल्यांकन और योजनाओं का संशोधन/पुनः अंशांकन (एसपीईएल) किया जा सकता है।
- (v) प्रत्येक संबंधित मंत्रालय/विभाग सचिवों के अधिकार प्राप्त समूह (ईजीओएस) को क्षेत्रीय योजनाओं, उनके प्रभाव और योजनाबद्ध अगले कदमों की वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत कर सकता है।

#### 7.5 कार्रवाई:

रेल मंत्रालय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय, नागर विमानन मंत्रालय, खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय, विद्युत मंत्रालय, रसायन और उर्वरक मंत्रालय, दूरसंचार विभाग, कोयला मंत्रालय, इस्पात मंत्रालय, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय, आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय, विद्युत मंत्रालय।

दक्ष लॉजिस्टिक्स के लिए क्षेत्रीय योजनाओं की (एसपीईएल) सामान्य व्याख्या/सूचना और क्षेत्र परिशिष्ट क 2 में दिए गए हैं।

#### 8: लॉजिस्टिक्स पार्कों के विकास की सुविधा:

##### 8.1 समस्या

- i. उप-इष्टतम उपयोग और क्षमता साझा की कमी के कारण लॉजिस्टिक्स पार्कों की अपर्याप्त उपलब्धता, संचालन में कम दक्षता के कारण उच्च व्यावसायिक जोखिम, एकीकृत मास्टर प्लानिंग की कमी आदि।
- ii. जटिल नियामक व्यवस्था, एक-एक करके मंजूरी, व्यापक और सामंजस्यपूर्ण प्रणाली मानकों और अनुमोदन प्रक्रियाओं के अभाव के कारण नए लॉजिस्टिक्स पार्कों के विकास में चुनौतियां।
- iii. मौजूदा लॉजिस्टिक्स नेटवर्क/कनेक्टिविटी नोड्स में एकीकरण का अभाव, हैंडलिंग सिस्टम की परिचालन दक्षता, आर्थिक क्षेत्रों के लिए मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी में बाधा।

##### 8.2 प्रस्तावित समाधान

लॉजिस्टिक्स पार्क (जैसे मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क, वायु परिवहन स्टेशन, इनलैंड कंटेनर डिपो, कंटेनर परिवहन स्टेशन, कार्गो टर्मिनल, आदि) मध्यस्थ गतिविधियों हेतु (भंडारण, हैंडलिंग, मूल्यवर्धन, अंतर-मॉडल स्थानान्तरण, आदि) परिवहन नेटवर्क से जुड़ी आपूर्ति श्रृंखला के लिए हब हैं। लॉजिस्टिक्स पार्कों के विकास की सुविधा हेतु निम्नलिखित कदम उठाने की परिकल्पना की गई है:-

- i. निजी निवेश को प्रोत्साहित करने पर ध्यान केंद्रित करते हुए देश में लॉजिस्टिक्स पार्कों के विकास को सुगम बनाने के लिए दिशानिर्देशों की रूपरेखा का मसौदा बनाना।

- ii. बेहतर पहुँच, उन्नत लॉजिस्टिक्स दक्षता, इष्टतम उपयोग और कनेक्टिविटी के लिए पीएम गतिशक्ति एनएमपी पर उनकी मैपिंग करके लॉजिस्टिक्स पार्कों का एक नेटवर्क बनाना।

### 8.3 कार्यान्वयन, निगरानी और फीडबैक आधारित समीक्षा

- (i) लॉजिस्टिक्स डिवीजन, डीपीआईआईटी, संबंधित मंत्रालयों/विभागों, डोमेन विशेषज्ञों और अन्य हितधारकों के परामर्श से, लॉजिस्टिक्स पार्कों के विकास के लिए 2 महीने के भीतर दिशानिर्देशों की रूपरेखा तैयार करेगा।
- (ii) लॉजिस्टिक्स पार्कों के विकास के लिए दिशानिर्देशों की रूपरेखा अनुमोदन के लिए ईजीओएस को प्रस्तुत की जाएगी।
- (iii) लॉजिस्टिक्स पार्कों को पीएम गतिशक्ति एनएमपी पर मैप किया जाएगा ताकि बेहतर पहुँच को बढ़ाया जा सके, नेटवर्क के उपयोग को उन्नत बनाया जा सके, कनेक्टिविटी बढ़ाई जा सके और भौगोलिक क्षेत्रों में लॉजिस्टिक्स सेवाओं और यातायात के असंतुलित वितरण को हटाने के लिए समग्र योजना बनाई जा सके।

### 8.4 कार्रवाई:

रेल मंत्रालय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय, नागर विमानन मंत्रालय, केन्द्रीय अप्रत्यक्ष कर बोर्ड, राजस्व विभाग, वित्त मंत्रालय, लॉजिस्टिक प्रभाग, डीपीआईआईटी, वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय।

लॉजिस्टिक्स पार्कों और टर्मिनलों के लिए दिशानिर्देशों की रूपरेखा के लिए सामान्य सूचना, क्षेत्र और अधिदेश परिशिष्ट क 3 में दिए गए हैं।

### परिशिष्ट क 1

डिजिटल/आईटी सिस्टम/व्यक्तिगत प्लेटफॉर्म की सामान्य सूची में निम्न शामिल हैं:

I. यूनिकाइड इंटरफेस लॉजिस्टिक्स प्लेटफॉर्म (यूलिप) और अंतराल क्षेत्रों में उपयोग के मामले एक सामान्य डेटा स्टैक प्लेटफॉर्म (यूलिप) है जो सभी प्रासंगिक डिजिटल/आईटी सिस्टम/व्यक्तिगत प्लेटफॉर्म को एकीकृत करने के लिए (एपीआई के माध्यम से) महत्वपूर्ण अंतराल क्षेत्रों में उपयोग के ऐसे निम्न मामलों हैं:-

- सिक्योर्ड लॉजिस्टिक्स डॉक्यूमेंट एक्सचेंज (एसएलडीई) प्लेटफॉर्म घरेलू और एक्जिम ट्रेड में दस्तावेजों के वास्तविक आदान-प्रदान को बदलने और विभिन्न व्यापार संबंधी परक्राम्य और अन्य दस्तावेजों के सुरक्षित, निर्बाध, डिजिटल अन्तरण की सुविधा प्रदान करता है।
- सीएफएस, आईसीडी, पत्तनों आदि पर कंटेनर के रखने के समय की प्रभावी निगरानी के माध्यम से टर्नअराउंड समय को कम करके देश में कंटेनर उपलब्धता में सुधार के लिए एक डिजिटल डैशबोर्ड।
- अधिकारियों को सभी पृष्ठभूमि/आंतरिक गतिविधियों को ऑनलाइन करने की अनुमति देने के लिए जोखिम प्रबंधन सिद्धांतों के आधार पर पीजीए के लिए आयात निकासी प्रणाली, जिससे एनओसी जारी किया जा सके।
- जीएचजी कैलकुलेटर परिवहन मोड के आधार पर प्रति शिपमेंट कार्बन उत्सर्जन डेटा की गणना करता है।
- सड़क और रेल के बीच माल ढुलाई की तुलना के लिए तुलनात्मक फ्रेट इंडेक्स और फ्रेमवर्क।
- अपराधों के वास्तविक निरीक्षण को कम करने और सड़क पर अनुपालन के बोझ और देरी को कम करने में मदद करने के लिए जोखिम प्रबंधन सिद्धांतों का उपयोग करने वाले राज्यों और केंद्रीय प्रवर्तन एजेंसियों के लिए स्मार्ट रोड एनफोर्समेंट ऐप के विकास और उसे अपनाए जाने को प्रोत्साहित करना।

