

**क्षेत्रीय संपर्कता योजना (आरसीएस)
का मसौदा**

**नागर विमानन मंत्रालय
भारत सरकार**

जुलाई 2016

विषय सूची

1. योजना के उद्देश्य एवं निर्देशक सिद्धांत
 - 1.1 पृष्ठभूमि
 - 1.2 योजना के उद्देश्य
 - 1.3 योजना के निर्देशक सिद्धांत
 - 1.4 परिभाषाएं

2. योजना की विशेषताएं
 - 2.1 योजना की विशेषताएं
 - 2.2 योजना के तहत शामिल हवाई अड्डे एवं हेलिपोर्ट
 - 2.3 विमानशुल्क कैप
 - 2.5 वीजीएफ कैप
 - 2.6 वीजीएफ के कमी के आधार पर यात्री लोड फैक्टर
 - 2.7 आरसीएफ आबंटन
 - 2.8 आसीएस उडान पर एएसकेएम
 - 2.9 प्रचालन की एक्सक्लूसिटी
 - 2.10 विविध

3. योजना का आपरेटिंग तंत्र
 - 3.1 परिचय
 - 3.2 प्रस्तावों हेतु पात्रता मानदंड
 - 3.3 आरसीएस उडान हेतु न्यूनतम दक्षता विनिर्दिष्टताएं
 - 3.4 आरंभिक प्रस्तावों की प्रस्तुति
 - 3.5 नेटवर्क प्रस्ताव
 - 3.6 प्रस्ताव प्रस्तुति अपेक्षाएं
 - 3.7 आरंभिक प्रस्तावों की संवीक्षा
 - 3.8 काउंटर प्रस्तावों का आमंत्रण
 - 3.9 नेटवर्क प्रस्तावों की स्थिति में काउंटर प्रस्ताव
 - 3.10 प्रस्तावों का मूल्यांकन एवं आवेदन चयन
 - 3.11 आरसीएस रूट हेतु वित्तीय प्रस्तावों का मूल्यांकन
 - 3.12 नेटवर्क प्रस्तावों हेतु वित्तीय प्रस्तावों का मूल्यांकन
 - 3.13 एकसाथ नेटवर्क प्रस्तावों हेतु वित्तीय प्रस्तावों का मूल्यांकन

3.14 मिलान का अधिकार

3.15 दक्षता गारंटी

3.16 तैनाती क्षमता में वृद्धि

3.17 प्राथमिकता ढांचा

3.18 योजना की निकासी

3.19 एयरलाइन आपरेटर के लिए रिपोर्टिंग दायित्व

3.20 निधियों का भुगतान

4 परिशिष्ट - 1ए : देश में अल्पसेवित हवाई अड्डों / हवाई पट्टियों की सूची

5. परिशिष्ट - 1 बी : देश में असेवित हवाई अड्डों / हवाई पट्टियों की सूची

6.परिशिष्ट - 2 अरसीएस के अंतर्गत विमानशुल्क कैप

7. परिशिष्ट -3: आरसीएस के अंतर्गत वीजीएफ कैप

8. अंशधारियों से परामर्श

संक्षेपण की सूची

i.	एएआई
	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
ii.	एओपी एयर आपरेटर परमिट
iii.	एटीएफ विमानन टारबाइन ईंधन
iv.	सीपीआई उपभेक्ता मूल्य सूचकांक
v.	डीएफ विकास शुल्क
vi.	डीजीसीए नागर विमानन महानिदेशक
vii.	जीडीपी सकल घरेलू उत्पाद
viii.	आईसीएओ अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन
ix.	आईटी सूचना प्रौद्योगिकी
x.	एमओसीए नागर विमानन मंत्रालय
xi.	एनसीएपी राष्ट्रीय नागर विमानन नीति
xii.	पीएलएफ यात्री लोड कारक
xiii.	पीएसएफ यात्री सेवा शुल्क
xiv.	आरसीएफ क्षेत्रीय संपर्कता निधि
xv.	आरसीएस क्षेत्रीय संपर्कता योजना
xvi.	आरएनएफसी रूट दिक्चालन सुविधा प्रभार
xvii.	आरटीएम राइट टू मैच
xviii.	टीएनएलसी टर्मिनल दिक्चालन अवतरण
	प्रभार
xix.	यूडीएफ उपयोगकर्ता विकास शुल्क
xx.	वीएटी मूल्य वर्धित कर
xxi.	वीजीएफ व्यवहार्यता गैप निधि

1. योजना के उद्देश्य एवं निर्देशक सिद्धांत

1.1 पृष्ठभूमि

1.1.1 नागर विमानन मंत्रालय, भारत सरकार ने राष्ट्रीय नगर विमानन नीति 2016 (एसीएपी 2016) जारी की है। एसीएपी 2016 का एक प्रमुख वित्तीय सहायता एवं अवसरचक्रात्मक विकास के द्वारा क्षेत्रीय संपर्कता को बढ़ाना है ।

1.1.2 इकाओं के अध्ययन , - “नागर विमानन के आर्थिक लाभ : समृद्धता की लहर” के अनुसार विमानन का आउटपुट एवं रोजगार मल्टिप्लायर 3.25 तथा 6.10 है । इसका तात्पर्य है कि विमानन परिवहन पर प्रत्येक 100 रुपये का व्यय 325 रुपये के लाभ का योगदान देता है, तथा विमानन परिवहन में प्रत्येक 100 सीधे रोजगार संपूर्ण रूप से अर्थव्यवस्था में 610 रोजगार देता है । वास्तव में , अध्ययन में बताया गया है कि वैश्विक सकल घरेलू सामग्री (जीडीपी) का 4.5 प्रतिशत नागर विमानन परिवहन का योगदान है ।

1.1.3 जैसे कि भारतीय अर्थव्यवस्था बढ़ रही है, मेट्रो जनसंख्या में उपभोग संबंधित वृद्धि दूर के क्षेत्रों में फैलने की अपेक्षा है । यह भी अपेक्षा की जाती है कि उत्पादन के कारकों के कारण (भूमि, श्रम शक्ति) घनी आबादी वाले मेट्रो के शहरों में महंगा हो रहा है । ऐसे परिपेक्ष्य में , ऐसे क्षेत्रीय क्षेत्रों(टाउन/ हरो) में विमान संपर्कता आर्थिक विकास को प्रोत्साहन दे सकती है ।

1.1.4 इस संदर्भ में , एसीएपी 2016 का मुख्य उद्देश्य एकीकृत इको- प्रणाली को स्थापित करना है जो नागर विमानन सैक्टर में महत्वपूर्ण विकास लाएगा जो आगे पर्यटन को बढ़ावा देगा , रोजगार के अवसर पैदा करेगा एवं संतुलित क्षेत्रीय विकास करेगा ।

1.1.5 एनसीएपी 2016 चाहती है कि नागर विमानन सैक्टर में प्रतिस्पर्धात्मक बाजार को माहौल बने। जहां यह सैक्टर के विकास के लिए उत्पन्न रहेगा तथा विभिन्न रूटों पर एयरलाइंस की मांग पर खुले बाजार तंत्र से क्षेत्रीय विमान संपर्कता को बढ़ाएगा, मांग इत्यादि सहित उचित क्षमताओं एवं तकनीक, अवसरचक्रात्मक विकास के माध्यम से नेटवर्क का विकास करेगा। यह महसूस किया गया कि लोक नीति के पहले से भी क्षेत्रीय विमानन संपर्कता को बढ़ाने की आवश्यकता है तथा इसके लिए कम से कम आरंभिक वर्षों के लिए प्लेयर्स के प्रतियोगिता को बढ़ाने के लिए

वित्तीय सहायता की आवश्यकता है। इस संदर्भ में एसीएपी 2016 में क्षेत्रीय विमान संपर्कता योजना (आरसीएस अथवा योजना उपलब्ध) करवाता है ।

1.6.6 इस योजना का प्रचालन बाजार तंत्र के माध्यम से होना प्रस्तावित किया गया है जहां आपरेटर रूट पर मांग का आकलन करेगा : ऐसे रूटों पर प्रचालन/उपलब्ध कराने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा, वीजीएफ चाहेगा, यदि कोई हो जब कतिपय न्यूनतम प्रचालन शर्तें होगी तथा इसे अन्य बाजार प्रतिभागियों से संपर्क कर अंतिम रूप दिया जाएगा जैसा कि योजना में है ।

1.1.7 नागर विमानन मंत्रालय मानता है कि एक ही स्टेज लंबाई हेतु विभिन्न आपरेटर विभिन्न विमान प्रचालित करते हैं जिससे विमान टाइप के अंदरूनी आर्थिक अंतर के कारण, अनेक व्यापार मानदंड जैसे कि व्यापार मॉडल, बेडा उपयोगिता, प्रचालन का स्केल इत्यादि के कारण प्रचालन लागत में अंतर आता है । वीजीएफ कैप अपफ्रंट की विनिर्दिष्टताओं को महत्वपूर्ण माना गया है ताकि विभिन्न प्रयोजन की प्राप्ति के बाद निर्धारण पर ध्यान न देकर योजना के तहत बाजार के परिवहन प्रचालन को सुनिश्चित किया जा सके ।

1.1.8 जबकि, यह अपेक्षा एवं योजना का फोकस है कि बाजार तंत्र का प्रचालन ऐसे वीजीएफ कैप के भीतर वीजीएफ अपेक्षाओं के इष्टतम की खोज में सहयोग करना है नागर विमानन मंत्रालय मानता है कि कुछ मामलों में यह संभव है बाजार आधारित इष्टतम वीजीएफ की खोज नहीं होती तथा विनिर्दिष्ट वीजीएफ कैप कारको जैसे गैर-आरसीएस सीटों इत्यादि के उच्च विमानशुल्क के कारण वास्तविक वीजीएफ से अधिक हो जाता है । यह आउटटर्न जैसे उच्च यात्री लोड फैक्टर पीएलएफ तथा में दर्शाया जाता है तथा योजना तदनुसार ऐसा तंत्र उपलब्ध करवाता है जहां थ्रेसहोल्ड मूल्य से अधिक वास्तविक पीएलएफ वीजीएफ को कम करता है ।

1.2 योजना के उद्देश्य

1.2.1 आरसीएस का प्राथमिक उद्देश्य क्षेत्रीय संपर्कता को बढ़ाना तथा इसे सस्ता करना है ।

1.2.1.1 (1) केन्द्रीय एवं राज्य सरकार तथा हवाई आपरेटर द्वारा रियायत से क्षेत्रीय रूटों में एयरलाइन आपरेटर की लागत में कमी आएगी (2) ऐसे रूटों पर एयरलाइन प्रचालन तथा अनुमानित राजस्व के अंतर को दूर करने के लिए वित्तीय (व्यवहार्यता गैप वित्तपोषण तथा वीजीएफ) सहायता यदि कोई है के माध्यम से प्रचालक सहायता द्वजरा आरसीएस के तहत बताए गए क्षेत्रीय संपर्कता को सस्ता करने का प्रोत्साहन देना ।

1.3 योजना के निर्देशक सिद्धांत

1.3.1 एनसीएपी 201 में दिए गए फोकस एवं उद्देश्यों के अनुसार आरसीएस के निर्देशक सिद्धांत निम्नवत हैं :

1.3.1.1 **पात्रता निर्धारण के लिए राज्य सरकार बाई-इन तथा सहायता :** इस तथ्य का ध्यान में रखते हुए कि (1) एनसीएपी 2016 शुल्कों में कमी के द्वारा क्षेत्रीय संपर्कता बढ़ाना चाहता है (2) सीमित वित्तीय (वीजीएफ) सेक्टर के भीतर की जनरेट किया जा रहा है। यह महत्वपूर्ण है कि विमान परिवहन आपरेटर को यथा संभव राज्य सरकार से रियायत के माध्यम से प्रचालन की लागत को कम किया जाए विशेषकर ऐसे विमान परिवहन सेवाओं के प्रावधान से स्थानीय कैचमेंट /अर्थव्यवस्था से आर्थिक लाभ (आउटपुट एवं रोजगार संबंधित) दिया जाए।

1.3.1.2 आरसीएस को तदनुसार केवल राज्यों एवं हवाई अड्डों/हैलिपोर्ट (भाविप्रा / राज्य सरकार/ निजी निकाय/रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के स्वामित्व के होते हुए भी) में प्रचालनात्मक किया जाएगा जो योजना के तहत रियायत उपलब्ध करवाकर क्षेत्रीय विमान परिवहन प्रचालन को अपनी सहायता देने हेतु कटिबद्ध हैं।

1.3.1.3 क्षेत्रीय संपर्क निधि (आरसीएफ) की तार्किकता

आरसीएस एनसीएपी 2016 की एक प्रमुख विशेषता है जो 2022 तक घरेलू टिकटिंग 30 करोड़ का लक्ष्य देखती है तथा 2027 तक 50 करोड़ देखती है। आरसीएस तथा एनसीएपी 2016 अंततः संपूर्ण नागर विमानन में विकास को प्रोत्साहित करेगा।

1.3.1.4 आरसीएस क्षेत्रीय संपर्कता /सेवाओं का सृजन करेगा जो दूसरे विमान (आरसीएस के तहत नहीं) की सेवाएं तथा हवाई अड्डे/ हवाई अड्डे की सेवा जो आरसीएस के तहत रियायत दरों पर उपलब्ध नहीं हैं को उपयोग करने वाले यात्रियों को सेक्टर के भीतर स्पिन-आफ लाभ देगा। तदनुसार, क्षेत्रीय संपर्कता निधि नागर विमानन मंत्रालय द्वारा अधिसूचित दरों के अनुसार एनसीएपी 2016 के तहत उपलब्ध कराए गए घरेलू रूटों पर प्रस्थान के अनुसार कर तथा शुल्क के अनुसार उगाही की जाएगी। आरसीएफ निधि इस प्रकार सेक्टर से एक चैनल निधि होगी जो सेक्टर के आगे विकास एवं वृद्धि में सहायक होगी।

1.3.1.5 **मांग आधारित तंत्र :** नागर विमानन मंत्रालय चाहता है कि एयरलाइन प्रतियोगिता के माहौल में प्रचालन करें तथा तदनुसार क्षेत्रीय विमान संपर्कता रूटों को बाजार की शक्तियों जैसे कि एयरलाइन मांग की अनुमान तथा विशेष रूट पर आपूर्ति के प्रवृत्ति तथा आरसीएस के तहत प्रक्रिया के प्रस्वात पर छोड़ दी जाए।

1.3.1.6 **प्रचालन की पोषणीयता** : दीर्घ अवधि में आरसीएस के तहत प्रचालन को प्रोत्साहित करना इस सिद्धांत का एक प्रमुख भाग है जैसे कि स्थापित की गई संपर्कता वीजीएफ पर आश्रित न हो। तदनुसार, आसीएस के तहत वीजीएफ को सीमित अवधि में उपलब्ध करवाना प्रस्तावित किया जाए जो अनसवर्ड/अंडरसवर्ड क्षेत्रों में क्षेत्रीय विमान संपर्कता को बढ़ाएगा। हालांकि, यह माना गया है कि चयनित क्षेत्रों में ऐसे क्षेत्रों में विमान परिवहन के प्रावधान को सहायता देने के लिए दीर्घ अवधि हेतु निधि की आवश्यकता होगी।

1.3.1.7 **आरसीएस का आवधिक समीक्षा**: इस तथ्य को मानते हुए कि जबार डायनमिक समय के साथ बदलते हैं, नागर विमानन मंत्रालय योजना के प्रावधानों की समीक्षा कर सकता है जब भी उद्देश्यों की दक्षता हेतु आवश्यक हो।

1.4 परिभाषाएं

1.4.1 एन सी ए पी 2016 के अनुरूप तथा योजना को लागू करने के लिए, जब कि अन्य कोई संदर्भ न हो, योजना के तहत निम्नलिखित पदबंधों शब्दों का अर्थ इस प्रकार होगा :

1.4.1.1 **‘अतिरिक्त निष्पादन गारंटी’** का अर्थ एक करोड़ भारतीय रूपए की राशि की बैंक गारंटी है जिसे धारा 3015.3 के अनुसार चुनिंदा विमान सेवा प्रचालन कार्यान्वयन एजेसी को जमा करेंगे।

1.4.1.2 **‘एयरफेयर कैप’** का अर्थ अनुमत अधिकतम एयरफेयर को जिसे चुनिंदा विमान सेवा प्रचालकों को आर सी एस उड़ान में आर सी एस सीट के लिए तथा योजना के तहत निर्दिष्ट अनुसार में प्रभारित करने की अनुमति है।

1.4.1.3 **‘वित्त वर्ष तिमाही’** का अर्थ 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च, जैसा भी मामला हो, को समाप्त होने वाली तीन महीनों की नियमित अवधि है।

1.4.1.4 **‘कार्यान्वयन एजेंसी’** धारा 2.1.1 के तहत दी गई परिभाषा के अनुसार है।

1.4.1.5 **‘न्यूनतम निष्पादन विशिष्टताएं’** से अर्थ धारा 3.3 में बताए अनुसार सेवा शर्तों से है जिन्हें चुनिंदा विमान सेवा प्रचालकों को आर सी एस उड़ानें प्रचालित करने हेतु पूरा करना आवश्यक है।

- 1.4.1.6 'गैर आर सी एस सीट' का अर्थ आर सी एस उड़ान की उन सीटों में है जो आर सी एस उड़ान क्षमता के अंतर्गत आर सी एस सीट नहीं है ।
- 1.4.1.7 'यात्री आर फैक्टर अथवा पी एल एफ' एक निश्चित समयावधि में तथा योजना के उद्देश्य से इसका अर्थ उड़ान भरने वाले यात्रियों की संख्या की तुलना में उस समयावधि में आर सी ए से उड़ान क्षमता को आर सी एस क्षमता के उत्पाद से भाग करके तथा आर सी एस मार्ग पर आर सी एस उड़ानों की संख्या से हो ।
- 1.4.1.8 'निष्पादन गारंटी' से अर्थ 50 लाख भारतीय रुपए की राशि की बैंक गारंटी से है जिसे धारा 3.15.2 के अनुसार चुनिंदा विमान सेवा प्रचालकों को कार्यान्वयन एजेंसी को देना होगा ।
- 1.4.1.9 'क्षेत्रीय सम्पर्कता निधि (आर सी एफ)' से अर्थ उस निधि /समक निधि से है जिसे विमान अधिनियम 1936 के खंड 5(2) (एवी) के तहत ना.वि.में. द्वारा अधिसूचित दिनांक से कैट ॥/कैट ॥ ए मार्ग/आर सी एस मार्गों तथा किसी भी मार्ग से 80 सीटों से छोटे विमान को छोड़ कर अभी घरेलू उड़ानों पर लगाए गए उगाही या शुल्क के माध्यम से बनाया गया है । एन सी ए जी 2016 के प्रावधान के अनुसार अनंतरराष्ट्रीय मार्गों पर आबंटित अतिरिक्त क्षमता प्रधिकृतता से प्राप्त प्रीमियम यदि कोई हो तो, भी आर सी एफ निधि में जोड़ा जाएगा ।
- 1.4.1.10 'आर सी एस हवाई अड्डा' का अर्थ डी जी सी ए द्वारा लाइसेंस प्रदत्त/अनुमोदित कोई भी हवाई अड्डे (चाहे वह भी भाविप्रा, राज्य सरकारों, निजी व्यक्तियों या रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के स्वामित्व के तहत हो) से है जिसके लिए राज्य सरकार तथा हवाई अड्डा स्वामी/प्रचालक ने एन सी ए जी 2016 तथा इस योजना की धारा 2.1.2 के तहत निर्दिष्ट रियायतों के लिए अधिसूचित किया है ।
- 1.4.1.11 'आर सी एस उड़ान' से अर्थ इस योजना के अनुसार चुनिंदा विमानसेवा प्रचालकों द्वारा प्रचालित फिक्स्ड विंग विमान अथवा हेलीकॉप्टर द्वारा डी जी सी ए द्वारा अनुमोदित प्रचालन अनुसूची के साथ आर सी एस मार्ग पर घरेलू उड़ान से है ।
- 1.4.1.12 'आर सी एस हेलीपोर्ट' से अर्थ डी जी सी ए द्वारा लाइसेंस प्रदत्त /अनुमोदित हेलीकॉप्टरों (चाहे तह भा वि प्रा, राज्य सरकार, निजी व्यक्तियों अथवा रक्षा