ट्रकों के लिए विजिविलिटी और ट्रैक-एंड-ट्रेस, डिलीवरी का इलेक्ट्रॉनिक प्रमाण, देश भर में अंतिम छोर डिलीवरी में देरी को कम करने के लिए प्रत्येक गंतव्य के लिए एक डिजिटल समाधान सिस्टम, आदि सहित अन्य डिजिटल पहल।

## परिशिष्ट क 2

दक्ष लॉजिस्टिक (एसपीईएल) के लिए क्षेत्रीय योजनाओं की सामान्य व्याख्या/सूचना और क्षेत्र में निम्न शामिल हैं:

- i. रोलिंग और फ्लोटिंग स्टॉक इन्फ्रा के विकास के लिए रणनीति, अन्य बातों के साथ-साथ कंटेनरों के स्थानीय निर्माण को बढ़ावा देने के लिए कदम तथा रोलिंग और फ्लोटिंग स्टॉक डिजाइन, सामग्री हैंडलिंग सिस्टम (जैसे वेयरहाउस ऑटोमेशन, रोबोटिक प्रोसेस ऑटोमेशन, आदि), मूल्य निर्धारण रणनीति, उत्पादन योजनाएं (क्षमता साझा करने की बढ़ते क्षेत्रों सहित) ट्रेक और ट्रेस करने के लिए डिजिटल समाधानों का सूट, खाली यात्राओं को कम करना आदि, में प्रौद्योगिकी और नवप्रवर्तन के उपयोग को बढ़ावा देना शामिल है।
- ii. प्रत्येक क्षेत्र में पूर्णतया परिवहन की निगरानी के लिए डिजिटल प्रणाली, मूल्यांकन के लिए डेटा स्ट्रीम कैप्चर करना और मोड पर लागत की तुलना करना, आदि (कमांड-एंड-कंट्रोल केंद्रों के साथ जीपीएस/आरएफआईडी, इत्यादि)।
- iii. दोहराव से बचने के लिए अन्य मोड के साथ एकीकरण की रणनीति, शुरू से अंत तक (एंड-टू-एंड) कनेक्टिविटी उपलब्ध कराना। तकनीकी और वाणिज्यिक रूप से व्यवहार्य (रो-रो) होने वाली ओडी की पहचान करके सड़क से रेल की ओर इंटरमॉडल शिफ्ट को बढ़ावा देना। ओडी पैयर में सबसे अधिक प्रतिस्पर्धी माल ढुलाई दरों की पहचान के लिए डिजिटल उपकरण, जीएचजी उत्सर्जन कैलकुलेटर विकसित करके परिवहन के स्थायी मोड को बढ़ावा देना।
- iv. क्षेत्रों के बीच नियामक इंटरफेस में सुधार, नियामक संरचना में अंतराल को कम करने, मानकीकरण को बढ़ावा देना, औपचारिकता, अंतर-संचालन; दस्तावेज, प्रारूपों, प्रक्रियाओं और देयता व्यवस्था में विखंडन को दूर करने हेतु कार्रवाई मदा।
- v. व्यक्तिगत मांग पक्ष लॉजिस्टिक क्षेत्रों की आपूर्ति श्रृंखला के लिए, क्षेत्रीय प्राथमिकताओं पर ध्यान देने के साथ प्रासंगिक उत्पादन और खपत क्लस्टरों और एकीकृत केन्द्रों के साथ कनेक्टिविटी आवश्यकताओं हेतु कार्रवाई मदा। वैश्विक सर्वोत्तम परिपाटियों के आधार पर नवीकरणीय ऊर्जा के उपयोग, रिसाइक्लिंग इकाइयों के प्रावधान, पर्यावरण अनुकूल पैकेजिंग, अपशिष्ट अपवाह प्रबंधन और सामग्री प्रवाह इष्टतमीकरण के माध्यम से आपूर्ति श्रृंखला में स्थायित्व को बढ़ावा देने पर बल दिए जाने की आवश्यकता है।
- vi. रेल मंत्रालय (एमओआर), सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) और पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) के लिए क्षेत्रीय योजनाओं के पहलुओं में खतरनाक सामानों से संबंधित सुरक्षित, कुशल और सतत लॉजिस्टिक पर कानूनी और वैधानिक अनुपालन आवश्यकताओं, उपलब्ध मानकों, मानक संचालन प्रक्रियाओं, दिशानिर्देशों, सर्वोत्तम प्रथाओं और मामले के उदाहरणों, प्रबंधन प्रणालियों, कार्मिकों और कौशल की आवश्यकता आदि, का एक संग्रह शामिल करें। यह उद्योग, प्रबंधकों और पर्यवेक्षकों सहित सार्वजनिक और निजी एजेंसियों में संबंधित एजेंसियों और हितधारकों के लिए एक संदर्भ दस्तावेज के रूप में मदद करेगा, जो उचित अवसंरचना के प्रावधान और इसके सुरक्षित संचालन और रखरखाव को सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार हैं। इससे बीआईएस जैसे मानक स्थापित करने वाले संगठनों को जहां कहीं भी आवश्यक हो, नए या अतिरिक्त मानक विकसित करने में मदद मिलेगी।
- vii. लॉजिस्टिक आपूर्ति श्रृंखला के लचीलेपन में सुधार के लिए रणनीति, स्थिरता और नवप्रवर्तन को बढ़ावा देने के उपाय और क्षमता निर्माण और नोडल अधिकारियों का सशक्तिकरण।
- viii. प्रतिक्रियात्मक कार्य योजना बफर स्टॉक के लिए रोडमैप के रखरखाव, वैकल्पिक स्रोतों की पहचान, प्रमुख वस्तुओं के रणनीतिक भंडार के विकास इत्यादि के साथ-साथ पूर्व-चिह्नित समस्याओं (जैसे दुर्घटनाएं, आपात स्थिति, युद्ध स्थिति, व्यापार व्यवधान, आदि), आवश्यक आपूर्ति श्रृंखला (भोजन, ईंधन, ऑक्सीजन, कोयला, आदि के लिए), महत्वपूर्ण कार्गो, प्रतिक्रियात्मक अंतराल इत्यादि, पर आधारित होनी चाहिए।
- ix. सम्पूर्ण लॉजिस्टिक क्षेत्र की स्थिरता में सुधार करने के लिए, अभिग्रहण को बढ़ावा देने के उपायों को शामिल करने, ऊर्जा दक्षता और पर्यावरणीय फुटप्रिन्ट और सर्कुलर अर्थव्यवस्था के मुद्दों को वित्तीय प्रोत्साहन, नियामक हस्तक्षेप, जहां आवश्यक हो, आदि के माध्यम से समाधान करने की योजना है।

- x. बंदरगाहों, हवाई अड्डों और रेल टर्मिनलों जैसे प्रमुख क्रॉस-डॉकिंग बिंदुओं, खेतों के पास रणनीतिक रूप से स्थित थोक अनाज, दालों आदि के साइलो-बेस्ड कॉम्पैक्ट वर्टिकल स्टोरेज जैसी वस्तुओं के दक्ष भंडारण और हैंडलिंग सुविधाओं के विकास के लिए प्रावधान।
- xi. लॉजिस्टिक्स क्षेत्र में नवप्रवर्तन/स्टार्ट-अप परिवेश को बढ़ावा देने के लिए, इन्वेस्ट इंडिया, डीपीआईआईटी को लॉजिस्टिक्स क्षेत्र में स्टार्ट-अप को बढ़ावा देने हेतु स्टार्ट-अप विचारों की पहचान, प्रतियोगिताओं का आयोजन, इनक्यूबेशन/त्वरित सहायता, स्टार्ट-अप पुरस्कार, आदि प्रदान करने के लिए एक प्रणाली विकसित और संस्थापित करनी है।

**II. सामान्य मदों के अलावा, विशिष्ट मदों को अन्य बातों के साथ-साथ क्षेत्रीय योजनाओं के दक्ष लॉजिस्टिक (एसपीईएल) हेतु शामिल किया जाना है:**

- i. रेल मंत्रालय समय सारणी/निर्धारित माल ढुलाई सेवाओं और रेल माल ढुलाई सेवाओं की प्रतिस्पर्धात्मकता के माध्यम से सेवा विश्वसनीयता में सुधार के लिए कार्रवाई मदों को निर्धारित कर सकता है; रेल-आधारित आपूर्ति श्रृंखलाओं की लागत को कम करना, जैसे पीएम गतिशक्ति सिद्धांतों के अनुरूप एक सहयोगी रूप से - रेल साइड लॉजिस्टिक्स पार्क विकसित करना और रेलवे नेटवर्क पर निजी टर्मिनलों को मंजूरी देने और स्थापित करने में देरी; समर्पित फ्रेट कॉरिडोर, शहर / राज्य सरकारों के साथ समन्वित लॉजिस्टिक्स योजना को बढ़ावा देना, प्रथम और अंतिम किनारे की कनेक्टिविटी सहित एंड-टू-एंड समाधान, पूर्ण पारदर्शिता, प्रक्रियाओं को सुव्यवस्थित करना।
- ii. सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ट्रक और ट्रेस के लिए डिजिटल सिस्टम के विकास और कार्गो की पूर्ण उपलब्धता, सड़कों पर अनुपालन बोझ को कम करने, और ट्रक की आवाजाही की विश्वसनीयता को मापने, ट्रक ड्राइवर्स की कमी का समाधान करना जिसमें पिट-स्टॉप, सामाजिक सुरक्षा, काम / आराम के घंटों की निगरानी के लिए डिजिटल सिस्टम आदि के लिए रणनीति तैयार कर सकता है।
- iii. पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) ऐसी रणनीतियाँ बना सकता है जो अन्य पद्धतियों से निकासी को बढ़ावा दें, जैसे प्रवर्तन के लिए स्मार्ट और जोखिम-आधारित प्रणाली (पीजीएस के लिए आयात स्वीकृति प्रणाली / प्रयोगशाला परीक्षण प्रक्रिया प्रवाह के लिए ऑनलाइन प्रणाली), आईसीडीएस/सीएफएस कलस्टर में धारण क्षमता और व्यापार बफरिंग के लिए प्रणाली, जहाज के टर्नअराउंड समय में सुधार और रूकने के समय को कम करना, जलमार्गों पर मोडल शिफ्ट का संवर्धन, करना (पीएम गतिशक्ति उद्देश्यों के अनुरूप समर्पित तटीय शिपिंग और अंतर्देशीय जलमार्ग फ्रेट कॉरिडोर के माध्यम से)। पोतों के लिए सुविधाजनक वित्तपोषण योजनाएं/कार्यक्रम, पोत और कार्गो संबंधी प्रभारों पर रियायतें, और अंतिम किनारे तक रेल और सड़क संपर्क सहित समर्पित तटीय माल कॉरिडोर को विकसित किया जाना।
- iv. नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) ऐसी रणनीतियाँ बना सकता है जो मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क (एमएमएलपीएस), भंडारण, ड्रोन डिलीवरी को बढ़ावा देने आदि पर विशेष ध्यान देने के लिए हवाई माल ढुलाई के लिए अप्रयुक्त हवाई पट्टियों के उपयोग की रणनीति; एयर कार्गो टर्मिनलों के सेवा स्तर कार्यनिष्पादन की निगरानी के लिए संस्थागत मजबूत तंत्र (निगरानी समिति) जैसी सुविधाओं के सह स्थापित हवाई माल ढुलाई स्टेशन (एएफएस) के विकास में सहायता करती है।
- v. पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपीएनजी) अन्य पद्धतियों से पाइपलाइनों में स्थानांतरित किए जाने, लक्षित मोडल शिफ्ट के लिए रणनीति और कार्य योजना; राइट ऑफ वे (आरओडब्ल्यू) अनुमोदन के लिए तकनीकी दिशानिर्देश, अन्य रैखीय परिवहन नेटवर्क (रेलवे पटरियों/राजमार्गों आदि के समानांतर/या उसके नीचे चलने वाले) के साथ समन्वित रूप में पाइपलाइन/अवसंरचना का विकास करने के लिए यातायात प्रवाह की पहचान के लिए सिद्धांत और मानदंड निर्धारित कर सकता है।
- vi. संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय एकीकरण और गैर-एकीकरण केंद्रों हेतु, फर्स्ट माइल और लास्ट-माइल कनेक्टिविटी के लिए भारतीय डाक अवसंरचना और मानव संसाधनों के उपयोग के लिए रणनीति निर्धारित कर सकता है।

- vii. **केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड** स्मार्ट प्रवर्तन, आयात स्वीकृति प्रणाली, लॉजिस्टिक पार्कों (आईसीडी/सीएफएस/एएफएस, इत्यादि) में निवेश को बढ़ावा देने के लिए नीति के कार्यन्वयन, दक्ष लॉजिस्टिक के लिए डिजिटल डेटा-आधारित प्रणालियों के विकास की सहायता करने और एनसीटीएफ/एनटीएफएपी एजेंडा के एकीकरण और मल्टीमॉडल परिवहन में कराधान के मामले के समाधान के लिए योजना बना सकता है।

### परिशिष्ट क 3

**लॉजिस्टिक्स पार्कों के लिए फ्रेमवर्क दिशानिर्देशों की सामान्य सूचना, क्षेत्र और अधिदेश में निम्न शामिल हैं:**

- i. लॉजिस्टिक्स पार्क (जैसे मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क, एयर फ्रेट स्टेशन, अंतर्देशीय कंटेनर डिपो, कंटेनर फ्रेट स्टेशन, कार्गो टर्मिनल, आदि) परिवहन नेटवर्क पर नोड हैं जहां कार्गो को एक या कई कार्यों को पूरा करने के लिए 'रोका' जा सकता है जैसे एकत्रीकरण, भंडारण, ट्रांसशिपमेंट, वितरण और मूल्य वर्धित सेवाएं। इसलिए, लॉजिस्टिक्स पार्क लॉजिस्टिक्स नेटवर्क का एक अभिन्न अंग हैं।
- ii. लॉजिस्टिक्स पार्कों के विकास के लिए दिशानिर्देशों की रूपरेखा पीएम गतिशक्ति के तहत परिकल्पित मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी को बढ़ाने के लिए अभिन्न हैं। यह विचार किया गया है कि दिशानिर्देश विशेष रूप से पीपीपी की सुविधा के लिए मॉडल रियायत समझौतों, समन्वित विकास (कई राज्य और सरकारी विभागों के साथ) और निगरानी के लिए मजबूत संस्थागत तंत्र; एक सामान्य वर्गीकरण / नामकरण, परिभाषाएँ, सभी नोड्स के निर्माण के लिए आकार की आवश्यकता और अन्य तकनीकी विवरणों; लॉजिस्टिक्स पार्क इत्यादि के अनुमोदन के लिए एसओपी और डिजिटल रूप से सक्षम प्रक्रिया विकास के माध्यम से एमएफएलपी, आईसीडी, सीएफएस, एएफएस आदि सहित ग्रीनफील्ड लॉजिस्टिक में निवेश को बढ़ावा देंगे। इसके अलावा, समान सुविधाओं में वैकल्पिक उपयोग को प्रोत्साहित करके, इंटरऑपरेबिलिटी को चलाने के लिए मानकों को विकसित कर ब्राउनफील्ड लॉजिस्टिक्स पार्कों के इष्टतम उपयोग को सुविधाजनक बनाने पर ध्यान केंद्रित किया जाएगा।
- iii. इन दिशानिर्देशों का उद्देश्य लॉजिस्टिक्स पार्कों में निजी और सार्वजनिक निवेश प्राप्त करना, अवसंरचना के इष्टतम उपयोग के माध्यम से संचालन में दक्षता, कुशलता, लचीलापन और लागत प्रभावशीलता को बढ़ावा देना और सशक्त बनाना तथा पारदर्शी सूचना सृजित करना है।