मंत्रालय, भारत सरकार के स्वामित्व के तहत हो) के अवतरण तथा उड़ान भरने के लिए निर्धारित स्थल से है। जिनके लिए राज्य सरकार तथा हेलीकॉप्टर प्रचालकों ने एन सी ए जी 2016 तथा इस योजना की धारा 2.1.2 के तहत प्रदत्त रियायतों के लिए अधिसूचित किया है।

1.4.1.13 'आर सी एस मार्ग' से अर्थ भारत के अंतर्गत आरम्भ तथा गंतव्य हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों के चिह्नित दुगलों से है जो निम्नलिखित शर्तों को पूरा करने पर, योजना के अनुरूप जुड़े हुए हैं।

- क) कम से कम एक आरम्भ या गंतव्य स्थल या तो (क) अंडर साईड हवाई अड्डा या अनसर्वड हवाई अड्डा को परिभाषा को पूरा करने वाला आर सी एस हवाई अड्डा अथवा (ख) आर सी एस हेलीपोर्ट हो।
- ख) डी जी सी ए द्वारा अनुमोदित पिछली दो उड़ान अनुसूचितियों में इस मार्ग के लिए कोई अनुसूचित कमर्शियल उड़ान नहीं हो, बशर्ते कि प्रस्तावित हेलीकॉप्टर प्रचालनों के मामले में उस मार्ग पर पिछले एक वर्ष से अनुसूचित या गैर अनुसूचित कोई भी कमर्शियल प्रचालन नहीं हुआ हो।
- ग) आरम्भ तथा गंतव्य हवाई अड्डे/हेलीपोर्ट के माध्य प्रस्तावित दूरी (डी जी सी ए द्वारा अनुमोदित उड़ान मार्ग के अनुसार) न्यूनतम 200 कि.मी तथा अधिकतम 800 कि.मी हो परन्तु दूरस्था स्थलों - (1) जम्मू व कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, उत्तराखण्ड तथा उत्तर-पूर्वी भारत के पर्वतीय क्षेत्र, (2) अंडमान और निकोबार द्वीप समूह तथा लक्षद्वीप तथा (3) गृह मंत्रालय द्वारा निर्दिष्ट सुरक्षा की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थलों के लिए तथा हेलीकॉप्टरों द्वारा प्रचालनों के लिए आरम्भ तथा गंतव्य हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों के मध्य 200 कि.मी से कम प्रस्तावित दूरी के मार्ग भी आर सी एस मार्ग के रूप में मान्य होने के पात्र हैं।

1.4.1.14 'आर सी एस उड़ान क्षमता' से अर्थ प्रति आर सी एस उड़ान पर प्रस्तावित सीटों की संख्या तथा तदनुसार आर सी एस मार्ग पर परिनियोजित उड़ानों से है।

1.4.1.15 'आर सी एस सीटों' का अर्थ चुनिंदा विमान सेवा प्रचालक द्वारा लागू एयर फेयर कैप के अनुरूप आर सी एस उड़ान पर उपलब्ध कराई गई यात्री सीटों की विशिष्ट संख्या है।

1.4.1.16 'चुनिंदा विमान सेवा प्रचालक' से अर्थ विमान सेवा प्रचालक अथवा योजना के तहत हेलीकॉप्टर प्रचालनों के संदर्भ में हेलीकॉप्टर प्रचालक से है जिन्हें

- योजना के तहत निर्धारित प्रणाली के अनुरूप आर सी एस उड़ान के प्रचालन हेतु चयनित किया गया है ।
- 1.4.1.17 'अंडरसर्वड हवाई अड्डा ' से अर्थ ऐसा कोई भी हवाई अड्डा है जो कि अनसर्वड हवाई अड्डा नहीं है तथा जहां पर योजना के तहत आर सी एस उड़ान के प्रचालन के हेतु विमान सेवा प्रचालक द्वारा आवेदन के समय, डी जी सी ए द्वारा अनुमोदित अद्यतन उड़ान अनुसूची के अनुसार प्रति सप्ताह 7 अनुसूचित कमर्शियल उड़ानों से अधिक उड़ाने न हों ।
- 1.4.1.18 'अनसर्वड हवाई अड्डा' से अर्थ ऐसे किसी भी हवाई अड्डे से है जहां पर, योजना के तहत आर सी एस उड़ान के प्रचालन हेतु विमान सेवा प्रचालक द्वारा आवेदन के समय, डी जी सी ए द्वारा अनुमोदित पिछली दो उड़ान अनुसूचियों में कोई भी अनुसूचित कमर्शियल उड़ान न हो।
- 1.4.1.19 'वायबिलिटी गैप फंडिंग अथवा वी जी एफ' से अर्थ योजना के अनुसार आर सी एस उड़ानों के प्रचालन हेतु चुनिंदा विमान सेवा प्रचालकों को आर सी एस कोष से प्रदान किए जाने वाला वित्तीय सहयोग है।
- 1.4.1.20 'वी जी एफ सहयोग की अवधि ' का अर्थ योजना के तहत धारा 2.1.5 में बताए अनुसार होगा ।

2. योजना की विशेषताएं

- 2.1 योजना की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार हैं:-
- 2.1.1 कार्यान्वयन एजेंसी - कार्यान्वयन एजेंसी का पदनाम तथा उसके उत्तरदायित्व ।
- 2.1.1.1 नागर विमानन मंत्रालय योजना के तहत किसी को भी कार्यान्वयन एजेंसी के रूप में नियुक्त कर सकता है तथा वह योजना के कार्यान्वयन हेतु उत्तरदायी होगा । एन सी ए पी 2016 के अनुसार, कार्यान्वयन एजेंसी को योजना लागू करने हेतु नागर विमानन मंत्रालय द्वारा समय-समय पर निर्धारित किए अनुसार, उपयुक्त प्रशासनिक प्रभार प्रदान किए जाएं ।
- 2.1.1.2 कार्यान्वयन एजेंसी के उत्तरदायित्व में अन्य के साथ-साथ यह भी शामिल होगा :-
- क) विमान सेवा प्रचालकों द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव प्राप्त करना तथा योजना के अनुसार चुनिंदा विमानसेवा प्रचालकों को चिह्नित करने के लिए आवश्यक प्रशासनिक कार्रवाई करना ।
- ख) नागर विमानन मंत्रालय के लिए तथा उसके कृते निधि एकत्र करने व वितरण के लिए कार्य करना- योजना के तहत निधि एकत्र करने व उसके

वितरण के लिए कए चिह्नित बैंक के साथ इस उद्देश्य के लिए एक निलम्ब लेख (एसक्रो) खाता बनाया जाए । कार्यान्वयन एजेंसी को एजेंट के रूप में कार्य करने के लिए प्राधिकृत किया जाए । उसे फंड जमा करने तथा योजना के अनुसार चुनिंदा विमानसेवा प्रचालकों को वी जी एक बांटने के लिए एसक्रो खाते से फंड निकालने का प्राधिकार हैं ।

ग) एन सी ए पी 2016 के अनुसार, चुनिंदा विमानसेवा प्रचालकों को आर सी एफ से वी जी एफ का भुगतान किया जाएगा तथा राज्य सरकार से लागू भाग (उत्तर पूर्वी राज्यों के लिए 10% तथा अन्य राज्यों के लिए 20%) को प्रतिपूर्ति के लिए कहा जाए । कार्यान्वयन एजेंसी ऐसे खातों का प्रबंध करना प्रतिपूर्ति प्राप्त करना तथा प्राप्त प्रतिपूर्ति राशि को एसक्रो खाते में जमा करने संबंधी कार्यों का प्रबंध करेगी । तथा

घ) योजना के क्रियान्वयन हेतु आवश्यक अन्य कोई गतिविधि ।

2.1.1.3 इस योजना के तहत भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (भा वि प्रा) को कार्यान्वयन एजेंसी के रूप में नियुक्त किया गया है ।

2.1.2 वित्तीय सहयोग के प्रावधान की क्रियाविधि

2.1.2.1 इस योजना के तहत, वी जी एफ तथा केन्द्रीय सरकार राज्य सरकारों तथा विमानपत्तन प्रचालकों द्वारा नीचे बताए अनुसार दी गई अन्य रियायतों के रूप में सहयोग दिया जाएगा ।

2.1.2.2 विमानपत्तन प्रचालकों द्वारा निम्नलिखित छूट दी गई है:-

क) विमानपत्तन प्रचालक (चाहे वह भा वि प्रा, राज्य सरकारों, निजी व्यक्तियों या रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के सम्पत्ति में हो) आर सी एस उड़ानों पर लैंडिंग चार्ज तथा पार्किंग चार्ज प्रभारित नहीं करेंगे ।

ख) भा वि प्रा आर सी एस उड़ानों पर कोई टर्मिनल नेविगेशन लैंडिंग चार्ज (टी एन एल सी) प्रभारित नहीं करेगा ।

ग) भा वि प्रा आर सी एस उड़ानों पर रूट नेविगेशन तथा फेसिलेशन चार्ज (आर एन एफ सी) सामान्य दरों के 42.50 को दर से रियायती आधार पर लेगी । सामान्य दर से अभिप्राय भा वि प्रा द्वारा निर्धारित लागू से है जिनमें कोई भी छूट नहीं दी गई हो ।

घ) चुनिंदा विमानसेवा प्रचालकों को योजना के तहत सभी हवाई अड्डों पर प्रचालनों हेतु स्वयं ग्राउंड हैंडलिंग की अनुमति होगी ।

2.1.2.3 केन्द्रीय सरकार द्वारा निम्नलिखित छूट दी जाएगी :-

क) इस योजना के अधिसूचित होने की तिथि से तीन वर्षों की प्रारम्भिक अवधि के लिए चुनिंदा विमानसेवा प्रचालकों को आर सी एस हवाई अड्डों से विमान टर्बाइन ईंधन (ए टी एफ) खरीदने पर 2% की दर से उत्पाद शुल्क लिया जाएगा ।

ख) चुनिंदा विमानसेवा प्रचालकों को घरेलू तथा अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के सांठ कोड शेयरिंग प्रबंधनों में प्रवेश करने की आजादी होगी ।

ग) टिकटों पर सेवा कर में छूट धारा 2.3.3 में उल्लिखित अनुसार होगी ।

2.1.2.4 अपने राज्य में आर सी एस हवाई अड्डे होने पर संबंधित राज्य सरकारों द्वारा दी गई छूट इस प्रकार है :-

क) राज्य के अंतर्गत स्थित आर सी एस हवाई अड्डे पर ए टी एफ पर वेट को 10 वर्षों की अवधि के लिस 1% या उससे कम तक घटाना ।

ख) न्यूनतम भूमि उपलब्ध कराना, यदि आवश्यक हो, निशुल्क तथा आर सी एस हवाई अड्डों के विकास के लिए सभी प्रकार के भार से मुक्त तथा आवश्यक अनुसार मल्टी -मॉडल आंतरिक प्रदेश सम्पर्कता (सड़क, रेल, मेट्रो जलमार्ग आदि) भी प्रदान करना ।

ग) आर सी एस हवाई अड्डों पर निशुल्क सुरक्षा तथा अग्निशमन सेवाएं उपलब्ध करना ।

घ) आर सी एस हवाई अड्डों पर बिजली, जल तथा अन्य उपयोग्य सेवाएं रियायती दरों पर उपलब्ध कराना या संबंधित प्रबंध करना ।

ङ) योजना के तहत निर्धारित वी जी एफ का निश्चित भाग (उत्तर पूर्वी राज्यों के अतिरिक्त अन्य राज्यों के लिए 20% तथा अनुपात 10% होगा) उपलब्ध करना ।

2.1.3 इस योजना के तहत कार्गो प्रचालनों के लिए निम्नलिखित प्रोत्साहन दिए जाएंगे :-

2.1.3.1 एन सी ए पी 2016 के अनुसार, आर सी एस हवाई अड्डों पर विमान द्वारा कार्गो प्रचालनों पर, इस योजना के अधिसूचित होने की तिथि से 10 वर्षों की अवधि तक निम्नलिखित लाभ दिए जाएंगे :-

क) विमानपत्तन प्रचालक (चाहे वह भा वि प्रा, राज्य सरकारों, निजी व्यक्तियों या रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के स्वामित्व हो) लैंडिंग चार्ज तथा पार्किंग चार्ज प्रभारित नहीं करेंगे।

ख) भा0वि0प्रा0 कोई टर्मिनल नेविगेशन लैंडिंग चार्ज (टी एन एल सी) प्रभारित नहीं करेगा ।

ग) रूट नेविगेशन तथा फेसिलेशन चार्ज (आर एन एफ सी) सामान्य दरों का 42.50% की दर से रियायती आधार पर प्रभारित किया जाएगा। सामान्य दरों से अभिप्राय किसी भी प्रकार की छूट के बिना भा0 वि0 प्रा0 द्वारा निश्चित लागू दरों से है।

घ) इस योजना के अधिसूचित होने की तिथि से तीन वर्षों की अवधि के लिए आर सी एस हवाई अड्डों पर ऐसे वायु माल ढुलाई प्रचालकों के लिए खरीदे गए ए टी एफ पर 2% की दर से उत्पाद शुल्क प्रभारित किया जाएगा ।

ड.) इस योजना के तहत, कार्गो प्रचालकों को वी जी एफ सहयोग प्रदान नहीं किया जाएगा।

2.1.4 योजना की अवधि

2.1.4.1 एन सी ए पी 2016 के अनुसार, नागर विमानन मंत्रालय द्वारा इसकी अधिसूचना की तिथि से 70 वर्षों की अवधि के लिए यह योजना लागू रहेगी ।

2.1.4.2 धारा 2.1.2 या 2.1.3 में यदि अलग से निर्दिष्ट न हो तो, धारा 2.1.2 तथा 2.1.3 में उल्लिखित विभिन्न छूट आर सी एस हवाई अड्डों पर, इस योजना के अधिसूचित होने की तिथि से 10 वर्षों तक लागू रहेगी ।

2.1.4.3 इस योजना में निर्दिष्ट प्रावधानों अथवा चुनिंदा विमान सेवा प्रचालकों के साथ हस्ताक्षरित किए गए किसी भी करार के बावजूद, किसी भी समय योजना का लागू रहना आर सी एफ में निधि की उपलब्धता के अधीन होगा तथा यह केवल नागर विमानन मंत्रालय के एकाधिकार के तहत होगा । साथ ही नागर विमानन मंत्रालय के नियंत्रण के बाहर अन्य घटकों एवं किसी भी न्यायालय आदेश के तहत कोई भी प्रतिबंधता लागू नहीं होगी । योजना तथा इसके तहत वी जी एफ सहित सभी लाभाछूट किसी भी समय निरस्त किए जा सकते हैं । नागर विमानन मंत्रालय नियुक्त कार्यान्वयन एजेंसी, संबंधित राज्य सरकारों अथवा संबंधित विमानपत्तन प्रचालकों पर किसी भी प्रकार की देयता अथवा बाध्यता (अभिव्यक्त या अंतर्निहित) कार्यान्वयन एजेंसी पर योजना के निरस्त/बन्द करने से पूर्व सम्पन्न हो चुके आर सी एस उड़ान प्रचालनों के लिए लागू वी जी एफ राशि के विवरण की बाध्यता होगी ।

2.1.5 वी जी एफ सहयोग की अवधि

2.1.5.1 उपर्युक्त धारा 2.1.4.3 के अधीन, आर सी एस उड़ानों का प्रचालन शुरू होने की तिथि से तीन वर्षों की अवधि तक (वी जी एफ सहयोग की अवधि) आर सी एस उड़ानों के लिए वी जी एफ उपलब्ध कराया जाएगा । तदनुसार, योजना के तहत वी जी एफ प्रावधानों के प्रस्तावों पर

विचार योजना के अधिसूचित होने की तिथि से 7 वर्षों तक किया जाएगा जैसाकि धारा 2.1.2 में उल्लिखित अनुसार वी जी एफ सहयोग की अवधि के लिए वित्तीय सहयोग दिया जाएगा।

2.1.5.2 तीन वर्षों की इस अवधि के दौरान भी, यदि कोई आर सी एस मार्ग योजना के तहत आर सी एस मार्ग के लिए निर्धारित शर्तों को पूरा करना बन्द कर देता है तो भी मौजूदा करार के तहत चुनिंदा विमान सेवा प्रचालक को तीन वर्षों की अवधि समाप्त होने तक वी जी एफ दिया जाएगा।

2.1.5.3 तीन वर्षों की अवधि समाप्त होने पर, चुनिंदा विमान सेवा प्रचालकों को वी जी एफ भुगतान बंद कर दिया जाएगा।

2.1.5.4 यदि तीन वर्षों की अवधि समाप्त होने पर, यदि मार्ग पर फिक्स्ड विंग विमान की अनुसूचित कमर्शियल उड़ान अथवा हेलीकॉप्टर की कमर्शियल उड़ान, जो भी लागू हो, बंद हो जाती है तो ऐसे मार्ग पर वी जी एफ के प्रावधान पर योजना के तहत प्रावधानों के अनुसार मार्ग पर ऐसे प्रचालकों के बंद होने की तिथि से अर्थात् फिक्स्ड विंग विमान की अंतिम अनुसूचित कमर्शियल उड़ान की तिथि अथवा हेलीकॉप्टर प्रचालन की अंतिम कमर्शियल उड़ान की तिथि, जो भी लागू हो, से दो वर्षों की अवधि के बाद विचार किया जा सकेगा ।