उपलब्धता बढ़ाने के लिए, नेटवर्क के उपयोग को अनुकूलित करने और भौगोलिक क्षेत्रों में लॉजिस्टिक सेवाओं और यातायात के असंतुलित वितरण को दूर करने के लिए समग्र योजना की सक्षमता के लिए, पीएम गतिशक्ति एनएमपी पर इन सुविधाओं की मैपिंग करके लॉजिस्टिक्स पार्कों का एक नेटवर्क बनाया जाएगा।

**MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY**  
**(Department for Promotion of Industry and Internal Trade)**  
**NOTIFICATION**

New Delhi, the 28th September, 2022

**S.O. 4575(E).**—The Union Cabinet in its meeting held on 21.09.2022, approved the following proposals:

- (a) The National Logistics Policy, 2022, (**enclosed at Annexure A**), and;
- (b) To authorize the Department to take decision in respect of any modification or consequential changes deemed necessary for implementation of the National Logistics Policy within the broad contours approved by the Cabinet, and based on the recommendations of the Empowered Group of Secretaries (EGoS).

2. Accordingly, the National Logistics Policy 2022 is hereby notified for implementation with immediate effect.

[F. No. 63/Logistics/2018 (E-64290)]

SURENDRA KUMAR AHIRWAR, Jt. Secy.



## NATIONAL LOGISTICS POLICY 2022

1.1 Logistics efficiency is a function of infrastructure, services (digital systems/processes/ regulatory framework) and human resource. The PM GatiShakti National Master Plan (NMP) for multimodal connectivity infrastructure to various economic zones, has been launched. PM GatiShakti National Master Plan is a transformative approach for improving logistics efficiency and reducing logistics cost, with focus on integration of existing and proposed infrastructure development initiatives of different agencies, to ensure first and last mile connectivity, for seamless movement of people and goods.

1.2 While development of integrated infrastructure and network planning is envisaged to be addressed through the PM GatiShakti National Master Plan, for efficiency in services (processes, digital systems, regulatory framework) and human resource, the National Logistics Policy is the logical next step. This will provide a comprehensive agenda for development of entire logistics ecosystem.

### 2. Definition

‘Logistics’ means Transportation & handling of goods between points of production and consumption, storage, value addition and allied services. The 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. This system is operated under a framework through a workforce with a wide range of knowledge of skills and technologies.

### 3. Vision and Objectives

3.1 The vision of the National Logistics Policy is “To develop a technologically enabled, integrated, cost-efficient, resilient, sustainable and trusted logistics ecosystem in the country for accelerated and inclusive growth.”

3.2 Accordingly, the key objectives of the policy are:

- a) **Integration:** to promote inter-modality, multi-modality through seamless integration of processes, digital systems, policies/plans and legislative requirements.
- b) **Optimization:** to promote and ensure optimal utilization of logistics infrastructure/assets/facilities through synergetic usage.
- c) **Standardization:** of physical assets, processes, taxonomy, benchmarking of service quality standards, in the logistics sector.
- d) **Modernization:** to promote greater adoption of information communication technology, upgraded infrastructure, use of drones, automation, innovation, green logistics, international best practices and facilitate integration with global value chain.
- e) **Formalisation:** to reduce fragmentation in the sector, promote excellence, mainstream logistics in higher education, upskilling and re-skilling of existing workforce.
- f) **Democratization:** to promote inclusivity by addressing needs of logistics supply and user side (agriculture and manufacturing sector and internal and external trade) and encourage public-private participation.

### 4. Targets

Targets for achieving the vision of the National Logistics Policy are to (i) Reduce cost of logistics in India to be comparable to global benchmarks by 2030; (ii) improve the Logistics Performance Index ranking - endeavor is to be among top 25 countries by 2030; and (iii) create data driven decision support mechanism for an efficient logistics ecosystem.

## 5. Strategies for achieving the targets:

5.1 **Reduction in logistics costs** is planned to be attained through measures that improve efficiency in transport, warehousing, inventory management, and regulatory matters and order processing.

5.1.1 **Improvement in transportation** through migration towards relatively more efficient, economical and environmentally sustainable modal mix; improvement in efficiency of transport systems through promoting development of multimodal interconnected infrastructure; and Sectoral Plans for Efficient Logistics thereby addressing the issues of first and last mile, innovations in the design of rolling and floating stock and associated material handling, collaborative usage of logistics infrastructure and smart enforcement for minimizing detentions. The policy would provide road map for assessment of requirements of capacities and potentials of ports/multimodal logistics hubs, parks/cargo terminals, etc., logistics for efficient harnessing of natural resources, promote use of drones, automation, new technologies for logistics, among others.

5.1.2 **Improvement in warehousing** through (a) enabling adequate development of warehouses with optimal spatial planning using the PM GatiShakti NMP and facilitating private investments in warehouses; (b) facilitating improvement in efficiency, productivity and quality services in warehousing through promotion of standards, rewarding excellence and promoting digitization (use of Artificial Intelligence (AI)/Machine Learning (ML)/warehouse automation); (c) development of a framework guideline for Logistics Parks to streamline approval processes, facilitate investments and allow optimal utilization.

5.1.3 **Improvement in Inventory management** through improvements in reliability of supply chains by promotion of digitalisation to facilitate tracking, improved predictability and visibility of replenishment orders, improvements in speed of transit by adoption of smarter enforcement, and de-risking of supply chains through resilient infrastructure planning and implementation.

5.1.4 **Improved efficiency in regulatory matters and order processing** is envisaged to facilitate development of a regulatory and policy environment wherein government policies would not act as an impediment to infrastructure development in the country, and also to promote and support investments by all stakeholders including the private sector. This is intended to be achieved by (a) facilitating simplification of regulatory processes, promoting standardization and digitalization for greater integration and inter-operability, (b) easing interface between industry and government, (c) facilitating addressing of gaps in the existing policies, liability regimes, etc., and (d) promoting a robust ecosystem of innovative digital solutions, development of digital solutions, integrating logistics related digital systems through a unified digital platform.

5.2 **Logistics Performance Index (LPI):** To improve India's ranking in LPI, facilitate identification and resolution of issues related to logistics capacity, last-mile connectivity gaps, ground level operation and infrastructure. In addition, develop a compendium of reforms, in consultation with stakeholders and based on periodic reviews, to act upon, for improvement of India's ranking,

5.3 **Development of data driven systems for monitoring various components of the logistics ecosystem to enable higher logistics efficiency,** is envisaged through (a) the PM GatiShakti National Master Plan; (b) the Unified Logistics Interface Platform (ULIP); (c) the 'Logistics Ease Across Different States' (LEADS) study for monitoring logistics performance across states, and; (d) development of a robust standardized methodology for calculating logistics costs and institutionalizing regular national assessment of logistic costs in the economy.

## 6. Monitoring and Coordination

6.1 PM GatiShakti establishes an institutional framework to bring into action the whole of government approach for implementing its vision. Accordingly, the apex body - an Empowered Group of Secretaries (EGoS) has been setup and mandated inter alia, to review and monitor implementation of the National Master Plan, adopt framework and norms for undertaking any amendments in the NMP, align various initiatives on development of a common integrated portal which serves the needs of all stakeholders, issue appropriate directions for achieving the objectives for compliance to guiding principles of the NMP. The Network Planning Group (NPG) with heads of

network planning divisions of infrastructure ministries for unified planning and integration of the proposals has been constituted, which will be supported by a Technical Support Unit (TSU).