2.2 योजना के तहत आने वाले हवाई अड्डा / हेलीपोर्ट

2.2.1 यह योजना आर सी एस हवाई अड्डों/आर सी एस हेलीपोर्टों पर लागू होगी ।

2.2.2 किसी भी समय, योजना के तहत आर सी एस हवाई अड्डों /आर सी एस हेलीपोर्टों की सूची -राज्य सरकारों के साथ परामर्श के बाद बनी अंतिम सूची को अंशधारकों की सूचना हेतु प्रकाशित किया जाएगा ।

2.2.3 यदि कोई विमानसेवा प्रचालक किसी भी हवाई अड्डे/हेलीपोर्ट से संपर्क करना चाहता है जोकि आर सी एस हवाई अड्डा /आर सी एस हेलीपोर्ट नहीं है , उसे कार्यान्वयन एजेंसी से संपर्क तथा अपनी अभिरूचि व्यक्त करनी होगी । तदुपरांत कार्यान्वयन एजेंसी योजना के तहत निर्दिष्ट रियायतों की पुष्टि के लिए संबंधित एजेंसियों से संपर्क करेगी । यदि ऐसा कोई हवाई अड्डा सैन्य हवाई अड्डा हो तो, योजना के तहत संयुक्त प्रयोग/नागर प्रचालकों के लिए अनुमति हेतु रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार से अनुमोदन प्राप्त करना होगा ।

2.2.4 यदि ऐसे हवाई अड्डों पर किसी भी प्रकार के अवसरंचना उन्नयन की आवश्यकता हो ताकि उन्हें प्रस्तावित आर सी एस उड़ान प्रचालनों के लिए प्रचालनात्मक /योग्य बनाया जा सके, तो यह कार्य भा वि प्रा द्वारा किया जाएगा । ऐसे उन्नयन कार्यों के लिए संबंधित राज्य सरकार/हवाई अड्डा प्रचालक उपयुक्त लागतों की प्रतिपूर्ति भा वि प्रा को करेगा । ऐसे मामलों में, हवाई अड्डों का स्वामित्व तथा प्रचालन अधिकार राज्य सरकार/हवाई अड्डा प्रचालक के पास ही रहेगा ।

2.2.5 देश में अंडरसर्वड हवाई अड्डों /हवाई पट्टी तथा अनसर्वड हवाई अड्डों /हवाई पट्टियों की सोकेतिक सूची क्रमशः संलग्न -I ए तथा संलग्नक -I बी पर प्रस्तुत है ।

2.3 एयर फेयर कैप

2.3.1 एन सी ए पी 2016 के अनुसार, योजना के तहत प्रचालनों के लिए एयर फेयर कैप लागू होगी ।

2.3.2 आर सी एस सीट के लिए एयर फेयर पर हवाई अड्डा प्रचालकों द्वारा पी एस एफ, डी एफ तथा यू डी एफ सहित किसी भी प्रकार का शुल्क प्रभारित नहीं किया जाएगा ।

2.3.3 ना.वि.मं. द्वारा योजना के अधिसूचित होने की तिथि से 1 वर्ष तक की प्रारम्भिक अवधि के लिए, किसी भी इनपुट क्रेडिट के बिना, आर सी एस उड़ान पर आर सी एस सीट के लिए टिकटों के करयोग्य मूल्य का 10% (90% की छूट) सेवा कर प्रभारित किया जाएगा । तदनुसार बाद में उसकी समीक्षा तथा अधिसूचना की जाएगी । सेवा कर का भुगतान यात्रियों द्वारा निर्धारित एयर फेयर कैप के अतिविक्रित करना होगा ।

2.3.4 योजना के अनुसार, प्रति आर सी एस सीट के लिए सर्व सम्मिलित 2,500 रु. का अधिकतम एयर फेयर निम्नलिखित के लिए लागू होगा :-

2.3.4.1 500 कि.मी की प्रस्तावित दूरी के लिए फिक्स्ड विंग विमान/डी जी सी ए द्वारा बताए अनुसार द्वारा प्रचालित आर सी एस उड़ानें

2.3.4.2 30 मिनटों तक की अवधि की उड़ान के लिए हेलीकॉप्टरों द्वारा आर सी एस उड़ान प्रचालन

2.3.5 यह ध्यान में रखते हुए कि प्रत्येक उड़ान की प्रचालन लागत प्रस्तावित दूरियों के लिए निर्धारित एयर फेयर कैप इस योजना दस्तावेज के संलग्न -2 पर प्रस्तुत हो ।

2.3.6 ना.वि.मं. को ज्ञात है कि ए टी एफ मूल्यों में तथा मुद्रा स्फीति में परिवर्तन कर प्रभाव विमान सेवाओं के प्रचालनों की लागत पर पड़ता है, बाजार के परिदृश्य में, विमानसेवाएं इन मानदण्डों में परिवर्तन के अनुरूप एयर फेयर में परिवर्तन कर सकती है ।आर सी एस तथा एयर फेयर कैप के निर्धारण के संदर्भ में, आर सी एस के प्रचालन के लिए यह महत्वपूर्ण है कि भविष्य में भी एयर फेयर कैप में परिवर्तन निर्दिष्ट किया जाए । ए टी एफ मूल्यों में परिवर्तन से जोड़ने पर आर सी एस सीटों के मूल्यों में भी अस्थिरता आ सकती है जिसके कारण क्षेत्रीय वायु संपर्कता को और सस्ता बनाने के आर सी एस का प्रमुख उद्देश्य ही प्रभावित हो सकता है । तदनुसार, एन सी ए जी 2016 के अनुसार, एयर फेयर कैप को केवल मुद्रास्फीति सूचकांक ग्राहक मूल्य सूचकांक औद्योगिक कर्मचारी (सी जी आई -आई डब्ल्यू)के संदर्भ में ही निर्दिष्ट किया गया है । इस सूचकांकों की तिमाही आधार पर समीक्षा की जाएगी ।

2.3.7 ना.वि.मं. यह भी मानता है कि मूल्यों में संशोधन के लिए अपने सिस्टम में परिवर्तन करने हेतु विमान सेवाओं का पूर्व नोटिस की आवश्यकता होगी। इसीलिए योजना के तहत एयर फेयर कैप के संशोधन हेतु एक माह की नोटिस अवधि दी गई है। वित्त वर्ष तिमाही के लिए लागू एयर फेयर कैप का कार्यान्वयन जैसी एक माह एडवांस में (अर्थात् 1 मार्च को 1 अप्रैल से शुरू होने वाला वित्त वर्ष तिमाही के लिए) प्रकाशित करेगी।

2.3.8 यह भी नोट किया जाए कि वर्तमान में सी पी आई - आई डब्ल्यू आंकड़े भारत सरकार द्वारा एक माह की देरी से (अर्थात् अक्टूबर माह के लिए सी पी आई-आई डब्ल्यू 30 नवंबर को जारी किए जाएंगे) जारी किए जाते हैं, यह माना गया है कि यह विलम्ब अवधि समायानुसार बदल सकती है। ऊपर बताई गई एक माह की नोटिस अवधि तथा सी पी आई -आई डब्ल्यू द्वारा प्रकाशित करने में एक माह की विलम्ब अवधि को ध्यान में रखते हुए, तीन महीनों की अवधि जिसके लिए सूचकांक की समीक्षा के लिए सी पी आई-आई डब्ल्यू आंकड़ों पर विचार किया जाएगा वे उस वित्त वर्ष तिमाही के अनुरूप नहीं होंगे। चूंकि प्रति तिमाही के लिए रोलिंग आधार पर समीक्षा की जाती है, अतः सभी माह के सी पी आई-आई डब्ल्यू आंकड़ों पर विचार किया जाएगा। संशोधन उत्तर व्यापी प्रभाव से लागू होंगे तथा पिछली अवधि के लिए कोई समाशोधन नहीं किया जाएगा। उदाहरण के लिए, 1 अप्रैल से 30 जून तक की वित्त वर्ष तिमाही के लिए एयर फेयर कैप की धोषणा 1 मार्च को होगी। एयर फेयर कैप के सूचकांक की समीक्षा के लिए विचार किए जाने वाले सी पी आई-आई डब्ल्यू आंकड़े नवंबर, दिसम्बर और जनवरी माह के लिए जारी सी पी आई-आई डब्ल्यू आंकड़े होंगे।

2.3.9 एयर फेयर कैप का सूचकांक निम्नलिखित फार्मूले के आधार पर बनेगा :-

$$\text{एयर फेयर कैप (क्यू 2)} = \text{एयर फेयर कैप (क्यू 1)} * (1 + \triangle \text{ सीपीआई})$$

जहां

एयरफेयर कैप (क्यू 2) वर्तमान वित्त वर्ष तिमाही के लिए एयरफेयर कैप है।

एयरफेयर कैप (क्यू 1) वर्तमान वित्त वर्ष तिमाही के लिए एयरफेयर कैप है।

सीपीआई - भारत सरकार द्वारा प्रकाशित आंकड़ों के आधार पर ग्राहक मूल्य सूचकांक - औद्योगिक कर्मचारी (प्रतिशत में) में अंतर है। वर्तमान वित्त वर्ष तिमाही के लिए एयर फेयर कैप निर्धारण के लिए इस पर विचार किया जाएगा। इसकी गणना इस प्रकार होगी :-

फॉर्मूला

जहां

(CPI- IW)*i* माह हेतु भारत सरकार द्वारा प्रकाशित किया गया CPI- IW है।

नवीनतम माह हेतु $i=6$ समय समय पर भारत सरकार द्वारा प्रकाशित किए गए CPI- IW इन्डेशंसन की समीक्षा की जाती है

$i=5$ नवीनतम माह से पूर्व का माह है जिसमें समय समय पर भारत सरकार द्वारा प्रकाशित किए गए CPI- IW इन्डेशंसन की समीक्षा की जाती है ।

तथा इस प्रकार

2.4 विमानों की श्रेणियां

2.4.1 विमानों को उनकी सीटों की क्षमता के आधार पर निम्नलिखित तीन श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है ।

क्रम सं	श्रेणी	सीटों की क्षमता
1.	श्रेणी- 1	≤ 20
2.	श्रेणी- 2	21-80
3.	श्रेणी- 1	> 80

2.5 वीजीएफ कैप

2.5.1 योजना के अंतर्गत प्रत्येक आरसीएस सीट हेतु उपलब्ध करवाई जाने वाले वीजीएफ को इस हेतु कैपड किया गया है:

2.5.1.1 फिक्स्ड विंग विमानों हेतु विभिन्न स्तर की लंबाई : तथा

2.5.1.2 हेलिकाप्टर हेतु विभिन्न उड़ान योजना।

2.5.2 इस योजना दस्तावेज के परिशिष्ट पर विशेष स्टेज की लंबाई (वीजीएफ कैप) हेतु लागू कैप विनिर्दिष्ट की गई है ।

2.5.3 प्रस्तावों को प्रस्तुत करने से पूर्व एयरलाइंस प्रचालक को सीजीएफ कैप का संदर्भ देना जरूरी होगा क्योंकि किसी विशेष स्टेज लंबाई हेतु ऐसी कैप के अधिकतम आवश्यकता होने पर इस योजना पर इस पर विचार नहीं किया जाएगा ।

2.5.4 नागर विमानन मंत्रालय मानता है कि एक समय में लंबाई हेतु विभिन्न प्रचालको द्वारा प्रचालन करने वाले विभिन्न एयरलाइंस के प्रचालन की विभिन्न लागत हो सकती है । ऐसा स्टेज लंबाई हेतु विमान की आंतरिक आर्थिक अंतर, विभिन्न व्यापार मापदंड के संबंध में विनिर्दिष्ट प्रचालन हेतु प्रचाल की लागत जैसे की व्यापार मॉडल, विमानबेड़ा उपयोगिता, प्रचालन का स्केल इत्यादि के कारण होता है । वीजीएफ कैप को विनिर्दिष्ट करते हुए जो सभी कंपनियों को संतुष्ट करता है उच्च होते हुए समाप्त होंगे । इस प्रकार योजना के परिणाम के पहलू से महंगे होंगे । तदनुसार, व्यापक प्रतिबिधित्व वाले डाटा सैट के संदर्भों से / प्रचालन की विशेष लागत तथा विशेष स्टेज लंबाई हेतु आरसीएस रूट पर अनुमानित राजस्व क्षमता के संदर्भ में वीजीएफ कैप विनिर्दिष्ट किया गया है ।

2.5.5 विभिन्न प्रस्तावों के पावती के उपरांत संपूर्ण निर्धारण पर ध्यान न देकर इस योजना के अंतर्गत बाजार आधारित तंत्र के पारदर्शी प्रचालन को सुनिश्चित करने के लिए ऐसे वीजीएफ अफ्रंट की विनिर्दिष्टता पर विचार किया जाना महत्वपूर्ण माना गया है ।

2.5.6 यह अपेक्षा की जाती है कंपनियों के मध्य प्रतियोगिता तथा व्यापार मापदंड पर अपेक्षाओं के अंतर जैसे कि गैर-आरसीएस सीट पर विमान शुल्क , पीएलएफ इत्यादि के कारण विभिन्न कंपनियों द्वारा प्रस्तावों में अंतर आएगा । यह माना जाता है तथा योजना का फोकस है कि बाजार तंत्र का प्रचालन ऐसे विनिर्दिष्ट वीजीएफ कैप के भीतर इष्टतम वीजीएफ अपेक्षाओं की खोज करेगा ।

2.5.7 हांलाकि, नागर विमानन मंत्रालय मानता है कि कुछ मामलों में यह संभव है कि इष्टतम वीजीएफ आवश्यकताओं की बाजार आधारित खोज नहीं होती तथा विनिर्दिष्ट (नोर्मेटिव) वीजीएफ कैप वास्तविक वीजीएफ आवश्यकताओं की तुलना में संभवतः उच्च होने के कारण समाप्त हो जाती है जिसका कारण जैसे कि गैर-आरसीएस सीट इत्यादि हेतु उच्च विमानशुल्क होता है । यह आउटटर्न जैसे कि उच्च यात्री वहन फैक्टर (पीएलएफ) में दिखता है । नीचे दिए गए खंड 2.6 में वीजीएफ को नियंत्रण करने वाले तंत्र को दिखाया गया है जहाँ वास्तविक पीएलएफ कुछ थ्रेसहोल्ड मूल्य से अधिक है ।

2.5.8 नागर विमानन मंत्रालय यह भी मानता है कि चयनित एयरलाइंस विभिन्न व्यापार कारकों जैसे कि मार्केटिंग/ रूट का प्रमोशन, वर्ष के कुछ कम व्यापार वाली अवधि में मांग के कारण आरसीएस सीटों हेतु लागू विमानशुल्क कैप से नीचे गैर- आरसीएस सीटों हेतु टिकटों को

बेचने का चयन, नियत लागत (आइडल क्षमता के प्रचालन के विपरित) के छोटे भाग की वसूली की एक रणनीति के रूप में कुछ समय पर सकता है। वीजीएफ का प्रावधान ऐसे आउट टर्न की सुविधा को बढ़ावा देता है तथा ऐसे परिदृश्य में आरसीएस सीटों के विनिर्दिष्ट संख्या हेतु वीजीएफ राशि को ऐसी सभी सीटों (गैर-आरसीएस सीटो को शामिल कर) पर लागू अथवा वितरित किया जाना माना जाएगा। जिसमें विमान शुल्क विमान शुल्क कैप के समान अथवा कम होगा।

2.5.9 इससे अधिक, एनसीएपी 2016 के अनुसार, विनिर्दिष्ट रूट हेतु निर्धारित वीजीएफ कैप तथा वीजीएफ राशि भविष्य में कंपनियों के प्रचालन के अनियंत्रित लागत में ऑफसैट के स्फिति तथा एटीएफ कीमत पर इन्डैक्सड होगी। ऐसे संशोधन पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू होंगे तथा भूतकाल में कोई समायोजन नहीं किया जाएगा।

2.5.10 स्फिति पर वीजीएफ इन्डैक्शिकेशन तथा एटीएफ कीमत नीचे दिए गए फार्मूले के आधार पर प्रत्येक वित्तीय वर्ष की तिमाही हेतु निर्धारित किया जाएगा। व्यापक दर्शाए गए डाटा सैट / एयरलाइंस प्रचालन हेतु प्रचालन की विशेष लागत के संदर्भ में फार्मूले का अनुपात निर्धारित किया गया है।

फिक्स्ड - विंग विमान के लिए :

हेलीकाप्टर के लिए :

जहां,

वीजीएफ (क्यू 2) वीजीएफ कैप/वीजीएफ राशि है जो वर्तमान वित्तीय वर्ष की तिमाही हेतु लागू है /

वीजीएफ (क्यू 1) वीजीएफ कैप/वीजीएफ राशि है जो पिछले वित्तीय वर्ष की तिमाही हेतु लागू है /

सीपीआई ग्राहक कीमत इंडेक्स में परिवर्तन है - भारत सरकार द्वारा प्रकाशित आंकड़ों के आधार पर औद्योगिक कार्मिक (प्रतिशत में) जिसे वर्तमान वित्तीय वर्ष की तिमाही हेतु वीजीएफ सीमा के निर्धारण हेतु विचार किया जाएगा। इसकी उसी प्रकार गणना की जाएगी जैसा विमानशुल्क कैप हेतु ऊपर गणना की गई है। स्पष्टता के प्रयोजन हेतु सीपीआई वित्तीय वर्ष तिमाही हेतु वीजीएफ कैप के निर्धारण पर विचार किया जाएगा जैसा सीपीआई का उस वित्तीय वर्ष की तिमाही हेतु विमानशुल्क कैप पर निर्धारण किया गया।

विमानन टारबाइन ईंधन की कीमतों में एटीएफ वह नीचे दिए गए फार्मूले का बदलाव (प्रतिशत में) है ।

फॉर्मूला

जहां ,

n = तीन माह की अवधि में तेल बाजार कंपनियों द्वारा संशोधित किया गया एटीएफ कीमतों के संख्या जैसा सीपीआई (सीपीआई हेतु सूत्र में अर्थात माह 1,2 तथा 3) के निर्धारण हेतु एक बार विचारणीय है।

एटीएफ = पहले संशोधन में एटीएफ मूल्य

D = दिनों की संख्या जहां एटीएफ अगले संशोधन तक रोका जाता है ।

m = तीन माह की अवधि में तेल बाजार कंपनियों द्वारा संशोधित किया गया एटीएफ कीमतों के संख्या जैसा सीपीआई (सीपीआई हेतु सूत्र में अर्थात माह 4,5 तथा 6) के निर्धारण हेतु एक बार विचारणीय है।