6.2 Utilize the existing institutional framework i.e., Empowered Group of Secretaries (EGoS) created under the PM GatiShakti National Master Plan for monitoring implementation of the policy and action plan. EGoS will set up a “Services Improvement Group” (SIG) on the pattern of Network Planning Group (NPG) for monitoring of improvements pertaining to processes, regulatory and digital improvements in logistics sector. The SIG will comprise of officers nominated from concerned Ministries/Departments in addition to the relevant members of the Network Planning Group (NPG) such as Ministry of Housing and Urban Affairs (MOHUA), Department of Revenue, Department of Commerce.

## 7. Implementation of the National Logistics Policy

7.1 The Policy will be implemented through a **Comprehensive Logistics Action Plan (CLAP)**. The interventions under the CLAP are divided into specific key action areas, including (i) Integrated Digital Logistics Systems, (ii) Standardization of physical assets & benchmarking service quality standards, (iii) Logistics Human Resources Development and Capacity Building, (iv) State Engagement, (v) EXIM (Export-Import) Logistics, (vi) Service Improvement framework, (vii) Sectoral Plan for Efficient Logistics and (viii) Facilitation of Development of Logistics Parks. A detailed overview is at **Appendix-A**.

7.2 Effective implementation of interventions would be achieved by framing and vetting of the planned interventions by concerned line ministries and stakeholders.

7.3 Financial and fiscal incentives, by way of review of GST rates, and regulatory interventions to promote multimodal transportation, optimal modal mix, higher throughputs, energy efficiency through adoption of technologies, etc. would be developed through the relevant line ministries and will be invoked when feasible and necessary. In areas where immediate mandatory interventions are not advisable, methods such as development of comprehensive recommendatory guidelines, awards to promote best practices, certification of excellence based on pre-decided benchmarks, and digital systems, will be adopted.

7.4 Given the dynamic nature of this sector, the revised set of priorities and rules/processes/procedures adopted during the course of implementation of the Policy would be reviewed and suitably taken into account.

## Appendix-A

### Comprehensive Logistics Action Plan (CLAP)

The Comprehensive Logistics Action Plan (CLAP) under the National Logistics Policy 2022 is divided into specific key action areas. Details are given below.

#### 1: Integrated Digital Logistics Systems:

##### 1.1 The Problem

Digital systems and interfaces of line ministries/ departments exist in silos, no common interface for data sharing and use, and no digital tool to provide a means for performance monitoring and network planning, which utilizes multiple data streams.

##### 1.2 Proposed Solution

Develop a system of unified logistics interface to link multiple data sources and develop cross sectoral use cases for logistics stakeholders.

##### 1.3 Implementation, Monitoring and Feedback based Review

###### 1.3.1 Action for Digital Integration across Ministries / Departments: Logistics Division, DPIIT to:

- i. Engage different MSPs for development, operation, and maintenance of Unified Logistics Interface Platform (ULIP) – to integrate all logistics-related digital portals and IT solutions.

- ii. Coordinate with concerned line ministries for data sharing.
- iii. Soft Launch of the initiative in 6 (six) months

### **1.3.2 Action for Digital Gap Areas:**

Logistics Division, DPIIT will arrange development of Proof of Concept (PoC) for cross sectoral use cases for logistics stakeholders to address gap areas including Secured Logistics Document Exchange (SLDE) platform (launch in 6 months), digital dashboard to improve container information and availability, Truck Visibility and Positioning Platform (TVPP), Electronic Logging Device (ELD), Import Clearance System for PGAs, Smart Road Enforcement app, etc.

### **1.4 Action by**

Ministry of Railways, Ministry of Road Transport and Highways, Ministry of Ports, Shipping and Waterways, Ministry of Civil Aviation, Central Board of Indirect Taxes, Department of Revenue, Ministry of Finance, BISAG-N, Department of Telecommunications, Department of Food & Public Distribution, Department of Commerce, Logistics Division, DPIIT, Ministry of Commerce and Industry.

General list of digital/IT systems/ individual platforms is placed at **Appendix - A1**.

## **2: Standardization of physical assets and benchmarking of service quality standards:**

### **2.1 The Problem**

Lack of Standardization of physical assets and benchmarking of service quality standards used in logistics operations impedes inter-operability, predictability in service levels and efficient multi-modal logistics.

### **2.2 Proposed Solution**

Enhance interoperability, minimize handling risks, undertake process optimization, and improve ease of doing business, through standardization of physical assets and benchmarking of service quality standards in logistics including transportation infrastructure (fixed and rolling), terminal handling, warehousing, temperature-controlled logistics, packaging, etc.

### **2.3 Implementation Roadmap and Monitoring**

- i. Logistics Division, DPIIT will in coordination with the relevant standard setting agencies (Bureau of Indian Standards, Institute of Packaging, Food Safety Standards Authority of India, Telecom Regulatory Authority of India, Telecommunications Standards Development Society, India (TSDSI), Telecommunications Engineering Centre (TEC), etc.) develop standards for physical assets (containers, trucks, warehousing including temperature-controlled storages; transportation, terminals, etc.), and service benchmarking (service levels and design standards for sustainable packaging) with due regard to existing international recommendations to ensure inter-operability across modes/asset classes, increase in containerization, reduction in logistics costs, improved logistics efficiency, etc. The necessary standards to be collated and compiled in 6 (six) months.
- ii. To facilitate adoption, nodal ministries will devise light touch methods within 9 (nine) months including financial incentives, a system of grading, rating, and certification of excellence through awards for logistics service providers, etc., along with regulatory action, wherever necessary.

### **2.4 Impact Assessment and Feedback based review**

Half yearly reports to be submitted to EGoS for review and suitable changes in standards to be made by relevant standard setting agencies in consultation with nodal Ministries/Departments.

### **2.5 Action by**

Ministry of Railways, Ministry of Road Transport and Highways, Ministry of Ports, Shipping and Waterways, Ministry of Civil Aviation, Bureau of Indian Standards, Department of Food and Public Distribution, Logistics

Division, DPIIT, Ministry of Commerce and Industry, Indian Institute of Packaging, Ministry of Commerce and Industry.

### **3: Logistics Human Resource Development and Capacity Building**

#### **3.1 The Problem**

- i. Insufficient courses and programmes in logistics and supply chain management in higher education, at graduate and post-graduate levels.
- ii. Lack of skilled manpower.
- iii. Inadequate system for job role identification, competency mapping, curriculum approval, quality audit, and use of technology.
- iv. Inadequate capacity in relevant ministries and departments handling logistics related infrastructure or policy issues, at the central and state level, for better coordination, execution and implementation of projects, policies, and regulations.

#### **3.2 Proposed Solution**

Develop an overarching logistics human resource strategy and under its guiding principles, line ministries to develop action plans to address skill development related and internal capacity building challenges in the respective sector.

#### **3.3 Implementation Roadmap and Monitoring**

- i. A study on gap assessment in job roles and existing skilling ecosystem may be undertaken by MSDE by constituting a Task force with a mandate to identify actions areas (requirement of new courses, programs for skilling and re-skilling, etc.). Spread of logistics sector training institutes across states may also be assessed.
- ii. Based on stakeholder consultation, Logistics Sector-Skill Council (LSSC) ((under guidance of MSDE and Department of Higher Education) will pursue development of an overarching National Logistics Human Resource Strategy including mapping of each logistics sector job role to a nodal line Ministry/Department. The strategy will also provide a roadmap for promoting uniform presence of training institutes across the country. It may be developed within 6 months.
- iii. Nodal line Ministries/Departments, in coordination with MSDE may pursue development of action plans within 9 (nine) months to address skill development related and internal capacity building challenges in the respective sector. KPIs, timelines and milestones to be specified in the action plan.
- iv. (Department of Higher Education may identify 2-3 universities in each state to analyse the global scenario in terms of institutions and courses for capacity development. Mainstreaming logistics in higher education will be pursued by the Department of Higher Education/ Ministry of Skill Development and Entrepreneurship (MSDE), through inclusion of additional courses of logistics and supply chain at graduate and post graduate level. The courses may be developed within 6 (six) months.
- v. Development of training programs for integrated capacity building and technical support unit under PM GatiShakti may be facilitated by the Capacity Building Commission in collaboration with concerned line Ministries for integrated capacity building and leveraging shared learnings across sectors. Online content/training programmes/courses may be hosted on the iGOT platform.
- vi. Mandatory certificate courses with exams may be designed using iGoT platform for relevant levels in the state and central governments. In addition, online training courses pertaining to this PM GatiShakti and National logistics policy, also covering sensitization of country's legal and financial systems, developed by Ministry/Department concerned may be uploaded on iGOT Karmayogi platform as per procedure. GatiShakti and NLP related course content is suggested to be added to training curriculum of government training institutes, under infrastructure ministries and other related ministries.