एटीएफ = पहले संशोधन में एटीएफ मूल्य

D_j = दिनों की संख्या जहां एटीएफ अगले संशोधन तक रोका जाता है ।

उक्त अनुमान के प्रयोजन हेतु, तेल बाजार कंपनियों -आईओसीएल, बीपीसीएल तथा एचपीसीएल के चार स्टेशन (दिल्ली , मुंबई , कोलकाता तथा चेन्नई) का एटीएफ मूल्य (घरेलू विमान) हेतु - जैसा कि उनकी वेबसाइट पर उपलब्ध है पर विचार किया जाएगा । क्योंकि रोलिंग आधार पर वीजीएफ कैप/वीजीएफ राशि की समीक्षा होती है , एटीएफ मूल्य के बाद के महीने में अगले समीक्षा पर विचार किया जाएगा ।

2.6 यात्री लोड फ़ैक्टर आधारित वीजीएफ़ की टेपरिंग

2.6.1 यह अपेक्षा की जाती है कि एयरलाइंस आपरेटर व्यापार पैरामीटर पर उद्योग ट्रेंड के संदर्भ में जैसे कि उद्योग में मौजूद औसत पीएलएफ के अंतर्गत इस योजना के तहत प्रस्ताव तैयार करें। वीजीएफ कैप की विनिर्दिष्टताएं ऐसे ट्रेंड के संदर्भ में होंगी।

2.6.2 जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है कि असेवित/अल्पसेवित क्षेत्रों जैसे कि स्थापित किया गया संपर्क वीजीएफ पर हमेशा आश्रित न हो , में क्षेत्रीय संपर्क को बढ़ाने के लिए सीमित अवधि हेतु वीजीएफ को उपलब्ध करवाना प्रस्तावित किया गया है।

2.6.3 ऐसे रूट में यात्री लोड फैक्टर आरसीएस रूट के विकास का एक द्योतक होगा । आरंभिक अवधि में यात्री लोड फैक्टर कम/सामान्य हो सकता है और तात्कालिक एप्रोच उद्योग ट्रेंड जैसा स्थापित/बढ़ेगा। उद्योग ट्रेंड से अधिक पीएलएफ दर्शाएगा कि आसीएस रूट बाजारी शक्तियों तथा वीजीएफ सपोर्ट के बिना स्थापित हो सकता है।

2.6.4 एक बार चयनित एयरलाइंस आपरेटर चयनित होने पर, योजना का उद्देश्य बाजारी स्थितियों के प्रत्युत्तर में एयरलाइंस प्रचालक को सामान्यतः अनुमति देना है तथा प्रचालक में बाजार जोखिम को वहन करना है । हांलाकि , उक्त खंड 2.5.7 में दिए गए परिदृश्य में, चयनित एयरलाइंस आपरेटर द्वारा महसूस किए गए यात्री लोड फैक्टर को मानीटर किया जाएगा तथा उपलब्ध करवाए गए वीजीएफ को निम्नवत समीक्षा की जाएगी ।

2.6.4.1 यदि पीएलएफ प्रचालन के वर्षों का औसत के 90 प्रतिशत से अधिक होता है, अगले वर्ष का वीजीएफ इंडैक्शन हेतु चयनित एयरलाइंस प्रचालक हेतु निर्धारित किए गए का 50 प्रतिशत होगा, जैसा कि अगले वर्ष हेतु लागू होगा ।

2.6.4.2 यदि पीएलएफ प्रचालन के बाद के वर्षों का औसत होता है तथा 90 प्रतिशत से अधिक रहता है तो तीसरे वर्ष का वीजीएफ इंडैक्शन हेतु चयनित एयरलाइंस प्रचालक हेतु निर्धारित किए गए का 25 प्रतिशत होगा, जैसा कि तीसरे वर्ष हेतु लागू होगा ।

यदि पीएलएफ प्रचालन के बाद के वर्षों हेतु औसत रहता है तथा तीसरे वर्ष हेतु 90 प्रतिशत से गिर जाता है तो वीजीएफ इंडैक्शन हेतु चयनित एयरलाइंस प्रचालक हेतु निर्धारित किए गए का 100 प्रतिशत फिर से प्राप्त कर लिया जाएगा , जैसा कि तीसरे वर्ष हेतु लागू होगा ।

2.6.5 श्रेणी 1 के विमानों एवं हेलिकाप्टर हेतु सीटिंग क्षमता को ध्यान में रखते हुए, योजना के अंतर्गत वीजीएफ में ऐसी कमी/गिरावट को परस्पर श्रेणी 1 के विमानों एवं हेलिकाप्टर प्रचालन हेतु लागू किया जाएगा।

2.7 आसीएफ आबंटन

2.7.1 आरसीएफ का क्षेत्रवार आबंटन

2.7.1.1 यह प्रस्तावित किया गया कि एनसीएपी 2016 के प्रावधानों तथा उद्देश्यों के अनुसार क्षेत्रों में आरसीएफ आबंटन इस प्रकार होना चाहिए कि देश के विभिन्न भागों में संतुलित विकास/ क्षेत्रीय संपर्क बढ़े।

2.7.1.2 तदनुसार आरसीएफ के समान वितरण के लिए तथा देश में हवाई संपर्क में वृद्धि के लिए, देश को डीजीसीए द्वारा परिभाषित उडान सूचना क्षेत्रों के आधार पर पांच भागों में बांटा जाए।

2.7.1.3 योजना के आरंभ होने की घोषणा की तारीख से एक विशेष क्षेत्र में प्रस्ताव को अनुमोदित किया जा सकता है जैसे कि आरसीएफ में अनुमानित इनफ्लो का 25 प्रतिशत को ऐसे प्रस्तावों हेतु कटिबद्ध किया जा सकता है। योजना के अधिसूचित होने की तारीख से यह सीमा एक साल की अवधि हेतु लागू होगी। कुछ क्षेत्रों के संबंध में प्रस्तावों के न होने पर नागर विमानन मंत्रालय योजना के दूसरे वर्ष में ऐसी सीमाओं की समीक्षा पर विचार कर सकता है।

2.7.1.4 जहाँ एक आरसीएस रूट दो क्षेत्रों में हवाई अड्डों से संपर्क करता है ऐसे आरसीएस मार्ग हेतु सीजीएफ को उक्त निर्धारण के प्रयोजन से 2 क्षेत्रों में एक समान बांटा जाएगा।

2.7.2 अल्पसेवित हवाई अड्डों हेतु आरसीएफ

2.7.2.1 अल्पसेवित हवाई अड्डों हेतु संपर्क बढ़ाने के लिए, अल्पसेवित हवाई अड्डों को जोड़ने के प्रस्तावों को अनुमोदित किया जाएगा जैसे कि आरसीएफ में अनुमानित इनफ्लो के केवल 30 प्रतिशत तक ऐसे प्रस्तावों को कटिबद्ध किया जाएगा। उक्त निर्धारण के प्रयोजन हेतु, अल्पसेवित हवाई अड्डों से अल्पसेवित हवाई अड्डे को जोड़नेवाले आरसीएस रूट के प्रस्ताव को अल्पसेवित हवाई अड्डे के प्रस्ताव के रूप में विचार किया जाएगा तथा अल्पसेवित हवाई अड्डे से अल्पसेवित हवाई अड्डे तथा किसी अल्पसेवित हवाई अड्डे के आरसीएस रूप के संपर्क के प्रस्ताव को जो अल्पसेवित हवाई अड्डे नहीं है को अल्पसेवित हवाई अड्डे के संपर्क के प्रस्ताव के रूप में विचार किया जाएगा।

2.7.2.2 निधि का आबंटन योजना की घोषणा होने की तारीख से एक वर्ष की अवधि तक लागू होगा अथवा जब तक प्रावधान की समीक्षा नहीं होती, जो भी पहले हो।

2.7.3 एयरलाइंस आपरेटर हेतु आरसीएफ आबंटन कैप

2.7.3.1 किसी एक एयरलाइंस आपरेटर से बड़े प्रणालीबद्ध एक्सपोजर को सीमित करने के लिए, योजना के अंतर्गत किसी विशेष एयरलाइंस आपरेटर हेतु कुल अनुमोदित वीजीएफ वार्षिक सीमा से कैपड होगी।

2.7.3.2 तदनुसार, किसी एयरलाइंस आपरेटर के प्रस्तावों को किसी विशेष साल में अनुमोदित नहीं किया जाएगा यदि यह क्षेत्र के आरसीएफ कैप के पचास प्रतिशत को प्राप्त कर रहा है (उक्त खंड 2.7.1.3 का संदर्भ) तथा आरसीएफ इनफ्लो के कुल अनुमानित साल का 25 प्रतिशत होगा ।

2.8 आसीएस उडान पर एसकेएम

2.8.1 विद्यमान डीजीसीए नियमों के अनुसार आरडीजी दिशा-निर्देशों के तहत हेतु चयनित एयरलाइंस गैर-आरसीएस सीटों पर जनरेटिड उनकी उपलब्ध सीटे किलोमीटर प्रचालन अनुमति देगा । संदेह को दूर करने के लिए , आरसीएस सीटों पर जनरेटिड उपलब्ध सीट किलोमीटर को आरडीजी दिशा-निर्देशों पर सेट-ऑफ ट्रेडिंग की अनुमति नहीं होगी ।

2.9 प्रचालन की एक्सक्लूसिविटी

2.9.1 जैसे कि पहले उल्लिखित है, प्रचालन की पोषणीयता आरसीएस हेतु एक प्रमुख दिशा-निर्देशित सिद्धांत है । नागर विमानन मंत्रालय मानता है कि आरसीएस पर यातायात की मांग अनिश्चित रहती है तथा ऐसे अधिकतम रूटों को परीक्षण नहीं किया जा रहा है एवं गैर प्रचालनात्मक है । चयनित एयरलाइंस का बाजार जोखिम प्रमुख होता है । अन्य एयरलाइंस आपरेटर द्वारा प्रतियोगिता के कारण विशेषकर रूट विकास के आरंभिक अवधि में ऐसे बाजार जोखिम के बढ़ने की संभावना अधिक हो जाती है। ऐसे रूटों में विकास के आरंभिक स्तर पर ऐसी प्रतियोगिता विशेषकर मांग अनिश्चितता में, योजना के उद्देश्यों उपलब्धियों को अंतिम रूप से प्रभावित करता है ।

2.9.2 तदनुसार, एयरलाइंस आपरेटर द्वारा ऐसे रूटों में विकास को प्रोत्साहन देने में चयनित प्रचालक। योजना के तहत आरसीएस रूट में कुछ अवधि (अब इसे एक्सक्लूसिविटी अवधि कहा जाए) हेतु में प्रचालन की प्रचालन की एक्सक्लूसिविटी

की मंजूरी देते हैं। ऐसे प्रचालन की एक्सक्लूसिविटी अवधि के दौरान, किसी अन्य एयरलाइंस आपरेटर को विनिर्दिष्ट आरसीएस रूट पर उडान के प्रचालन की मंजूरी नहीं दी जाती ।

2.9.3 एक्सक्लूसिविटी अवधि की समाप्ति के बाद, अन्य एयरलाइंस आपरेटर को खुले तौर पर विनिर्दिष्ट आरसीएस रूट पर उडान के प्रचालन की मंजूरी दे दी जाती है बशर्ते नियम एवं विनियम का लागू हो ।

2.9.4 एक्सक्लूसिटी अवधि की लंबाई हेतु निम्नलिखित यथासंभव विकल्पों पर अंशधारियों से नागर विमानन मंत्रालय सुझाव आमंत्रित करता है ।

2.9.4.1 एक वर्ष (1 वर्ष)

2.9.4.2 दो वर्ष (2 वर्ष) अथवा

2.9.4.3 तीन वर्ष (3 वर्ष)

2.10 विविध

2.10.1 नागर विमानन मंत्रालय समय समय पर ऐसे निदेश जारी करता है जो योजना के सुचारु रूप से लागू करने में आवश्यक हों ।

3. योजना का आपरेटिंग तंत्र

3.1 परिचय

3.1.1 यह योजना बाजार तंत्र में एयरलाइंस आपरेटर को आरसीएस रूट अथवा एक नेटवर्क में चयन के बारे में वर्णन करती है जहां आरंभिक प्रस्ताव तथा काउंटर प्रस्ताव का मूल्यांकन नीचे दिए गए तंत्र के अनुसार होगा । प्रस्वों के ऐसे मूल्यांकन का अनुसरण करते हुए, चयनित एयरलाइंस आपरेटर चिन्हित की जाएगी तथा लागू करने वाली एजेंसी आरसीएस रूट पर प्रचालन हेतु चयनित एयरलाइंस आपरेटर के साथ करार करेगी।

3.2 प्रस्ताव हेतु पात्रता मानदंड

3.2.1 योजना के अंतर्गत सपोर्ट हेतु पात्र होने के लिए

3.2.1.1 प्रस्ताव एकल आरसीएस रूट हेतु हो अथवा कनेक्टिड आरसीएस रूटों के सैट हेतु हो (नेटवर्क प्रस्ताव)

3.2.1.2 फिक्स्ड विंग विमान (समुद्री विमान को अलावा) अथवा हेलिकाप्टर के माध्यम से प्रचालक का योजना के अंतर्गत अनुमति दी जाएगी ।

बशर्ते, हेलिकाप्टर के माध्यम से यह प्रचालन केवल दूरस्थ क्षेत्रों से हो (1) भारत के जम्मू कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, उत्तराखंड तथा उत्तर - पूर्व क्षेत्रों पर्वतमाला (2) अंडमान एवं निकोबार तथा लक्षदीप तथा (3) सुरक्षा संबंधी मामले जैसा कि गृह मंत्रालय द्वारा निर्धारित।

3.3 आरसीएस उडान हेतु न्यूनतम दक्षता विनिर्दिष्टताएं

3.3.1 योजना के तहत, चयनित एयरलाइंस आपरेटर को आरसीएस प्रचालन के संबंध में निम्नलिखित न्यूनतम दक्षता विनिर्दिष्टताओं की अपेक्षाओं को पूर्ण करना होगा।

3.3.1.1 फिक्स्ड विंग विमान हेतु, चयनित एयरलाइंस को आरसीएस उडान के अनुसार आरसीएस सीट के रूप में आरसीएस उडान क्षमता का पचास प्रतिशत 50% उपलब्ध करवाना होगा।

बशर्ते कि ऐसे परिदृश्य जहां आरसीएस उडान क्षमता का 50% 40 सीटों से अधिक हो, आरसीएस सीटों की संख्या 40 तक प्रतिबंधित होगी तथा मांगा गया सीजीएफ ऐसे 40 आरसीएस सीटों तक सीमित करने की आवश्यकता होगी।

बशर्ते आगे कि ऐसे परिदृश्य जहां, जहां आरसीएस उडान क्षमता का 50% 9 सीटों से कम हो, आरसीएस सीटों की संख्या 40 तक प्रतिबंधित होगी तथा चयनित एयरलाइंस को आरसीएस उडान के अनुसार आरसीएस सीट के रूप में 9 सीटे उपलब्ध करवानी होगी।

3.3.1.2 हेलिकाप्टर हेतु, चयनित एयरलाइंस आपरेटर को आरसीएस उडान के रूप में 5 आरसीएस उपलब्ध करवाने की आवश्यकता होगी।

3.3.1.3 सीजीएफ सहित सहित सप्ताह में आरसीएस उडानों की संख्या कम से कम तीन (3) एवं अधिक से अधिक सात (7) होगी।

3.4 आरंभिक प्रस्तावों की प्रस्तुति

3.4.1 खंड 3.2 में दिए गए पात्रता शर्तों को संतुष्ट करने वाले प्रस्ताव, लागू करने वाली एजेंसी को प्रस्तुत (आरंभिक प्रस्ताव) किए जाएंगे। प्रस्तावों को खंड 3.6 में दिए गए तरीके से प्रस्तुत किया जाएगा तथा विनिर्दिष्ट विमानशुल्क सीमा तथा वीजीए सीमा के संदर्भ भी आवश्यक है।

3.4.2 नागर विमानन मंत्रालय द्वारा योजना की अधिसूचना किए जाने पर संभावित आवेदक 2 महीने के अंदर प्रारंभिक प्रस्ताव (बिडिंग का पहला चक्र) भेज सकते हैं। बाद में कार्यान्वयन करने वाली एजेंसी प्रस्तावों को आमंत्रित करने एवं उनका मूल्यांकन करने तथा चयनित एयरलाइन प्रचालकों की पहचान करने के लिए दो (2) आर्ध वार्षिक साइकिल का अनुपालन

करेगी। पहला अर्ध वार्षिक साइकल किसी वर्ष के अप्रैल से सितम्बर माह तक होगा तथा दूसरा अर्ध वार्षिक साइकल उस वर्ष के अक्टूबर माह से अगले वर्ष के मार्च माह तक होगा। तदनुसार इस प्रकार के अर्ध वार्षिक साइकलों में प्रारम्भिक प्रस्तावों को जमा करने की अंतिम तारीख योजना के प्रत्येक वर्ष की 31 मई एवं 30 नवम्बर होगी।

3.4.3 आवेदक से यह अपेक्षा की जाती है कि वे अपने द्वारा प्रस्तावित किए जा रहे आर सी एफ फ्लाइट प्रचालनों के लिए समुचित ढंग से परिश्रम करने की जिम्मेदारी स्वयं लें, बाजार का मूल्यांकन करें तथा अन्वेषण एवं विश्लेषण करें तथा स्वयं द्वारा विचारित पूर्वानुमानों, डाटा एवं सूचनाओं की परिशुद्धता, पर्याप्तता, उनके सही होने विश्वसनीयता एवं पूर्णता की पूरी तरह से जिम्मेदारी उठाएं।

3.4.4 अपने प्रस्तावों को तैयार करने एवं उन्हें जमा करने से जुड़े हुए अथवा उससे संबंधित सभी खर्चों का अथवा उन प्रस्तावों से संबंधित हुए सभी खर्चों का वहन आवेदक द्वारा किया जाएगा। ऐसी सभी लागते एवं खर्च आवेदकों से संबंधित होंगे तथा नागर विमानन मंत्रालय/कार्यान्वयन करने वाली एजेंसी इन खर्चों के लिए या आवेदकों द्वारा प्रस्तावों को तैयार करने या उसे जमा करने में उठाई गई लागत/खर्चों के लिए किसी भी रूप में जिम्मेदार नहीं होगी चाहे योजना के अंतर्गत निर्धारित चयन प्रक्रिया का कंडक्ट अथवा परिणाम जो भी हो।

3.4.5 संबंधित निर्धारित अंतिम तारीख तक प्राप्त हुए प्रारम्भिक प्रस्तावों को सैद्धितक अनुमोदन तथा अगले चरणों के लिए कार्यवाही हेतु मूल्यांकन समिति को भेजा जाएगा।

3.4.6 मूल्यांकन समिति धारा 3.17 में निर्धारित प्राइऑरिटाइजेशन फ्रेमवर्क के संबंध में किसी पात्र प्रारम्भिक प्रस्ताव के विरुद्ध किसी दूसरे एयरलाइन प्रचालकों से काउंटर प्रस्ताव आमंत्रित करेगी।