- vii. Development of a Digital dashboard for tracking action taken under the logistics human resource strategy by concerned stakeholders to be pursued.

### **3.4 Impact Assessment and Feedback based review**

- i. LSSC (under guidance of MSDE) to conduct Annual State of Logistics Human Resource Survey for assessment of continuing skill gaps in the logistics sector (perception/data-based surveys involving user industry, logistics sector associations; ministries engaged in the PM GatiShakti NMP); employment in the sector, State Logistics Cells, internal capacities in ministries, impact of steps taken, etc.
- ii. Modification in plan(s) to be done based on overall feedback.

### **3.5 Action by**

Ministry of Skill Development and Entrepreneurship, Logistics Sector Skill Council, Department of Higher Education, Ministry of Railways, Ministry of Road Transport and Highways, Ministry of Ports, Shipping and Waterways, Ministry of Civil Aviation, Department of Food & Public Distribution, Capacity Building Commission, Logistics Division, DPIIT, Ministry of Commerce and Industry.

## **4: State Engagement:**

### **4.1 The Problem**

Lack of a system for continuous measurement of state-level logistics performance and provide support for improvement.

### **4.2 Proposed Solution**

Provide support for development of state/city level logistics plans, set up institutional framework to take action at city/state level, measure and monitor action by states and rank them.

### **4.3 Implementation, Monitoring and Feedback based Review**

- i. State governments to pursue development of State / UT and City logistics plans/policy. Plans/policy may provide a roadmap for development of intermodal infrastructure, improvement in logistics services, processes and regulatory regime, digital systems and capacity, along with institutionalizing a system of monitoring user perspective (through a set of cross-sectoral KPIs and clearly defined timelines and milestones) to improve logistics planning, provide necessary inputs for PM GatiShakti NMP. These plans are expected to improve efficiency of city logistics while reducing congestion/pollution and creating opportunities for accelerated economic growth.
- ii. The Logistics Division, DPIIT will conduct annual process of performance assessment of states through an indigenous Logistics Ease Across Different States (LEADS) index, along with handholding states/UTs in the development of their logistics ecosystems and provide a roadmap for improving logistics efficiency. This index is an indigenous data driven system, which practicality captures our country's requirements.
- iii. For monitoring changes in the logistics cost, Logistics Division in consultation with the stakeholders develop suitable framework for assessment of logistics cost at the national level. Also, based on the agreed framework conduct studies to assess the sectoral and overall logistics cost at National and sub-national levels on periodic basis.
- iv. To promote healthy competition, spread information about the inter-state rankings and create awareness on importance of efficient logistics, an Information, Education and Communication strategy under LEADS may be developed, which may inter alia cover appointment of public relation agency for information dissemination, developing a system of grading, rating, certification and excellence (GRACE) of logistics assets and their comparing performance across states.
- v. Future iterations of the scope of LEADS will recognize State / UT Governments for enabling holistic development of connectivity infrastructure through the PM GatiShakti.

**4.4 Action by**

State/UT Governments and City Administration, Logistics Division, DPIIT, Ministry of Commerce and Industry.

**5. EXIM Logistics:****5.1 The Problem**

- i. Infrastructure challenges, including last mile connectivity gaps between key gateway ports and relatively high transport costs between ports and hinterland.
- ii. Incomplete digitalization and procedural inefficiencies leading to suboptimal utilization and high cargo dwell time, inadequate legal and administrative mechanisms to drive transparency of freight charges and eliminate anti-competitive practices.
- iii. Lack of effective coordination to expedite development of strategic trade corridors.

**5.2 Proposed Solution**

Addressing infrastructure and procedural gaps in India's EXIM connectivity and create efficient and reliable logistics network, with transparent and streamlined cross-border trade facilitation, for improved trade competitiveness and greater integration of India with regional and global value chains.

**5.3 Implementation, Monitoring and Feedback based Review**

- i. Logistics Division, DPIIT through the mandate of Working Group on Infrastructure under National Committee of Trade Facilitation (NCTF) will identify critical EXIM infrastructure related issues. This will be done through stakeholder's consultations and a digital tool for monitoring operational performance of gateway infrastructure, assessments of procedural efficiency, etc.
- ii. Based on the above, develop a National Trade Facilitation Action Plan (NTFAP), including mapping of issues to concerned line ministries / departments will be developed.
- iii. Working Group through an independent agency will develop a digital dashboard for constant monitoring of resolution and identification of necessary reforms.
- iv. Relevant issues emanating from the action plan will be taken up by the NPG/SIG to achieve the mandate of PM GatiShakti.

**5.4 Action by**

Central Board of Indirect Taxes, Department of Revenue, Ministry of Finance, Ministry of Railways, Ministry of Road Transport and Highways, Ministry of Ports, Shipping and Waterways, Ministry of Civil Aviation, Logistics Division, DPIIT, Ministry of Commerce and Industry.

**6. Services Improvement Framework****6.1 The Problem**

- i. Improvements needed in customer facing regulatory regime including laws, policies, rules and procedures, associated documentation and approval processes.
- ii. Complex processes, excessive documentation, fragmented regulatory environment and liability regimes across modes; lack of legislative framework for standard practices for digitalization, standardization.

**6.2 Proposed Solution**

Improving regulatory interface to enable seamlessness between sectors, promote standardization, formalization, inter-operability; eliminate fragmentation in documentation, formats, processes and liability regimes; reduce gaps in regulatory architecture.

### 6.3 Implementation, Monitoring and Feedback based Review

- i. The Proposed mechanism for user interactions inter alia, will cover:
  - a. Existing institutional mechanism of SCOPE (Standing committee for promotion of export) and Inter-Ministerial committee (IMC) for Logistics.
  - b. Logistics Ease Across Different States (LEADS) survey.
  - c. Interactions with industry associations.
  - d. Interactions with ministries, states/UTs.
- ii. It is proposed to form a Service Improvement Group (SIG), comprising of officers nominated from nodal ministries (MOHUA, CBIC, etc. and infrastructure ministries /departments notified as members of NPG) on lines of NPG. Unresolved user issues pertaining to services, documentation, processes, policy, etc. may be resolved through the SIG, along with identification of interventions for improving user interface (to promote inter-operability; eliminate fragmentation in documentation, formats, processes and liability regimes; reduce gaps in regulatory architecture).
- iii. Concerned line Ministries/Departments may develop digital system for registering and monitoring resolution of user industry issues / grievances. These systems may have pre-defined service-level agreements/SOPs indicating inter-ministerial and inter-departmental hierarchy for escalation and resolving issues, action parameters for evaluating efficiency and time taken in issue resolution/management.
- iv. For harmonization of legal requirements and streamline liability regime and dispute resolution in the logistics sector, the Logistics Division, DPIIT will constitute an Inter-Ministerial Drafting Committee to assess the need for legislative changes in the sector. The mandate of the Inter-Ministerial Drafting Committee will inter alia, include analysis of existing laws to explore specific gaps or lack of coverage, identify appropriate administrative or legislative measures needed to close the gap to achieve the following:
  - a. Simplified documentation with common terminology wherever possible in existing carriage acts.
  - b. Regulatory provisions for transparency in freight charges, other fees and levies to ensure fair and reasonable competition, in consultation with relevant agencies, and using existing regulatory architecture, wherever possible.
  - c. Guidelines for development of digital systems and maintaining digital data across ministries / departments in a standardized manner, so that the technical architecture of different digital systems are compatible and enable integrations and data sharing.

### 6.4 Action by

Ministry of Railways, Ministry of Road Transport and Highways, Ministry of Ports, Shipping and Waterways, Ministry of Civil Aviation, Ministry of Power, Department of Telecommunications, MNRE, Ministry of Power, Department of Telecommunications, Ministry of New and Renewable Energy (MNRE), Central Board of Indirect Taxes, Department of Revenue, Ministry of Finance, Centre for Trade and Investment Law, Indian Institute of Foreign Trade.

## 7: Sectoral Plans for Efficient Logistics (SPEL)

### 7.1 The Problem:

While individual ministries have their respective overall long-term infrastructure plans (like National Rail plan, Bharatmala, Sagarmala, etc.), a sharp focus on addressing demand and supply side logistics issues and priorities (processes, digital improvements, policies regulatory framework and capacity building) is needed to improve efficiency.



## 7.2 Proposed Solution:

Sectoral Plans for Efficient Logistics (SPEL) aligned with PM GatiShakti, will be developed for each sector with underlying philosophies of inter-operability, resiliency, sustainability, and innovation. Specifically, SPEL would (i) address logistics issues pertaining to infrastructure, processes, digital improvements, policies and regulatory reforms, and capacity building for better workforce, and ii) prioritize cross-sectoral cooperation to complement and not duplicate efforts and focus on optimization of modal mix.

## 7.3 Implementation Roadmap and Monitoring

- i. **Each line ministry may pursue development of** Sectoral Plans for Efficient Logistics (SPEL) in consultation with user industry, private stakeholders, academia and other ministries, within 6 months.
- ii. Promoting innovation in the sector and enabling a resilient and sustainable logistics ecosystem, shall be the underlying philosophies for each SPEL.
- iii. SPEL may inter alia include action items for moving towards optimum modal mix (estimates for which shall be obtained through independent studies); address specific requirements of user sectors.
- iv. Various sectors will be assessed from the point of view of logistics cost-competitiveness with global benchmarks/international best practices to identify sector-specific interventions that would help reduce logistics costs. Specific interventions will be identified first for sectors with high logistics cost as a part of overall production cost, with the objective of enhancing their cost competitiveness. While adopting global best practices and fixing targets and timelines, practicality and our country's requirements may be kept in view.
- v. Logistics issues on supply and demand side may be identified and their resolution monitored through a digital system. This mechanism may also be useful for necessary feedback / inputs for identification of critical multimodal connectivity projects for the PM GatiShakti NMP.
- vi. Milestones, timelines, KPIs for different action items may be defined by line ministries and monitored through a digital dashboard.
- vii. SPEL of Ministries/Departments may be put up for approval of EGoS.

## 7.4 Parameters for Assessment and Review

- i. Line ministries may institutionalize a system of annual independent sectoral Ease of Logistics Surveys (perception / objective data based). Survey to assess on-ground impact of reforms /interventions.
- ii. Logistics Division, DPIIT through an independent agency(s) may conduct Total Transport Studies every two years for estimation of modal share for each transport mode and right modal mix and develop a digital system for constant monitoring of modal mix.
- iii. Relevant objective feedback on cost, congestion, modal mix, redressal of user issues, etc. from integrated digital systems for logistics also to be collated by line ministries.
- iv. Impact assessment and modifications / recalibration of the plans (SPEL) may be done by line Ministry /Department – based on all obtained feedback.
- v. Each line Ministry /Department may submit an annual report of sectoral plans, their impact and planned next steps to be presented to EGoS.

## 7.5 Action by:

Ministry of Railways, Ministry of Road Transport and Highways, Ministry of Ports, Shipping and Waterways, Ministry of Civil Aviation, M/o Food Processing Industries, M/o Power, M/o Chemicals and Fertilizers, Department of Telecommunications, Ministry of Coal, Ministry of Steel, Ministry of Petroleum and Natural Gas, Ministry of Housing and Urban Affairs, Ministry of Power.

General explanation/information and scope of Sectoral Plans for Efficient Logistics (SPEL) is placed a **Appendix - A2**.

## **8: Facilitation of development of Logistics Parks:**

### **8.1 The Problem**

- i. Inadequate availability of logistics parks due to suboptimal use and lack of capacity sharing, high business risk due to low agility in operations, lack of integrated master planning, etc.
- ii. Challenges in developments of new Logistics Parks due to complex regulatory regime, fragmented clearance, absence of comprehensive and harmonized system standards and approval processes.
- iii. Lack of integration in the existing logistics network / connectivity nodes, impeding operational efficiency in handling systems, multimodal connectivity to economic zones.

### **8.2 Proposed Solution**

Logistics parks (eg. Multi Modal Logistics Parks, Air Freight Stations, Inland Container Depots, Container Freight Stations, cargo terminals, etc.) are hubs for intermediary activities (storage, handling, value addition, inter-modal transfers, etc.) in the supply chain connected by a transportation network. It is envisaged to take following steps to facilitate development of logistics parks:

- i. Draft framework guidelines to facilitate development of Logistics Parks in the country with focus on encouraging private investment.
- ii. Create a network of logistics parks by mapping them on the PM GatiShakti NMP, for enhanced visibility, improved logistics efficiency, optimum utilisation and connectivity.

### **8.3 Implementation, Monitoring and Feedback based Review**

- i. Logistics Division, DPIIT in consultation with concerned line Ministries /Departments, domain experts and other stakeholders, will develop framework guidelines for development of Logistics Parks within 2 (two) months.
- ii. Framework guidelines for development of Logistics Parks will be put up to EGOS for approval.
- iii. Logistics Parks will be mapped on the PM GatiShakti NMP, to increase visibility, optimize network use, greater connectivity and enable holistic planning for removing imbalanced distribution of logistics services and traffic across geographies.

### **8.4 Action by**

Ministry of Railways, Ministry of Road Transport and Highways, Ministry of Ports, Shipping and Waterways, Ministry of Civil Aviation, Central Board of Indirect Taxes, Department of Revenue, Ministry of Finance, Logistics Division, DPIIT, Ministry of Commerce and Industry.

General information, scope and mandate of Framework guidelines for Logistics Parks and Terminals is placed a **Appendix - A3**.

## **Appendix - A1**

### **General list of digital/IT systems/ individual platforms include:**

**I. Unified Interface Logistics Platform (ULIP) and use cases in gap areas** is a common data stack platform (ULIP) for integrating (through APIs) all relevant digital/IT systems/individual platforms, along with use cases in critical gap areas such as:

- i. **Secured Logistics Document Exchange (SLDE) platform** to replace physical exchange of documents in domestic and EXIM trade and facilitate secure, seamless, digital transfer of various trade-related negotiable and other documents.

- ii. A **digital dashboard to improve container availability** in the country by reducing turnaround time through effective monitoring of container dwell times at CFSs, ICDs, ports, etc.
- iii. **Import Clearance System for PGAs** based on risk management principles to allow officers to perform all the background/internal activities online, leading up to issuance of NOC.
- iv. **GHG Calculator** to calculate carbon emission data per shipment basis on the mode of transport.
- v. **Comparative Freight Index** and framework for comparing freights between road and rail.
- vi. Promote development and adoption of **Smart Road Enforcement app** for states and central enforcement agencies using risk management principles to help minimize the physical inspection of offences and reduce compliance burden and delays on road.