3.5 नेटवर्क प्रस्ताव

3.5.1 कोई एयरलाइन प्रचालक हवाईअड्डों के किसी नेटवर्क (नेटवर्क प्रस्ताव) के लिए प्रारम्भिक प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है जहाँ कि यह कम से कम तीन (3) एवं अधिकतम पाँच (5) हवाईअड्डों को कनेक्ट करने का प्रस्ताव दे सकता है।

3.5.2 एक नेटवर्क प्रस्ताव में एक (1) से अधिक रुट होंगे तथा नेटवर्क प्रस्ताव के अंश के रूप में कोई भी रुट नहीं होगा। एयरलाइन प्रचालन को यह सुनिश्चित करना होगा कि किसी नेटवर्क प्रस्ताव में प्रत्येक रुट एक आर सी एस रुट है तथा प्रत्येक सप्ताह वे एक ही विमान को प्रयोग करते हुए एक ही नंबर के आर सी एस सीटों एवं आर सी एस उड़ानों से कनेक्टडे हैं।

3.5.3 किसी नेटवर्क प्रस्ताव में प्रत्येक आर सी एस रुट के लिए एयरफेयर कैप ऐसे आर सी एस रुट की संबंधित स्टेज लम्बाई एवं इस योजना के अंतर्गत निर्धारित एयरफेयर कैप्स पर आधारित होगा।

3.5.4 प्रारम्भिक प्रस्ताव (प्रस्तावों) की जाँच करने के बाद मूल्यांकन समिति काउंटर प्रस्ताव आमंत्रित करने के लिए उन हवाईअड्डों के नाम जारी करेगी जो नेटवर्क प्रस्ताव के हिस्से के रूप में जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित हैं।

3.6 प्रस्ताव प्रस्तुत करे संबंधी आवश्यकताएँ

आवेदक की सूचना

3.6.1 एयरलाइन प्रचालक बिडिंग इंटाइटी के बारे में निम्नलिखित सूचना उपलब्ध कराएगा:

3.6.1.1 एयरलाइन प्रचालक का पंजीकृत नाम

3.6.1.2 एयरलाइन का नाम

3.6.1.3 इनकारपोरेशन की तारीख

3.6.1.4 इनकारपोरेशन का प्रमाणपत्र

3.6.1.5 एयरलाइन प्रचालक परमिट

3.6.1.6 एयरलाइन प्रचालक के पास विद्यमान फ्लीट, सीट क्षमता सहित

3.6.1.7 एयरलाइन प्रचालक का विद्यमान रुट नेटवर्क

3.6.1.8 पूर्ववर्ती तीन (3) वित्तीय वर्षों की समाप्ति पर नेट वर्ष

3.6.1.9 पूर्ववर्ती तीन (3) वित्तीय वर्षों का वित्तीय विवरण

3.6.1.10 मेमोटेंजम ऑफ एशोसिएशन एवं आर्टिकल्स ऑफ एशोसिएशन

3.6.1.11 शेयर होल्डरों के नाम तथा शेयरहोल्डिंग का प्रतिशत एवं निदेशकों का नाम

तकनीकी प्रस्ताव

3.6.2 तकनीकी प्रस्ताव के अंश के रूप में एयरलाइन प्रचालक प्रस्तावित आर सी एस रुट के बारे में निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत करेगा।

3.6.2.1 प्रस्तावित आर सी एस रुट जिस पर एयरलाइन प्रचालक प्रचालन करना चाहेगा अर्थात् कनेक्ट किये जाने वाले प्रस्तावित हवाईअड्डे।

3.6.2.2 डी जी सी ए द्वारा अनुमोदित फ्लाइंग पाथ पर आधारित रुट की लम्बाई

3.6.2.3 आर सी एस रुट पर तैनात किया जाने वाला प्रस्तावित विमान

3.6.2.4 प्रचालन प्रारम्भ होने की प्रस्तावित तारीख

3.6.2.5 प्रस्तावित विमान में बैठने की क्षमता

3.6.2.6 आर सी एस रुट पर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित आर सी एस फ्लाइट क्षमता

3.6.2.7 प्रति आर सी एस फ्लाइट आर सी एस सीटों की संख्या

3.6.2.8 प्रति सप्ताह आर सी एस फ्लाइटों की संख्या

3.6.3 नेटवर्क प्रस्ताव मामले में एयरलाइन प्रचालक नेटवर्क प्रस्ताव में प्रस्तावित आर सी एस रूटों में से प्रत्येक के बारे में उपरोक्त सूचना इस प्रकार प्रस्तुत करेगा कि किसी नेटवर्क प्रस्ताव में प्रत्येक आर सी एस रूट प्रत्येक सप्ताह एक बराबर आर सी एस सीटें तथा एक बराबर आर सी एस उड़ाने हों।

नो वी जी एफ आवश्यकता के साथ प्रारम्भिक प्रस्तावों के लिए अतिरिक्त सूचना आवश्यकता

3.6.4 यदि किसी एयरलाइन प्रचालन को किन्हीं आर सी एस रूटों पर आर सी एस रूटों पर आर सी एस फ्लाइट प्रचालनों के लिए इस योजना के अंतर्गत किसी वी जी एफ की आवश्यकता नहीं है तो ऐसे एयरलाइन प्रचालनक को अपने प्रारम्भिक प्रस्ताव के श के रूप में इसका संकेत होगा।

शंका से बचने के लिए प्रारम्भिक प्रस्ताव के अंश के रूप में तकनीकी प्रस्ताव में निवेदित बी जी एफ राशि (जिसे वित्तीय प्रस्ताव के अंश के रूप में जमा किया जाना है) के संबंध में ब्योरे को साझा करने की अन्यथा आवश्यकता नहीं होगी। केवल ऐसे मामलों में जहाँ वीजीएफ की आवश्यकता नहीं है, एयरलाइन प्रचालक द्वारा तकनीकी प्रस्ताव के अंश के रूप में इसका संकेत किया जाना चाहिए।

वित्तीय प्रस्ताव सूचना

3.6.5 वित्तीय प्रस्ताव के अंश के रूप में, आवेदक को निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत करनी होगी:

3.6.5.1 आर सी एस फ्लाइट के लिए योजना के अंतर्गत अपेक्षित प्रति आर सी एस सीट वी जी एफ:

3.6.5.2 आर सी एस के अंतर्गत चयनित होने की स्थिति में किसी आर सी एस फ्लाइट में आर सी एस सीटों के लिए प्रचालक द्वारा चार्ज किया जाने वाला अधिकतम किराया यह इस प्रकार होना चाहिए कि वी जी एफ अथवा एयरलाइन प्रचालक द्वारा प्रस्तावित अधिकतम विमान किराया क्रमशः वी जी एफ कैप एवं विमान किराया कैप से ज्यादा नहीं हो सकता , जैसा कि प्रस्तावित आर सी एस रूट के लागू स्टेज लेंथ के लिए योजना में संक्रेतित गया है।

3.6.6 किसी नेटवर्क प्रस्ताव के मामले में आवेदक नेटवर्क प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रत्येक आर सी एस रूटों के लिए उपरोक्त सूचना प्रस्तुत करेगा।

3.7 प्रारम्भिक प्रस्ताव (प्रस्तावों) की जाँच

3.7.1 मूल्यांकन समिति सात (7) कैलेंडर दिवसों के अंदर प्रारम्भिक प्रस्ताव (प्रस्तावों) की पावती देगी।

3.7.2 मूल्यांकन समिति उन दस्तावेजों का प्रारम्भिक मूल्यांकन करेगी जिसमें आवेदक संबंधी जानकारी एवं तकनीकी प्रस्ताव शामिल होंगे तथा प्रस्ताव के जमा होने के पंद्रह (15) कैलेंडर दिवसों के अंदर आवेदक को प्रस्ताव के पूर्ण या अपूर्ण होने संबंधी सूचना से वगत कराएगी/प्रारम्भिक प्रस्ताव के अंश के रूप में वित्तीय प्रस्ताव को खोला नहीं जाएगा।

3.7.3 यदि प्रस्ताव अपूर्ण है तो मूल्यांकन समिति यह बताते हुए कि कौन सी सूचना अपूर्ण है या जरूरी है, आवेदक को उसका प्रारम्भिक प्रस्ताव वापस कर देगी।

3.7.4 धारा 3.2 के अंतर्गत उल्लिखित शर्तों के संबंध में उनकी पात्रता का पता लगाने के लिए प्रारम्भिक प्रस्ताव को जाँच-प्रक्रिया से गुजारा जाएगा। सभी पात्र प्रारम्भिक प्रस्ताव प्राइऑरिटाइजेशन के अधीन होंगे जो कि धारा 3.17 के अंतर्गत उल्लिखित फ्रेमवर्क पर आधारित होगा।

3.7.5 प्राइऑरिटाइजेशन फ्रेमवर्क को लागू करने के बाद मूल्यांकन समिति प्रारम्भिक प्रस्तावों की सूची तैयार करेगी तथा उसके लिए काउंटर प्रस्ताव आमंत्रित किए जाएंगे। इस संबंध में मूल्यांकन समिति का निर्णय अंतिम तथा सभी पार्टियों पर बाह्यकारी होगा/ मूल्यांकन समिति प्रारम्भिक प्रस्तावों के प्राप्त होने की अंतिम तिथि के एक (1) माह के अंदर एक ऐसी सूची की घोषणा करेगा।

3.7.6 आर सी एस रुटों, जिसके लिए काउंटर प्रस्ताव आमंत्रित किए जाएँगे, की सूची को प्रकाशित करने संबंधी प्रोफार्मा निम्नलिखित है:

क.सं.	रुट/नेटवर्क	प्रस्ताव में जोड़े जाने वाले हवाईअड्डों की सूची				प्रारम्भ होने की प्रस्तावित तिथि
		हवाईअड्डा 1	हवाईअड्डा 2	हवाईअड्डा 3	हवाईअड्डा 4	
1	रुट	ए	बी	-	-	01-01-2017
2	नेटवर्क	ए	बी	सी	-	01-01-2017

माइलस्टोन्टन	टाइमलाइन्स	टिप्पणियाँ
काउंटर प्रस्ताव को प्रस्तुत करने की अंतिम तारीख	तिथि / महीना / वर्ष	

3.8 काउंटर प्रस्तावों को आमंत्रित करना

3.8.1 सभी पात्र एवं प्राइऑरिटाइज्ड प्रारम्भिक प्रस्तावों के संबंध में काउंटर प्रस्तावों को आमंत्रित करने के लिए एक निर्धारित प्रक्रिया का अनुपालन किया जाएगा। मूल्यांकन समिति द्वारा जाँचे

गए तथा पात्र पाए गए एवं साथ ही प्राइऑरिटाइजेशन फ्रेमवर्क के अनुसार उपयुक्त सभी प्रस्तावों काउंटर प्रस्तावों की प्राप्ति के लिए विहित होंगे। प्रारम्भिक प्रस्ताव के अंश के रूप में दी गई शर्तों में किसी के अंश के रूप में दी गई शर्तों में किसी प्रकार के परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं किया जाएगा।

3.8.2 कार्यान्वयन करने वाली एजेंसी काउंटर प्रस्तावों के आमंत्रण के साथ-साथ निम्नलिखित-सूचना

प्रकाशित करेगा:

3.8.2.1 क्या प्रारम्भिक प्रस्ताव रूट प्रस्ताव है अथवा नेटवर्क प्रस्ताव

3.8.2.2 वे हवाईअड्डे जिनके बीच रूट/नेटवर्क को जोड़ा जाना प्रस्तावित है।

3.8.2.3 क्या प्रारम्भिक प्रस्ताव में वी जी एफ का निवेदन किया गया है अथवा नहीं

3.8.2.4 आर सी एस रूट के लिए प्रस्तावित स्टार्ट डेट

3.8.3 कार्यान्वयन करने वाली एजेंसी काउंटर प्रस्तावों के लिए आमंत्रण पत्र जारी करने की तिथि से दूसरे सभी इच्छुक एयरलाइन प्रचालकों को प्रारम्भिक प्रस्ताव के लिए काउंटर प्रस्ताव जमा करने हेतु दो (2) महीने का समय उपलब्ध कराएगी। लेकिन योजना की अधिसूचना के अनुसार बिडिंग के प्रथम चरण के लिए इच्छुक एयरलाइन प्रचालकों को प्राप्त हुए प्रारम्भिक प्रस्ताव के लिए काउंटर प्रस्ताव जमा करने हेतु एक (1) माह का समय उपलब्ध कराया जाएगा। बशर्ते कि प्रारम्भिक प्रस्ताव (प्रस्तावों) को प्राप्त करने के बाद मूल्यांकन समिति प्रशासनिक आवश्यकताओं को देखते हुए काउंटर प्रस्तावों के आमंत्रण के लिए एक अलग अनुसूची अधिसूचित करे।

3.8.4 सभी काउंटर प्रस्तावों में धारा 3.6 के अंतर्गत अपेक्षित सूचना शामिल की जाएगी तथा यह घाटा 3.3 में निर्धारित न्यूनतम कार्यनिष्पादन विनिर्देशों के अधीन होगी।

3.8.5 काउंटर प्रस्तावों को जामा करने के लिए विचार किए जाने वाले वीजीएफ कैप एवं एयरपेयर कैप बिल्कुल वही होना चाहिए जो वित्तीय वर्ष तिमाही के दौरान लागू था जिसमें आर सी एस रूट या एक नेटवर्क प्रस्ताव के लिए प्रारम्भिक प्रस्ताव किया गया था।

3.9 एक नेटवर्क प्रस्ताव के मामले में काउंटर प्रस्ताव

3.9.1 एक प्रारम्भिक प्रस्ताव के रूप में प्राप्त नेटवर्क प्रस्ताव के विरुद्ध काउंटर प्रस्तावों को आमंत्रित करने के लिए मूल्यांकन समिति केवल प्रारम्भिक प्रस्ताव के अंश के रूप में प्रस्तावित व्यक्तिगत हवाईअड्डों के नाम जारी करेगी तथा एयरलाइन प्रचालकों को ऐसे हवाईअड्डे को जोड़ने के उनके अपने नेटवर्क प्रस्तावों को प्रस्तावित करने की अनुमति होगी बशर्ते कि निम्नलिखित शर्तें पूरी होती हों-

3.9.1.1 एयरलाइन प्रचालकों को प्रस्तावित हवाईअड्डों को जोड़ने वाले व्यक्तिगत आर सी एस रुट (रुटों) लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने की अनुमति नहीं होगी।

3.9.1.2 कोई काउंटर नेटवर्क प्रस्ताव प्रारम्भिक प्रस्ताव के अंश के रूप में प्रस्तावित सभी हवाईअड्डों को अनिवारितः जोड़ेगा तथा घाटा 35.1 तथा 3.5.2 के अंतर्गत उल्लिखित शर्तों को पूरा करेगा।

3.9.1.3 किसी काउंटर नेटवर्क प्रस्ताव को प्रारम्भिक प्रस्ताव के अंश के रूप में प्रस्तावित हवाईअड्डों के अलावा किसी दूसरे नई हवाईअड्डे(हवाईअड्डों) को जोड़ने /हटाने/प्रस्तावित करने क अनुमति नहीं होगी।

3.10 प्रस्तावों का मूल्यांकन एवं आवेदक का चयन

3.10.1.1 ऐसी स्थिति में जब कि किसी एयरलाइन प्रचालक की वित्तीय प्रस्ताव घाटा 3.6.5 में वर्णित शर्तों को पूरा करता हो, तो एयरलाइन प्रचालक, जिसने प्रारम्भिक प्रस्ताव जमा किया है, को “चयनित एयरलाइन प्रचालक” के रूप में पहचाना जाएगा।

3.10.1.2 नेटवर्क प्रस्ताव की स्थिति में, धारा 3.5.3 में यथा निर्धारित शर्तों, नेटवर्क में प्रत्येक आर सी एस रुटों के लिए, पूरी होनी जरूरी हैं।

3.10.3 सभी पात्र काउंटर प्रस्तावों तथा समरूप प्रारम्भिक प्रस्ताव के लिए मूल्यांकन समिति आवेदकों की उपस्थिति में पूर्व निर्धारित तारीख को वित्तीय प्रस्ताव को खोले जाने का कार्य करेगी तथा धारा 3.6.5 या धारा 3.5.3 में यथानिर्धारित शर्तों को पूरा करने वाले सभी वित्तीय प्रस्ताव (प्रस्तावों) यथा लागू के लिए पसंदीदा आवेदक का निर्धारण धारा 3.11 में निर्धारित व्यवस्था के आधार पर किया जाएगा।

3.11 आर सी एस रुट के लिए वित्तीय प्रस्ताव का मूल्यांकन

3.11.1 प्रारम्भिक प्रस्तावों के लिए, जहाँ कि अपने बिड के अंश के रूप में आवेदक (आवेदकों) ने किसी वीजीएफ के लिए अनुरोध नहीं किया है, काउंटर प्रस्ताव का मूल्यांकन प्रारम्भिक प्रस्ताव की तुलना में आवेदक द्वारा कोट किए गए प्रति सप्ताह आर सी एस सीटों की संख्या के आधार पर किया जाएगा। आर सी एस सीटों की प्रति सप्ताह अधिकतम संख्या कोट करने वाले आवेदक को पसंदीदा आवेदक के रूप में घोषित किया जाएगा।

3.11.1.1 यदि दो या अधिक आवेदकों को अधिमान्य आवेदक “बराबरी के अधिमान्य आवेदक” माना जाता है तो मूल्यांकन समिति बराबरी के अधिमान्य आवेदकों से वित्तीय प्रस्तावों के खुलने के समय से 8 घंटों के भीतर प्रति सप्ताह प्रस्तावित आर सी एस सीटों की संख्या पुनः जमा करने के लिए कहेगी/बराबरी के अधिमान्य आवेदकों द्वारा प्रति सप्ताह प्रस्तावित आर सी एस सीटों की संख्या दुबारा जमा करने के तुरन्त बाद, परिशोधित दरें मूल्यांकन समिति द्वारा खोली

जाएंगी तथा उनकी वरीयता निर्धारित की जाएगी। जिस आवेदक ने प्रति सप्ताह सबोधिक आर सी एस सीटों की संख्या उद्धृत की होगी उसे अधिमान्य आवेदक माना जाएगा। बराबरी (टाई) समाप्त होने तक यही प्रक्रिया अपनाई जाएगी।

3.11.1.2 यदि प्रति सप्ताह आर सी एस सीटों की संख्या के आधार पर बराबरी (टाई) समाप्त नहीं हो सके तो बराबरी वाले अधिमान्य आवेदकों का मूल्यांकन आवेदकों द्वारा उद्धृत न्यूनतम अधिकतम एयरफेयर के आधार पर सक्रिय जाएगी। न्यूनतम अधिकतम एयरफेयर उद्धृत करने वाले आवेदक को 'अधिमान्य आवेदक' माना जाएगा।