Other digital initiatives including visibility and track-and-trace for trucks, electronic proof of delivery, a digital address system for each destination across the country to reduce delays in last mile delivery, etc.

#### Appendix - A2

##### General explanation/information and scope of Sectoral Plans for Efficient Logistics (SPEL) includes:

- i. Strategy for development of rolling and floating stock infra inter alia covering steps to promote local manufacturing of containers and use of technology and innovations in rolling and floating stock design, material handling systems (like warehouse automation, robotic process automation, etc.), pricing strategy, production plans (including increasing scope for capacity sharing), suite of digital solutions to track and trace, reduce empty trips, etc.
- ii. Digital system for monitoring transportation throughput in each sector, capturing data streams for evaluation and comparison of congestion and costs across modes, etc. (GPS / RFID with command-and-control centres, etc.).
- iii. Strategy for integration with other modes to avoid duplication, provide end-to-end connectivity. Promote intermodal shift from road to rail by identifying ODs on which (Ro-Ro) movement is technically and commercially viable. Digital tools for identification of most competitive freight rates across OD pairs, promote sustainable modes of transportation by developing GHG emissions calculator.
- iv. Action items to improve regulatory interface between sectors, reduce gaps in regulatory architecture, promote standardization, formalization, inter-operability; eliminate fragmentation in documentation, formats, processes and liability regime.
- v. For supply chain of individual demand side logistics sectors, action items for connectivity requirements with relevant production and consumption clusters and aggregation centres with focus on sectoral priorities. Focus needs to be on promoting sustainability in the supply chain through use of renewable power, provision of recycling units, sustainable packaging, waste flow management and material flow optimization, based on global best practices.
- vi. Include in sectoral plans for MoR, MoRTH and MoPSW a compendium on safe, efficient and sustainable logistics related to dangerous goods covering the aspects of legal and statutory compliance requirements, standards available, standard operating procedures, guidelines, best practices and case examples, management systems, personnel and skills required etc. This will help as a reference document for the relevant agencies and stakeholders in public and private agencies including the industry, managers and supervisors responsible to ensure provisioning of appropriate infrastructure and its safe operations & maintenance. This will also help standard setting organisations such as BIS to develop new or additional standards wherever required.
- vii. Strategy for improving resilience of logistics supply chain, measures to promote sustainability and innovation and capacity building and empowerment of nodal officers.
- viii. Resiliency planning to be based on pre-identified conflicts (such as accidents, emergencies, hostilities, trade disruptions, etc.), essential supply chains (for food, fuel, oxygen, coal, etc.), critical cargo, resiliency gaps,

etc., along with roadmap for maintenance of buffer stock, identification of alternate sources, development of strategic reserves of key commodities, etc.

- ix. To improve sustainability across logistics sector, plans to include measures to promote adoption, address issues of energy efficiency and environmental footprint and circular economy through a system of financial incentives, regulatory interventions, where necessary, etc.
- x. Provisions for development of efficient storage and handling facilities for commodities such as silo-based compact vertical storage of bulk grains, pulses, etc. strategically located near farms, at key cross-docking points such as ports, airports and rail terminals.
- xi. To promote the innovation/start-up ecosystem in the logistics sector, Invest India, DPIIT to develop and institutionalize a system of identification of start-up ideas, organizing contests, provide incubation / acceleration support, start-up awards, etc. to promote start-ups in the logistics sector.

## **II. In addition to general items, specific items inter alia to be covered in the Sectoral Plans for Efficient Logistics (SPEL):**

- i. **Ministry of Railways** may lay down action items for improving service reliability through time-tabled / scheduled freight services and competitiveness of rail freight services; reducing cost of rail-based supply chains through steps such as Rail Side Logistics Parks developed in a collaborative manner in line with PM GatiShakti principles and delays in granting approvals for and setting up private terminals on railway network; dedicated freight corridors, enhancing coordinated logistics planning along with city / state governments, end-to-end solutions including first and last mile connectivity, complete transparency, streamlining processes.
- ii. **Ministry of Road Transport and Highways** may lay down action items for development of digital systems for track and trace and complete visibility of cargo, reducing compliance burden on roads, and measure reliability of truck movement, strategy to address truck drivers' shortage including pit-stops, social security, digital system to monitor work/rest hours.
- iii. **Ministry of Ports, Shipping and Waterways (MoPSW)** may lay down strategies that promote evacuation by other modes, smart and risk-based system for enforcement (import clearance system for PGAs / online system for laboratory testing process flow), holding capacity at ICDs / CFS clusters and systems for trade buffering, improve ship turnaround time and reduce dwell time, promotion of modal shift to waterways (through dedicated coastal shipping and inland waterway freight corridors in line with PM GatiShakti objectives). Facilitative financing schemes/programs for vessels, concessions on vessel and cargo related charges, and dedicated coastal freight corridors including last mile rail and road connectivity to be developed.
- iv. **Ministry of Civil Aviation (MoCA)** may lay down strategies that support development of Air Freight Stations (AFS) co-located with facilities like Multimodal Logistics Parks (MMLPs); strategy to utilize unused airstrips for air freight with a specific focus on storage, promote drone delivery, etc.; institutionalise robust mechanism (oversight committee) to monitor service level performance of air cargo terminals.
- v. **Ministry of Petroleum and Natural Gas (MoPNG)** may lay down principles and norms for identifying streams of traffic to be shifted from other modes to pipelines, strategy and action plan for the targeted modal shift; technical guidelines for Right of Way (RoW) approvals, development of pipeline / infrastructure in a coordinated manner with other linear transportation networks (running parallel to / or under railway tracks/ highways, etc.).
- vi. **Ministry of Communications & IT** may lay down strategy for utilising the India post infrastructure and human resources for aggregation and disaggregation centres, first mile and last-mile connectivity.
- vii. **Central Board of Indirect Taxes and Customs** may lay down plan for implementing smart enforcement, import clearance system, policy for promoting investment in logistics parks (ICDs/CFS/AFS, etc.), supporting development of digital data-based systems for efficient logistics and integration of NCTF/NTFAP agenda and addressing the issue of taxation in multimodal transport.

**Appendix - A3****General information, scope and mandate of Framework Guidelines for Logistics Parks includes:**

- (i) Logistics Parks (eg. Multi Modal Logistics Parks, Air Freight Stations, Inland Container Depots, Container Freight Stations, cargo terminals, etc.) are nodes on the transportation network where cargo can 'dwell' to fulfil one or several functions such as aggregation, storage, transshipment, distribution, and value-added services. Hence, Logistics Parks are an integral part of the logistics network.
- (ii) Framework Guidelines for development of Logistics Parks are integral for enhancing multimodal connectivity envisioned under the PM GatiShakti. It is envisaged that the guidelines will promote investments in greenfield Logistics Parks including MMLPs, ICDs, CFS, AFS, etc. through Model Concession Agreements specifically to facilitate PPP; robust institutional mechanism for coordinated development (with multiple state and government departments) and monitoring; creation of a common taxonomy / nomenclature, definitions, size requirement for all nodes and other technical details; develop SOPs and digitally enabled process for approvals of Logistics Parks, etc. In addition, focus will be to facilitate optimal utilization of brownfield Logistics Parks by encouraging alternative use at the same facilities, developing standards to drive interoperability, etc.
- (iii) These guidelines will aim to enable private and public investments in logistics parks, promote and empower efficiency, agility, resilience and cost effectiveness in operations through optimal use of infrastructure and to create information transparency.

To increase visibility, optimize network use, and enable holistic planning for removing imbalanced distribution of logistics services and traffic across geographies, a network of logistics parks will be created by mapping these facilities on the PM GatiShakti NMP.