3.11.1.3 यदि बराबरी वाले अधिमान्य आवेदक समान अधिकतम एयरफेयर उद्धृत करते हैं तो मूल्यांकन समिति वित्तीय प्रस्तावों खुलने के समय से 8 घंटों के भीतर बराबरी वाले अधिमान्य आवेदकों से उनके अधिकतम एयरफेयर की दरें पुनः जमा करने के लिए कहेगी। बराबरी वाले अधिमान्य आवेदकों द्वारा अधिकतम एयरफेयर जमा करने के तुरन्त बाद मूल्यांकन समिति द्वारा परिशोधित दरें खोली जाएंगी तथा उनकी वरीयता निर्धारित की जाएगी तथा जिस आवेदक से सबसे कम अधिकतम एयरफेयर उद्धृत किया होगा उसे अधिमान्य आवेदक माना जाएगा। बराबरी समाप्त होने तक समान प्रक्रिया अपनाई जाएगी।

3.11.2 प्रारम्भिक प्रस्तावों के लिए, जहां आवेदकों ने वी जी एफ का अनुरोध किया है वहां मूल्यांकन (प्रति आर सी एस सीट वी जी एम) / (प्रति सप्ताह कुल वी जी एफ) अथवा (प्रति आर सी एस सीट वी जी एफ तथा प्रति सप्ताह कुल वी जी एफ का संचय)("यहां बिडिंग मानदण्ड के रूप में उद्धृत") के आधार पर किया जाएगा ताकि अधिमान्य आवेदक चिन्हित किया जा सके।

3.11.2.1 यदि दो या अधिक आवेदक अधिमान्य आवेदकों के रूप में चिन्हित किए जाते हैं (बराबरी वाले अधिमान्य आवेदक) तो मूल्यांकन समिति वित्तीय प्रस्तावों के खुलने के समय से 8 घंटों के भीतर उन्हें प्रति आर सी एस सीटी उनकी वी जी एफ आवश्यकताएं पुनः जमा करने के लिए कहेगी। बराबरी वाले अधिमान्य आवेदकों द्वारा प्रति आर सी एस सीट वी जी एफ आवश्यकता पुनः जमा करने के तुरन्त बाद, मूल्यांकन समिति द्वारा परिशोधित दरों को खोला जाएगा तथा नीचे उल्लिखित प्रक्रिया के अनुसार उने वरीयता दी जाएगी / बराबरी समाप्त होने तक समान प्रक्रिया अपनाई जाएगी। यदि ऐसी स्थिति आती है कि बराबरी वाले अधिमान्य आवेदक प्रति आर सी एस सीट के लिए वी जी एफ आवश्यकता को शून्य तक ले आते हैं तो धारा 3.11.1 में उल्लिखित प्रक्रिया के अनुसार अधिमान्य आवेदक की पहचान की जाएगी।

3.11.3 ना.वि. मंत्रालय ने बिडिंग मानदण्डों के लिए निम्नलिखित समान्य विकल्पों पर अंशधारकों से नीचे लिखे अनुसार सुझाव आमंत्रित किए हैं:

विकल्प 1- प्रति आर सी एस सीट वी जी एफ

3.11.4 जिस आवेदक ने प्रस्तावित आर सी एस मार्ग के लिए प्रति आर सी एस सीट हेतु न्यूनतम वीजीएफ उद्धृत किया है उसे 'अधिमान्य आवेदक' के रूप में चुना जाएगा।

विकल्प 2-प्रति सप्ताह कुल वी जी एफ

3.11.5 जिस आवेदक ने प्रस्तावित आर सी एस मार्ग पर न्यूनतम प्रति सप्ताह कुल वी जी एफ उद्धृत किया है उसे 'अधिमान्य आवेदक' चुना जाएगा।

3.11.6 प्रति सप्ताह कुल वी जी एफ की गणना इस प्रकार की जाएगी:

बोलीकर्ता 'क' के लिए प्रति सप्ताह कुल वी जी एफ

=[(प्रति आर सी एस सीट के लिए वी जी एफ) X (प्रति आर सी एस उड़ान पर आर सी एस सीटों की

संख्या) X (सप्ताह में आर सी एस उड़ानों को संख्याओं)

विकल्प 3- प्रति आर सी एस सीट के लिए वी जी एफ तथा प्रति सप्ताह कुल वी जी एफ का संख्या

3.11.7 प्रति सप्ताह कुल वी जी एफ की गणना आवेदक द्वारा प्रस्तावित प्रति आर सी एस उड़ान पर आर सी एस सीटों की संख्या , प्रति आर सी एस सीट वी जी एफ सप्ताह में आर सी एस उड़ानों की संख्या के आधार पर की जाएगी।

बोलीकर्ता 'क' के लिए प्रति सप्ताह कुल वी जी एफ = [(प्रति आर सी एस सीट वी जी एफ) X (प्रति आर सी एस उड़ान आर सी एस सीटों की संख्या) X (सप्ताह में आर सी एस उड़ानों क संख्या)]

3.11.8 प्रस्तावित आर सी एस मार्ग के लि प्रति आर सी एस सीट वी जी एफ तथा प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ - दोनों मानदण्डों को उपयुक्त वेंरेज ('समान अर्थात वर्तमान प्रस्तावित ') दी जाएगी।

3.11.9 प्रति आर सी एस सीट न्यूनतम वी जी एफ वाले आवेदक को पूरे 50 अंक दिए जाएंगे जबकि अन्य आवेदकों को निम्नलिखित फार्मूला के आधार पर प्रोडाटा अंक दिए जाएंगे बोलीकर्ता 'क' के लिए

प्रति आर सी एस सीट वी जी एफ स्कोर

=[(सभी प्रस्तावों में प्रति आर सी एस सीट के लिए न्यूनतम वी जी एफ)/ (बोलीकर्ता 'क' के लिए प्रति आर

सी एस सीट वी जी एफ)] x 50

3.11.10. इसी प्रकार न्यूनतम प्रति सप्ताह कुल वी जी एफ वाले आवेदक को पूरे 50 अंक दिए जाएंगे जबकि अन्य आवेदकों को निम्नलिखित फार्म्यूला के आधार पर प्रो-डाटा अंक दिए जाएंगे: बोलीकर्ता 'क' के लिए प्रति सप्ताह कुल वी जी एफ स्कोर

=[(सभी प्रस्तावों में न्यूनतम प्रति सप्ताह कुल वी जी एफ)/ (बोली कर्ता 'क') के लिए प्रति सप्ताह कुल

वी जी एफ)] X 50

3.11.11 आवेदक के लिए कुल स्कोर दोनों मानदण्डों के लिए प्राप्त स्कोरों के योग के बराबर होगा तथा जो आवेदक अधिकतम कुल स्कोर प्राप्त करेगा उसे अधिमान्य आवेदक माना जाएगा। बोलीकर्ता 'क' के लिए कुल स्कोर = (बोलीकर्ता 'क') के लिए प्रति आर सी एस वी जी एस एफ स्कोर) X (बोलीकर्ता क के लिए प्रति सप्ताह कुल वी जी एफ स्कोर)

3.12 नेटवर्क प्रस्तावों के लि वित्तीय प्रस्तावों का मूल्यांकन

3.12.1 नांवि. मंत्रालय बिडिंग मानदण्डों के लिए निम्नलिखित संभाव्य विकल्पों पर अंशधारों से नीचे लिखे अनुसार सुझाव आमंत्रित करता है:

विकल्प 1- प्रति आर सी एस सीट वीजी एफ का योग

3.12.2 जिस आवेदक ने न्यूनतम प्रति आर सी एस सीट कुल वी जी एफ उद्धृत किया है उसे 'अधिमान्य आवेदक' चुना जाएगा।

3.12.3 आवेदक के लिए प्रति आर सी एस सीट वी जी एफ योग की गणना इस प्रकार की जाएगी:

$$\sum_{i=1}^M V_i$$

जहां:

M आवेदक के प्रस्ताव में आर सी एस मार्गों की संख्या है

V_i आर सी एस मार्ग के लिए आवेदक द्वारा उद्धृत प्रति आर सी एस सीट वी जी एफ है।

विकल्प 2- कुल नेटवर्क वीजीएफ प्रति सप्ताह

3.12.4 वह आवेदक जिसने न्यूनतम कुल नेटवर्क वीजीएफ प्रति सप्ताह कोट किया है उसे 'वरीय आवेदक' चुना जाएगा ।

3.12.5 आवेदक के कुल नेटवर्क वीजीएफ प्रति सप्ताह की गणना निम्नानुसार की जाएगी :

फार्मूला

जहाँ:

M आवेदक के प्रस्ताव में आरसीएस रूटों की संख्या है

V_i आवेदक द्वारा आरसीएस रूट i हेतु कोट किया गया वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट है
 N_i आरसीएस सीटों की संख्या है जिसे आरसीएस रूट i पर आवेदक द्वारा तैनात किया जाना प्रस्तावित है ।

F_i आरसीएस फ्लाइट प्रति सप्ताह की संख्या है जिसे आवेदक द्वारा आरसीएस रूट i पर तैनात किया जाना प्रस्तावित है ।

विकल्प 3- वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट और कुल नेटवर्क वीजीएफ प्रति सप्ताह का संयोजन

3.12.6 दोनों मानकों - वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट और कुल नेटवर्क वीजीएफ प्रति सप्ताह, को उचित महत्व (वर्तमान में बराबर प्रस्तावित) दिया जाएगा ।

3.12.7 इस के लिए, आवेदक के लिए वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की उपरोक्त 3.12.3 में दिए गए फार्मूले के अनुसार गणना की जाएगी ।

3.12.8 आवेदक के लिए कुल नेटवर्क वीजीएफ प्रति सप्ताह की गणना उपरोक्त सेक्शन 3.12.5 में दिए गए फार्मूले के अनुसार की जाएगी ।

3.12.9 न्यूनतम वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट वाले आवेदक को पूरे 50 अंक दिए जाएंगे जबकि अन्य आवेदकों को निम्नलिखित फार्मूले के आधार पर यथानुपात अंक दिए जाएंगे:

बिडर ए के लिए वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट स्कोर = $((\text{सभी प्रस्तावों में से न्यूनतम वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट}) / (\text{बिडर ए के लिए वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट})) \times 50$

3.12.10 इसी प्रकार, न्यूनतम कुल नेटवर्क वीजीएफ प्रति सप्ताह को पूरे 50 अंक दिए जाएंगे जबकि अन्य आवेदकों को निम्नलिखित फार्मूले के आधार पर यथानुपात अंक दिए जाएंगे:-

बिडर ए के लिए कुल नेटवर्क वीजीएफ प्रति सप्ताह स्कोर = $((\text{सभी प्रस्तावों में से न्यूनतम कुल नेटवर्क वीजीएफ प्रति सप्ताह}) / (\text{बिडर ए के लिए कुल नेटवर्क वीजीएफ प्रति सप्ताह})) \times 50$

3.12.11 आवेदक का कुल स्कोर दोनों मानकों के लिए प्राप्त किए गए स्कोर के बराबर होगा तथा उच्चतम कुल स्कोर प्राप्त करने वाला आवेदक वरीय आवेदक माना जाएगा ।

बिडर ए के लिए कुल स्कोर = $((\text{बिडर ए के लिए वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट स्कोर}) + (\text{बिडर ए के लिए कुल नेटवर्क वीजीएफ प्रति सप्ताह स्कोर}))$

3.13 समकालिक नेटवर्क प्रस्तावों के लिए वित्तीय प्रस्तावों का मूल्यांकन

- 3.13.1 एमओसीए यह नोट करता है कि ऐसे उदाहरण हो सकते हैं, जहाँ एक विशेष अवधि में, नेटवर्क प्रस्ताव प्राप्त होते हैं जिनमें (i) एक या अधिक कॉमन आरसीएस रूट हों (ii) एक से ज्यादा कॉमन हवाईअड्डे हों (समकालिक नेटवर्क प्रस्ताव)
- 3.13.1.1 एक या एक से अधिक कॉमन आरसीएस रूटों वाले समकालिक नेटवर्क प्रस्तावों अथवा एक से अधिक कॉमन हवाईअड्डों और प्रस्ताव में विभिन्न संख्या वाले कुल रूट होने की स्थिति में, अधिक संख्या वाले कुल रूट के नेटवर्क प्रस्ताव को वरीयता दी जाएगी। ऐसे मामले में, सेक्शन 3.9 में उल्लिखित प्रक्रिया के अनुसार अधिकतम कुल रूट संख्या वाले नेटवर्क प्रस्ताव के विरुद्ध काउंटर प्रस्ताव आमंत्रित किया जाएगा।
- 3.13.1.2 एक या एक से अधिक कॉमन आरसीएस रूटों वाले समकालिक नेटवर्क प्रस्तावों या एक से अधिक कॉमन हवाईअड्डों और समान संख्या वाले कुल रूट होने की स्थिति में, मूल्यांकन समिति सेक्शन 3.9 में उल्लिखित प्रक्रिया के अनुसार दोनों नेटवर्क प्रस्तावों के लिए काउंटर प्रस्ताव आमंत्रित करेगी। एयरलाइन आपरेटरों को केवल एक समकालिक नेटवर्क प्रस्ताव के विरुद्ध काउंटर प्रस्ताव जमा करने की अनुमति दी जाएगी और नेटवर्क प्रस्तावों में हवाईअड्डों को जोड़कर नया नेटवर्क बनाने की अनुमति नहीं दी जाएगी। दूसरे शब्दों में, एक एयरलाइन आपरेटर जो काउंटर नेटवर्क प्रस्ताव जमा कर रहा है उसे नेटवर्क प्रस्ताव जिसके विरुद्ध वह बिड जमा कर रहा है उससे भाग रूप में प्रस्तावित किए गए हवाईअड्डों के अलावा नए हवाईअड्डों को जोड़ने/ प्रस्तावित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी। मूल्यांकन समिति सभी समकालिक नेटवर्क प्रस्तावों की, और अन्य कोई भी काउंटर प्रस्ताव जो सेक्शन 3.12 में उपलब्ध प्रक्रिया के आधार पर समकालिक नेटवर्क प्रस्तावों के विरुद्ध प्राप्त हुए हैं उनकी तुलना करेगी तथा “वरीय आवेदक” का चुनाव करेगी।
- 3.13.2 ऐसी ही स्थिति वहाँ उत्पन्न हो सकती है जहाँ किसी विशिष्ट आरसीएस रूट के लिए प्रस्ताव हो और एक नेटवर्क प्रस्ताव हो जिसमें उसके नेटवर्क में प्रस्तावित समान हवाईअड्डे हों जैसे कि विशिष्ट आरसीएस रूट में हों।
- 3.13.2.1 ऐसी स्थिति में, वरीयता नेटवर्क प्रस्ताव को दी जाएगी न कि विशिष्ट आरसीएस रूट को तथा सेक्शन 3.9 में वर्णित प्रक्रिया के अनुसार काउंटर प्रस्ताव नेटवर्क प्रस्ताव के विरुद्ध आमंत्रित किए जाएंगे।

3.14 राइट टू मैच

- 3.14.1 प्रारंभिक प्रस्ताव जमा करने वाले एयरलाइन आपरेटर को वरीय काउंटर प्रस्ताव के विरुद्ध राइट टू मैच (आरटीएम) दिया जाएगा। ऐसी स्थिति में, जहाँ वह एयरलाइन आपरेटर वरीय आवेदक नहीं है जिसने प्रारंभिक प्रस्ताव जमा किया है, लेकिन जिसका

वित्तीय प्रस्ताव वरीय आवेदक द्वारा जमा किए गए वित्तीय प्रस्ताव के 10 प्रतिशत की रेंज में है, ऐसे एयरलाइन आपरेटर को वरीय आवेदक के वित्तीय प्रस्ताव (आरटीएम विकल्प) से मैचिंग का विकल्प प्राप्त होगा। यदि ऐसा एयरलाइन आपरेटर अपना आरटीएम विकल्प आजमाने का निर्णय लेता है तो उसे चयनित एयरलाइन आपरेटर घोषित कर दिया जाएगा।

3.14.2 ऐसी स्थिति में, जहाँ जिस एयरलाइन आपरेटर ने प्रारंभिक प्रस्ताव जमा किया था, वह आरटीएम विकल्प न आजमाने का निर्णय लेता है या जिसका वित्तीय प्रस्ताव वरीय आवेदक द्वारा जमा किए गए वित्तीय प्रस्ताव के 10 प्रतिशत की रेंज से बाहर है, तो वरीय आवेदक को चयनित एयरलाइन आपरेटर घोषित कर दिया जाएगा।

3.14.3 संदेह दूर करने के लिए, समकालिक नेटवर्क प्रस्ताव जिनमें एक या अधिक कॉमन आरसीएस रूट हों तथा एक समान कुल आरसीएस रूट हों, वह एयरलाइन आपरेटर जिसने प्रारंभिक नेटवर्क प्रस्ताव जमा किया था जिसके विरुद्ध चिन्हित वरीय आवेदक का काउंटर प्रस्ताव प्राप्त हुआ था, उसके पास आरटीएम विकल्प होगा।

3.14.4 एक आरसीएस रूट के लिए यनित एयरलाइन आपरेटर को चिन्हित करने के बाद, कार्यान्वयन एजेंसी प्रत्येक चिन्हित चयनित एयरलाइन आपरेटर के संबंध में निम्नलिखित विवरण प्रकाशित करेगी:-

क्र.सं.	रूट/नेटवर्क का कम्पोजीशन	चयनित आपरेटर	प्रति उड़ान डिप्लाय की जाने वाली आरसीएस सीटें	प्रति सप्ताह संचालित की जाने वाली आरसीएस सीटें	आरसीएस सीटों हेतु एयरफेयर कैप	प्रचालन शुरू होने की प्रस्तावित दिनांक
1						

3.15 निष्पादन गारंटी

3.15.1 जैसा कि पूर्व में उल्लेख किया गया है, यचनित एयरलाइन आपरेटर इस योजना के अंतर्गत आरसीएस उड़ानों के प्रचालन हेतु कार्यान्वयन एजेंसी के साथ करार करेगा।

3.15.2 करार पर हस्ताक्षर करते समय, चयनित एयरलाइन आपरेटर द्वारा कार्यान्वयन एजेंसी को रु. 50 लाख केवल (रु. 50,00,000/-) की राशि की निष्पादन गारंटी जमा करनी होगी।

- 3.15.3 उपरोक्त के साथ ही, ऐसी स्थिति में जहाँ एक आरसीएस हवाईअड्डा गैर-प्रचालनात्मक है और/ अथवा संबंधित हवाईअड्डा स्वामी द्वारा अवसंरचना (एयरसाइड अथवा टर्मिनल भवन) के पुनर्वास/उन्नयन हेतु निवेश की आवश्यकता है ताकि ऐसे आरसीएस हवाईअड्डे को प्रचालन योग्य/ प्रस्तावित उड़ान प्रचालनों के लिए उपयुक्त बनाया जा सके, चयनित एयरलाइन आपरेटर द्वारा कार्यान्वयन एजेंसी को रू. 1 करोड़ (रू. 1,00,00,000/-) की अतिरिक्त निष्पादन गारंटी जमा करानी होगी ।
- 3.15.4 सैक्शन 3.18 के अंतर्गत वर्णित प्रावधानों के साथ ही, निष्पादन गारंटी और अतिरिक्त निष्पादन गारंटी, यदि कोई हो, उसे कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा निम्नलिखित प्रकार से डील किया जाएगा:-
- 3.15.4.1 चयनित एयरलाइन आपरेटर द्वारा जमा की गई निष्पादन गारंटी करार की निबंधन व शर्तों के अनुसार आंशिक/पूर्ण नकदीकरण के लिए योग्य होगी, यदि चयनित एयरलाइन आपरेटर निम्नलिखित में असफल होता है:-
- क) नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा अनुमोदित अनुसूची की अखण्डता को बनाए रखना अर्थात् वह अनुसूचित उड़ानों की 70 प्रतिशत उड़ाने संचालिक करने में असफल रहात है, अथवा
- ख) कार्यान्वयन एजेन्सी के साथ हस्ताक्षर किए गए करार की निबंधन व शर्तों का पालन करना ।
- ऐसे नकदीकरण के बाद, चयनित एयरलाइन आपरेटर को निश्चित अवधि में निष्पादन गारंटी को पुनःपूरित करना होगा, जिसके अभाव में कार्यान्वयन एजेंसी के पास करार को समाप्त करने का अधिकार होगा ।
- 3.15.4.2 अतिरिक्त निष्पादन गारंटी, यदि कोई हो तो, उसे कार्यान्वयन एजेंसी चयनित एयरलाइन आपरेटर को लौटा देगी:-
- क) यदि ऐसे आरसीएस हवाईअड्डे को प्रचालन योग्य/प्रस्तावित आरसीएस उड़ानों के लिए उपयुक्त बनाने हेतु पुनर्वास /अवसंरचना उन्नयन का कार्य ऐसी अतिरिक्त निष्पादन गारंटी के जमा करने की तारीख से 02 वर्षों के अंदर पूरा नहीं होता है, अथवा
- ख) संबंधित आरसीएस हवाईअड्डे को/से आरसीएस उड़ान शुरू करने के एक वर्ष पूरा होने पर ।

3.16 तैनात क्षमता में वृद्धि

- 3.16.1 एक आरसीएस रूट पर हेतु चयनित एयरलाइन आपरेटर ऐसे आरसीएस रूट पर तैनात क्षमता को बढ़ाने का निर्णय ले सकता है, चाहे प्रति आरसीएस उड़ान में अधिक संख्या में आरसीएस सीटें उपलब्ध कराकर अथवा एक सप्ताह में अधिक आरसीएस उड़ानें उपलब्ध कराकर ।
- 3.16.2 ऐसी स्थिति में, कार्यान्वयन एजेंसी चयनित एयरलाइन आपरेटर को तैनाती क्षमता में वृद्धि की अनुमति दे सकती है, जैसे:-
- 3.16.2.1 चयनित एयरलाइन आपरेटर को विमान का आकार बदलने की अनुमति नहीं होगी ,
- 3.16.2.2 चयनित एयरलाइन आपरेटर को आरसीएस उड़ानों की संख्या 7 उड़ान प्रति सप्ताह तक बढ़ाने की अनुमति दी जाएगी ,
- 3.16.2.3 कुल वीजीएफ प्रति सप्ताह (अर्थात प्रति आरसीएस उड़ान पर आरसीएस सीटों की संख्या, प्रति आरसीएस सीटों पर वीजीएफ तथा एक सप्ताह में आरसीएस उड़ानों की संख्या को प्रोडक्ट) जोकि तैनात क्षमता में वृद्धि के बाद चयनित एयरलाइन आपरेटर को उपलब्ध है, जहले जैसा ही रहेगा,
- 3.16.2.4 कुल वीजीएफ प्रति सप्ताह, एक सप्ताह में संशोधित आरसीएस सीटों पर बराबर फैलेगा (अर्थात प्रति आरसीएस उड़ान पर आरसीएस सीटों की संख्या गुणा एक सप्ताह में संशोधित आरसीएस उड़ानों की संख्या) वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट को तदनुसार समायोजित किया जाएगा कि प्रति सप्ताह वहीं योग प्राप्त हो सके ।

3.17 प्राथमिकता ढांचा

- 3.17.1 मूल्यांकन समिति के पास हर समय योजना के उद्देश्यों का संदर्भ रहेगा । चूंकि आरसीएस के पास सीमित संसाधन होंगे, मूल्यांकन समिति के पास अधिकार होगा कि वह योजना के अंतर्गत समर्थित होने वाले प्रस्तावों को प्राथमिकता दे सके ।
- 3.17.2 योजना के अंतर्गत प्राप्त प्रस्तावों को प्राथमिकता निम्नलिखित आधार पर दी जाएगी :-
- 3.17.2.1 संपर्कता से जुड़ने वाले प्रस्तावित हवाईअड्डों की संख्या-
किसी विशिष्ट आरसीएस रूट प्रस्ताव के विरुद्ध नेटवर्क प्रस्ताव को प्राथमिकता दी जाएगी । इस प्राथमिकता की कार्यान्वयन प्रक्रिया निम्नानुसार होगी:-
- क) प्रत्येक अर्ध-वार्षिक चक्र के समाप्त होने के बाद, सभी नेटवर्क प्रस्तावों के लिए समप्रित की जाने वाली वीजीएफ और सभी आरसीएस रूट प्रस्तावों का मूल्यांकन किया जाएगा, जो संबंधित प्रस्तावों के वित्तीय प्रस्तावों के अंतिम मूल्यांकन पर आधारित होगा । ऐसी आवश्यकता को पाँच क्षेत्रों में बांटा जाएगा ।

- ख) किसी विशिष्ट क्षेत्र की आवश्यकता की उस क्षेत्र में नए प्रस्तावों का समर्थन करने के लिए उपलब्ध आरसीएफ फंड के विरुद्ध तुलना की जाएगी ताकि आवश्यकता के अनुरूप आरसीएफ फंड की अधिकता या कमी का आंकलन किया जा सके ।
- ग) अधिकता की स्थिति में, आरसीएस रूट प्रस्ताव के विरुद्ध नेटवर्क प्रस्ताव की प्राथमिकता की आवश्यकता नहीं है,
- घ) कमी की स्थिति में, नेटवर्क प्रस्तावों पर प्राथमिकता से विचार किया जाएगा ।
- ड) यदि ऐसी कमी हो कि सभी नेटवर्क प्रस्तावों पर विचार हो सके, केवल कुछ ही आरसीएस रूट प्रस्तावों पर विचार किया जा सकता है, कनेक्टिविटी की प्रकृति के (सुदूर/असेवित क्षेत्र) आधार पर प्राथमिकता लागू होगी ।
- 3.17.2.2 कनेक्टिविटी की प्रकृति- सैक्शन 2.7.2 के अनुरूप, अल्प सेवित हवाईअड्डों पर संपर्कता वाले आरसीएफ से आरसीएस रूटों का आबंटन कैप कर दिया जाएगा । उपरोक्त सैक्शन 3.17.2.1 में प्रदर्शित कमी के मामले में, प्राथमिकता उन आरसीएस रूट प्रस्तावों को दी जाएगी जो सुदूर/ असेवित क्षेत्रों को जोड़ रहे हों ।
- 3.17.3 यदि किसी विशिष्ट अर्ध-वार्षिक चक्र हेतु आरसीएफ की कमी के आधार पर कोई प्रस्ताव कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा स्वीकार नहीं किया जाता है तो, प्रस्ताव पर अगले अर्ध-वार्षिक चक्र में विचार किया जाएगा बशर्ते आरसीएफ उपलब्ध हो और उपरोक्त प्राथमिकता कार्यविधि को लागू किया गया हो ।
- 3.18 योजना से निकासी**
- 3.18.1 कोई चयनित एयरलाइन आपरेटर आरसीएस उड़ान प्रचालन के शुरू होने के एक वर्ष के बाद किसी भी समय आरसीएफ उड़ान प्रचालन बंद कर सकता है । ऐसे आरसीएस उड़ान प्रचालन के बंद होने की स्थिति में, निष्पादन गारंटी और अतिरिक्त निष्पादन गारंटी, यदि कोई हो, तो चयनित एयरलाइन आपरेटर को लौटा दी जाएगी, बशर्ते चयनित एयरलाइन आपरेटर द्वारा करार के अंतर्गत कोई गलती न की हो ।
- 3.18.2 यदि, कोई चयनित एयरलाइन आपरेटर आरसीएस उड़ान प्रचालन शुरू करने के एक वर्ष पूरा होने से पहले उड़ान प्रचालन बंद कर देता है तो निष्पादन गारंटी और अतिरिक्त निष्पादन गारंटी, यदि कोई हो, तो उसे करार की निबंधन व शर्तों के अनुसार नकदीकरण कर तथा रख लिया जाएगा ।
- 3.18.3 यदि इस योजना के सैक्शन 2.1.4.3 के अनुसार, यह योजना किसी भी समय वापिस ली जाती है, तो निष्पादन गारंटी और अतिरिक्त निष्पादन गारंटी यदि कोई हो, तो उसे चयनित एयरलाइन आपरेटर को लौटा दिया जाएगा ।
- 3.19 एयरलाइन ऑपरेटर के लिए रिपोर्टिंग दायित्व**

- 3.19.1 चयनित एयरलाइन आपरेटर को क्षेत्रीय संपर्कता फण्ड (आरसीएफ) से वीजीएफ का भुगतान प्रत्येक माह के पूरा होने पर किया जाएगा ।
- 3.19.2 साथ ही, इस फण्ड का उपयोग कार्यान्वयन एजेंसी को योजना का कार्यान्वयन करने के लिए उचित प्रशासनिक प्रभार उपलब्ध कराने के लिए किया जाएगा ।
- 3.19.3 मासिक वीजीएफ भुगतान की स्वीकृति के लिए, किसी आरसीएस रूट पर चयनित एयरलाइन आपरेटर को विनिर्दिष्ट पैरामीटर्स पर सूचना जमा करनी होगी, जो कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा स्वीकृत निबंधन व शर्तों के अनुपालन हेतु उपयोग की जाएगी ।

3.19.3.1 करार विवरण

प्रचालक	रूट विवरण	स्टेज लंबाई	आरसीएस उड़ान क्षमता	आरसीएस सीटें	प्रति सप्ताह फ्रीक्वेंसी	प्रति सीट वीजीएफ

3.19.3.2 बिड स्टेज पर प्रस्तावित उड़ान अनुसूची और सेवा स्तर

उड़ान संख्या	प्रस्थान विवरण	आरसीएस उड़ान क्षमता	प्रति उड़ान डिप्लाय की गई आरसीएस सीटें
	दिनांक, समय		

3.19.3.3 मासिक प्रचालन

निर्धारित दिनांक	संचालित/निरस्त	उड़ान संख्या	प्रस्थान विवरण	एसकेएम	आरपीकेएम	समय पर निष्पादन
			दिनांक, समय			हां, नहीं (देरी का कारण)

3.19.3.4 उड़ान मैनिफैस्ट

प्रचालक का नाम	
रूट	
उड़ान की दिनांक	

उड़ान का समय								
उड़ान संख्या								
कुल विक्रय की गई सीटें								
कुल राजस्व प्रति उड़ान								
यात्री लोड फैक्टर								
ले जाए गए यात्रियों की संख्या								
आरसीएस सीटों का विवरण (आरसीएस एयरफेयर कैप पर बेची गई सभी सीटों का विवरण)								
सीट नं.	यात्री नाम	आईडी प्रूफ सं.	संपर्क विवरण	जारी करने की दिनांक	सीट किराया	टिकट निरस्त	निरस्तीकरण प्रभार	पुनर्भरण राशि
						हां/नहीं		

3.20 फण्ड का भुगतान

- 3.20.1 वीजीएफ का भुगतान चयनित एयरलाइन आपरेटर को केवल संचालित की गई आरसीएस उड़ानों के लिए किया जाएगा ।
- 3.20.2 चयनित एयरलाइन आपरेटर द्वारा सेक्शन 3.19 की आवश्यकता के अनुसार कार्यान्वयन एजेंसी को, आगामी माह की 07 तारीख तक या उससे पूर्व, माह के दौरान संचालित की गई आरसीएस उड़ानों से संबंधित पूरा विवरण देना होगा ।
- 3.20.3 कार्यान्वयन एजेंसी चयनित एयरलाइन आपरेटर से प्राप्त सूचना की जाँच करार शर्तों के अनुपालन हेतु करेगी ।
- 3.20.4 कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा चयनित एयरलाइन आपरेटर को रिपोर्टिंग अवधि के दौरान आरसीएस रूट पर प्रत्येक संचालित उड़ान के लिए वीजीएफ का भुगतान किया जाएगा । इसका भुगतान चयनित एयरलाइन आपरेटर द्वारा करार के अंतर्गत की गई किसी गलती के समायोजन के बाद लिया जाएगा ।

4. अनुलग्नक- 1ए: देश में अल्पसेवित हवाईअड्डों/ हवाईपट्टियों की सूची

अल्पसेवित हवाईअड्डों की सूची नीचे दी गई है। आवेदकों से अपेक्षा की जाती है कि वे अपने प्रस्तावों हेतु इन हवाईअड्डों की उपयुक्तता को अपने यथोचित परिश्रम से जाँच लें।

यदि ऐसा कोई हवाईअड्डा सैन्य हवाईअड्डा है, तो योजना के अंतर्गत संयुक्त उपयोग/सिविल प्रचालन हेतु रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार से अनुमति प्राप्त करनी होगी।

यह नोट किया जाए कि इस सूची में आरसीएस हेलीपोर्ट शामिल नहीं हैं। जो आवेदक हेलीकॉप्टर प्रचालन के लिए प्रस्ताव जमा करना चाहते हैं वे डीजीसीए से पात्र आरसीएस हेलीपोर्ट के बारे में पता कर लें।

क्र.सं.	हवाईअड्डे/एयरस्ट्रिप का नाम	राज्य (जहाँ हवाईअड्डा/हवाईपट्टी स्थित है)
1.	कार निकोबार	अंडमान द्वीप
2.	जोरहाट	असम
3.	उत्तरी लखीमपुर (लीलाबाड़ी)	असम
4.	तेजपुर	असम
5.	जामनगर	गुजरात
6.	भावनगर	गुजरात
7.	कुल्लु (भुंतर)	हिमाचल प्रदेश
8.	थोइस	जम्मू कश्मीर
9.	अगाती	लक्षद्वीप
10.	शिलांग (बारापानी)	मेघालय
11.	द्वीव	दमन द्वीव (यू.टी.)
12.	आगरा	उत्तर प्रदेश
13.	इलाहाबाद	उत्तर प्रदेश
14.	ग्वालियर	मध्य प्रदेश
15.	पंतनगर	उत्तराखंड
16.	औंडाल (दुर्गापुर)	पश्चिम बंगाल

5. अनुबंध- 1 बी : देश में असेवित हवाई अड्डे / हवाई पट्टी की सूची

नीचे असेवित हवाई अड्डों की एक अस्थायी सूची प्रस्तुत है। आवेदकों से यह अपेक्षित है कि उनके प्रस्ताव के लिए इन हवाईअड्डों की उपयुक्तता के लिए ध्यान दें।

मामले में किसी भी तरह के हवाई अड्डों एक रक्षा हवाई अड्डे, रक्षा मंत्रालय से मंजूरी है, भारत सरकार के संयुक्त उपयोग की अनुमति देने के लिए प्राप्त करने की आवश्यकता होगी / योजना के तहत सिविल संचालन: -

यह ध्यान दिया जा सकता है कि इस सूची में आरसीएस हेलीपोर्ट्स शामिल नहीं है, हेलीकाप्टर के संचालन के लिए प्रस्ताव पेश करने के इच्छुक आवेदकों डीजीसीए से पात्र आरसीएस हेलीपोर्ट्स पता लगाने के लिए आवश्यक हो जाएगा।

क्रम संख्या	हवाईअड्डे/हवाईपट्टी का नाम	राज्य (जहां हवाईअड्डे/हवाईपट्टी अवस्थित हैं)
1	बोब्लि	आंध्र प्रदेश
2	डोनाकोडा	आंध्र प्रदेश
3	एल्लोर	आंध्र प्रदेश
4	श्री सत्या साई पुथापर्थी	आंध्र प्रदेश
5	अलनिया	अरुणाचल प्रदेश
6	अल्लोंग	अरुणाचल प्रदेश
7	दपारिज़ो	अरुणाचल प्रदेश
8	मेचुका	अरुणाचल प्रदेश
9	पासीघाट	अरुणाचल प्रदेश
10	तेजू	अरुणाचल प्रदेश
11	तुटिंग	अरुणाचल प्रदेश
12	यीङ्घिओ	अरुणाचल प्रदेश
13	जीरो	अरुणाचल प्रदेश
14	बोगराजेंग	असम
15	बोरेग्नजुली	असम
16	चौबा	असम
17	दारंग	असम
18	डिंजान	असम
19	दूमर दुल्लंग	असम

20	कोकराझार	असम
21	कोलापानी	असम
22	लखीपुर	असम
23	लेडो	असम
24	मकेपुर	असम
25	मिसा	असम
26	मिसा मारी	असम
27	मोरना	असम
28	नाज़िरा	असम
29	पनेर	असम
30	रूपसी	असम
31	सदिया	असम
32	शेल्ला	असम
33	सोरभोग	असम
34	सुकेरतींग (दम दमा)	असम
35	आरा	बिहार
36	बेगूसराय	बिहार
37	बेतिया	बिहार
38	भबुआ	बिहार
39	भागलपुर	बिहार
40	भौरह	बिहार
41	बिहार शरीफ	बिहार
42	बिहटा	बिहार

क्रम संख्या	हवाईअड्डे/हवाईपट्टी का नाम	राज्य (जहां हवाईअड्डे/हवाईपट्टी अवस्थित हैं)
43	बीरपुर	बिहार
44	बक्सर	बिहार
45	छपरा	बिहार
46	दल्भुंदार	बिहार
47	डाल्टनगंज	बिहार
48	दरभंगा	बिहार
49	डेहरी	बिहार

50	गिरिडीह	बिहार
51	हाथवा	बिहार
52	जहानाबाद	बिहार
53	जोगबनी	बिहार
54	कटिहार	बिहार
55	किशनगंज	बिहार
56	कुरसेला	बिहार
57	मधुबनी	बिहार
58	मुंगेर	बिहार
59	मोतिहारी	बिहार
60	मुंगेर	बिहार
61	मुजफ्फरपुर	बिहार
62	नरिया	बिहार
63	पंचनपुर	बिहार
64	पूर्णिया	बिहार
65	रक्सौल	बिहार
66	साफियाबाद	बिहार
67	सहरसा	बिहार
68	भिलाई	छत्तीसगढ़
69	बिलासपुर	छत्तीसगढ़
70	दुर्ग	छत्तीसगढ़
71	कर्गिड	छत्तीसगढ़
72	रायगढ़	छत्तीसगढ़
73	रायपुर	छत्तीसगढ़
74	टिल्डा	छत्तीसगढ़
75	अमरेली (अमरोली)	गुजरात
76	पंजा	गुजरात
77	छंद बेट	गुजरात
78	दरभंगा	गुजरात
79	दीसा (पालनपुर)	गुजरात
80	कांडला	गुजरात
81	केशोद	गुजरात

82	खम्बालिया	गुजरात
83	खवादा	गुजरात
84	लिम्बडी	गुजरात
85	मेहसाणा	गुजरात
86	मीठापुर (द्वारका)	गुजरात
87	मोरवी	गुजरात
88	मुंद्रा	गुजरात
89	नालिया	गुजरात
90	पारसोली	गुजरात
91	पोरबंदर	गुजरात
92	राधनपुर	गुजरात
93	वधावन	गुजरात
94	वांकानेर	गुजरात
95	अंबाला	हरियाणा
96	भिवानी	हरियाणा
97	गुडगाँव	हरियाणा
98	हिसार	हरियाणा
99	करनाल	हरियाणा
100	नारनौल	हरियाणा
101	पिंजौर	हरियाणा
102	सिरसा	हरियाणा
103	शिमला	हिमाचल प्रदेश
104	अखनुर	जम्मू एवं कश्मीर
105	अवन्तिपुर	जम्मू एवं कश्मीर
106	चंब	जम्मू एवं कश्मीर
107	चौशल	जम्मू एवं कश्मीर
108	फुकचे	जम्मू एवं कश्मीर
109	गुरेक्स	जम्मू एवं कश्मीर
110	झंगार	जम्मू एवं कश्मीर
111	कारगिल	जम्मू एवं कश्मीर
112	किश्तवाड़	जम्मू एवं कश्मीर
113	मंतलाई	जम्मू एवं कश्मीर

114	मिरान साहिब	जम्मू एवं कश्मीर
115	पंजगम	जम्मू एवं कश्मीर
116	पुंछ	जम्मू एवं कश्मीर
117	राजौरी	जम्मू एवं कश्मीर
118	उधमपुर	जम्मू एवं कश्मीर
119	बोकारो	झारखंड
120	चाईबासा	झारखंड
121	चाकुलिया	झारखंड
122	देवघर	झारखंड
123	धनबाद	झारखंड
124	दुमका	झारखंड
125	हजारीबाग	झारखंड
126	जमशेदपुर	झारखंड
127	अम्मासान्द्रा	कर्नाटक
128	बलडोटा / कोप्पल	कर्नाटक
129	बेंगलोर (आईआईएस)	कर्नाटक
130	बेल्लारी	कर्नाटक
131	बीदर	कर्नाटक
132	गिनीगेरा (होसपेट)	कर्नाटक
133	हसन	कर्नाटक
134	जकुर	कर्नाटक
135	कोलार	कर्नाटक
136	मैसूर (मंदकल्ली)	कर्नाटक
137	रायचूर	कर्नाटक
138	शाहबाद	कर्नाटक
139	विद्यानगर	कर्नाटक
140	यादगीरी	कर्नाटक
141	यहलंका	कर्नाटक
143	चिल्लारी	केरल
144	अंबिकापुर (दारिमा)	मध्य प्रदेश
145	अमला	मध्य प्रदेश
146	बैतूल	मध्य प्रदेश

147	बिरलागरम (नागदा)	मध्य प्रदेश
148	बिरवा	मध्य प्रदेश
149	बुरहर(शहडोल)	मध्य प्रदेश
150	छिंदवाड़ा	मध्य प्रदेश
151	दमोह	मध्य प्रदेश
152	धना	मध्य प्रदेश
153	गांधीसागर	मध्य प्रदेश
154	गुना	मध्य प्रदेश
155	जगदलपुर	मध्य प्रदेश
156	जशपुर	मध्य प्रदेश
157	झाबुआ	मध्य प्रदेश
158	झाबुआ (रणपेट)	मध्य प्रदेश
159	कान्हा	मध्य प्रदेश
160	खंडवा	मध्य प्रदेश
161	खरगोन	मध्य प्रदेश
162	लालपुर	मध्य प्रदेश
163	नागदा	मध्य प्रदेश
164	नीमच	मध्य प्रदेश
165	नौगांव	मध्य प्रदेश
166	पचमढी	मध्य प्रदेश
167	पन्ना	मध्य प्रदेश
168	रायसेन (चिकोल्ड)	मध्य प्रदेश
169	राजहरा (ढलली)	मध्य प्रदेश
170	राखीकोल	मध्य प्रदेश
171	रीवा	मध्य प्रदेश
172	सागर	मध्य प्रदेश
173	सारंगढ़	मध्य प्रदेश
147	सरणी	मध्य प्रदेश
175	सतना	मध्य प्रदेश
176	शहडोल	मध्य प्रदेश
177	शिवपुरी	मध्य प्रदेश
178	सीधी	मध्य प्रदेश

179	सीतामनु(सितामाव, मंदसोर)	मध्य प्रदेश
180	टेकनपुर	मध्य प्रदेश
181	उज्जैन	मध्य प्रदेश
182	अहमद नगर	महाराष्ट्र
183	अकोला	महाराष्ट्र
184	अमरावती	महाराष्ट्र
185	बारामती	महाराष्ट्र
186	चंद्रपुर	महाराष्ट्र
187	डरना शिविर	महाराष्ट्र
188	देवलाली	महाराष्ट्र
189	धूलिया	महाराष्ट्र
190	गोंदिया	महाराष्ट्र
191	हदपसर, पुणे	महाराष्ट्र
192	जलगांव	महाराष्ट्र
193	जाथ	महाराष्ट्र
194	कल्याण	महाराष्ट्र
195	कराड	महाराष्ट्र
196	कवलपुर	महाराष्ट्र
197	कोल्हापुर	महाराष्ट्र
198	कुडाल	महाराष्ट्र
199	लातूर (एमएडीसी)	महाराष्ट्र
200	लोनावला अंबि घाटी	महाराष्ट्र
201	मुंबई (जुहू)	महाराष्ट्र
202	नांदेड	महाराष्ट्र
203	नासिक रोड	महाराष्ट्र
204	उस्मानाबाद	महाराष्ट्र
205	ओजर(नासिक)	महाराष्ट्र
206	फलटन	महाराष्ट्र
207	रत्नागिरी	महाराष्ट्र
208	शिरपुर	महाराष्ट्र
209	शोलापुर	महाराष्ट्र
210	वालुज	महाराष्ट्र

211	इम्फाल (कोरंगी)	मणिपुर
212	पलेल	मणिपुर
213	दावरा	मेघालय
214	तुरा	मेघालय
215	आइजोल	मिजोरम
216	कोहिमा	नागालैंड
217	अमरदा सड़क	ओड़ीसा
218	अंगुल	ओड़ीसा
219	बर्बिल	ओड़ीसा
220	बारीपदा	ओड़ीसा
221	बिरासल	ओड़ीसा
222	कटक	ओड़ीसा
223	कटक	ओड़ीसा
224	गोनपुर	ओड़ीसा
225	गोपालपुर	ओड़ीसा
226	गुदरी	ओड़ीसा
227	हीराकुंड	ओड़ीसा
228	जयकुर	ओड़ीसा
229	जयपोर	ओड़ीसा
230	झारसुगुडा	ओड़ीसा
231	क्योंझर	ओड़ीसा
232	खंडपारा	ओड़ीसा
233	कोणार्क	ओड़ीसा
234	लांजीगढ़	ओड़ीसा
235	नवापरा	ओड़ीसा
236	पदमपुर	ओड़ीसा
237	राइरांगपुर	ओड़ीसा
238	राईसुयान	ओड़ीसा
239	रंगेलीउंदा	ओड़ीसा
240	राउरकेला (सेल)	ओड़ीसा
241	सारलेक	ओड़ीसा
242	थेरुबोली	ओड़ीसा

243	तुषारा	ओड़ीसा
244	उत्केला	ओड़ीसा
245	आदमपुर	पंजाब
246	बक्सीवाला	पंजाब
247	व्यास	पंजाब
248	भटिंडा	पंजाब
249	डबलन	पंजाब
250	फरीदकोट	पंजाब
251	फिरोजपुर	पंजाब
252	गुरदासपुर	पंजाब
253	हलवाड़ा	पंजाब
254	ज्वालापुर	पंजाब
255	जालंधर	पंजाब
256	खेमकरण	पंजाब
257	लुधियाना	पंजाब
258	नानक सार	पंजाब
259	नाभा	पंजाब
260	पठानकोट	पंजाब
261	पटियाला	पंजाब
262	अबू रोड	राजस्थान
263	अजमेर	राजस्थान
264	अलवर	राजस्थान
265	बनार	राजस्थान
266	वनस्थली	राजस्थान
267	बांसवाड़ा	राजस्थान
268	भरतपुर	राजस्थान
269	भावी	राजस्थान
270	बीकानेर (एनएएल)	राजस्थान
271	बूंदी	राजस्थान
272	धौलपुर	राजस्थान
273	फालना रोड (पाली)	राजस्थान
274	गदरा सड़क	राजस्थान

275	हमीरगढ़	राजस्थान
276	इसारदा	राजस्थान
277	जैसलमेर	राजस्थान
278	जवाई	राजस्थान
289	झालावाड़ (ब्रिजनगर)	राजस्थान
280	झुंझुनूं	राजस्थान
281	कंकरोली	राजस्थान
282	किशनगढ़	राजस्थान
283	कोटा	राजस्थान
284	लालगढ़	राजस्थान
285	मालापुर	राजस्थान
286	मथनिया	राजस्थान
287	मेड़ता रोड	राजस्थान
288	नागौर	राजस्थान
289	पिलानी	राजस्थान
290	सलावास	राजस्थान
291	सवाईमाधोपुर	राजस्थान
292	शाहपुर	राजस्थान
293	शिओ	राजस्थान
294	सिरोही	राजस्थान
295	सूरतगढ़	राजस्थान
296	उत्तरेली	राजस्थान
297	अरकोनम	तमिल नाडु
298	चेटीनाद	तमिल नाडु
399	चोलावरम	तमिल नाडु
300	होसुर	तमिल नाडु
301	कायतार	तमिल नाडु
302	नेवेली	तमिल नाडु
303	रामनाद	तमिल नाडु
304	सलेम	तमिल नाडु
305	सुलुर	तमिल नाडु
306	तांबरम	तमिल नाडु

307	तंजौर	तमिल नाडु
308	उलुंदूरपेट	तमिल नाडु
309	वेल्लोर	तमिल नाडु
310	आदिलाबाद	तेलंगाना
311	आलेरु	तेलंगाना
312	बसंत नगर	तेलंगाना
313	हैदराबाद (डूंडीगल)	तेलंगाना
314	हैदराबाद (हकीमपेट)	तेलंगाना
315	कागजपुर (सिरपुर)	तेलंगाना
316	नादिरगुल	तेलंगाना
317	नागार्जुन	तेलंगाना
318	नलगौडा	तेलंगाना
319	वारंगल	तेलंगाना
320	कैलाशहर	त्रिपुरा
321	कमालपुर	त्रिपुरा
322	खोवाई	त्रिपुरा
323	दमन	दमन एवं दियू (यूटी)
324	पांडिचेरी	दमन एवं दियू (यूटी)
325	अकबरपुर	उत्तर प्रदेश
326	अलीगढ़	उत्तर प्रदेश
328	बरेली	उत्तर प्रदेश
329	इटावा	उत्तर प्रदेश
330	फैजाबाद	उत्तर प्रदेश
331	फुरसतगंज (इगुया)	उत्तर प्रदेश
332	गाजीपुर	उत्तर प्रदेश
333	हिंडन	उत्तर प्रदेश
334	इरदतगंज	उत्तर प्रदेश
335	जगतपुर	उत्तर प्रदेश
336	झांसी	उत्तर प्रदेश
337	झिंगुरा	उत्तर प्रदेश
338	कानपुर (चकेरी)	उत्तर प्रदेश
339	कानपुर (सिविल)	उत्तर प्रदेश

340	कानपुर (कल्याणपुर)	उत्तर प्रदेश
341	कसिया	उत्तर प्रदेश
342	ललितपुर	उत्तर प्रदेश
343	माधोसिंग	उत्तर प्रदेश
344	मेरठ	उत्तर प्रदेश
345	मुईरपुर(कोरबा)	उत्तर प्रदेश
346	फाफामऊ	उत्तर प्रदेश
347	राजवारी	उत्तर प्रदेश
348	सहारनपुर (सरसावा)	उत्तर प्रदेश
349	सहारनपुर	उत्तर प्रदेश
350	साहबाज कुली	उत्तर प्रदेश
351	सरदारनगर	उत्तर प्रदेश
352	श्रावस्ती	उत्तर प्रदेश
353	सुल्तानपुर (आम्हाई)	उत्तर प्रदेश
354	चिन्त्यलीसौर	उत्तराखंड
355	गौचर	उत्तराखंड
356	हरिद्वार	उत्तराखंड
357	नैनी-सैनी	उत्तराखंड
358	पिथौरागढ़	उत्तराखंड
359	उत्तरकाशी	उत्तराखंड
360	अंबरी	पश्चिम बंगाल
361	आसनसोल	पश्चिम बंगाल
362	बालुरघाट	पश्चिम बंगाल
363	बैरकपुर	पश्चिम बंगाल
364	बेहाला	पश्चिम बंगाल
365	बेहरामपुर	पश्चिम बंगाल
366	भतपारा	पश्चिम बंगाल
367	विष्णुपुर	पश्चिम बंगाल
368	बर्नपुर	पश्चिम बंगाल
369	कूच बिहार	पश्चिम बंगाल
370	धुबलिया	पश्चिम बंगाल
371	डिगरि	पश्चिम बंगाल

372	दूधकुंडी	पश्चिम बंगाल
373	ग्रासमोर	पश्चिम बंगाल
374	गुसखरा	पश्चिम बंगाल
375	हाशीमारा	पश्चिम बंगाल
376	कादम्बिनी	पश्चिम बंगाल
377	कालियाकुंडा	पश्चिम बंगाल
378	कांचरापाड़ा	पश्चिम बंगाल
379	खड़गपुर	पश्चिम बंगाल
380	कोहिनोर	पश्चिम बंगाल
381	मधाईगंज	पश्चिम बंगाल
382	महेशगंज	पश्चिम बंगाल
383	मालदा	पश्चिम बंगाल
384	नई भूमि	पश्चिम बंगाल
385	न्यू तेली पैरा	पश्चिम बंगाल
386	पानागढ़	पश्चिम बंगाल
387	पांडवेश्वर	पश्चिम बंगाल
388	पंगा	पश्चिम बंगाल
389	पियरोडारा	पश्चिम बंगाल
390	प्रसादपुर (गंगा सागर)	पश्चिम बंगाल
391	रामपुर हट	पश्चिम बंगाल
392	साल बानी	पश्चिम बंगाल
393	सौगाँव	पश्चिम बंगाल
394	सिंदरी	पश्चिम बंगाल

6. अनुबंध -2: आरसीएस के तहत विमान किराया कैप

विमान किराया कैप संबंधित चरण लंबाई के लिए विचार किया जाना रूप में इस प्रकार है (ऊपर धारा 2.3 में देखें) कर रहे हैं;

फिक्स्ड विंग विमान के लिए विमान किराया कैप

क्रम संख्या	स्टेज लंबाई(किलोमीटर में)	प्रति आरसीएस सीट पर वीजीएफ कैप (रुपए में)
1	201-225	1,770
2	226-250	1,830
3	251-275	1,890
4	276-300	1,950
5	301-325	2,010
6	326-350	2,070
7	351-375	2,130
8	376-400	2,250
9	401-425	2,190
10	426-450	2,250
11	451-475	2,230
12	476-500	2,500
13	501-525	2,500
14	526-550	2,760
15	551-575	2,890
16	576-600	3,020
17	601-625	3,150
18	626-650	3,280
19	651-675	3,410
20	676-700	3,540
21	701-725	3,760
22	726-750	3,810
23	751-775	3,940
24	776-800	4,070

हैलीकोप्टर किराया कैप

क्रम सं.	उड़ान अवधि (मिनट में)	प्रति आरसीएस सीट पर वीजीएफ कैप (रुपए में)
1	00-30	25,00
2	31-35	2,900
3	36-40	3,350
4	41-45	3,750
5	46-50	4,150
6	51-55	4,600
7	56-60	5,000

7. अनुबंध -3: आरसीएस के तहत वीजीएफ कैप

वीजीएफ कैप संबंधित चरण लंबाई के लिए विचार करने के लिए इस प्रकार हैं (ऊपर धारा 2.5 में देखें):

वीजीएफ कैप फिक्स्ड विंग विमान

क्रम सं.	स्टेज लंबाई(किलोमीटर में)	प्रति आरसीएस सीट पर वीजीएफ कैप (रुपए में)
1	201-225	1,810
2	226-250	2,190
3	251-275	2,560
4	276-300	2,940
5	301-325	3,090
6	326-350	3,091
7	351-375	3,300
8	376-400	3,400
9	401-425	3,510
10	426-450	3,610
11	451-475	3,720
12	476-500	3,750
13	501-525	3,790
14	526-550	3,820
15	551-575	3,860
16	576-600	3,890
17	601-625	3,930
18	626-650	3,960
19	651-675	4,000
20	676-700	4,040
21	701-725	4,070
22	726-750	4,100
23	751-775	4,130
24	776-800	4,170

वीजीएफ कैप हेलीकॉप्टर

क्रम सं.	उड़ान अवधि (मिनट में)	प्रति आरसीएस सीट पर वीजीएफ कैप (रुपए में)
1	00-10	0
2	11-15	1,200
3	16-20	2,400
4	21-25	3,600
5	26-30	4,800
6	31-35	5,600
7	36-40	6,400
8	41-45	7,200
9	46-50	7,200
10	51-55	7,200
11	56-60	7,200

8. हितधारक परामर्श

मसौदा क्षेत्रीय संपर्क योजनाएं (आरसीएस) अब हितधारकों से प्रतिक्रिया के लिए सार्वजनिक डोमेन में रखा जा रहा है। अंतिम आरसीएस हितधारकों से राय पर विचार करने और आवश्यक अनुमोदन प्राप्त करने के बाद अधिसूचित किया जाएगा।

फीडबैक 22 जुलाई, 2016 तक निंलिखित फ़ारमैट में भेज दी जाए:

क्रम सं.	मसौदा योजना दस्तावेज़ का संदर्भित भाग	भाग पर टिप्पणियाँ	भाग का सुझाया गया संशोधित शब्दावली/निरूपण	सुझाए गए संशोधन का औचित्य

प्रतिक्रिया निम्नलिखित ईमेल पर भेजी जा सकती है।

rcs@aai.aero