Ministry of Civil Aviation
Government of India

उड़े देश का आम नागरिक

नागर विमानन मंत्रालय
भारत सरकार

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण

संशोधित क्षेत्रीय संपर्कता योजना

संस्करण 1.0 – फरवरी 2026

विषय सूची

विषय वस्तु

परिभाषाएँ 6

मार्ग चयन हेतु योजना के उद्देश्य और मार्गदर्शी सिद्धान्त 11

1. पृष्ठभूमि 11

2. योजना उद्देश्य 13

3. योजना के मार्गदर्शी सिद्धांत 14

योजना की विशेषताएं 16

4. मुख्य अवधारणा 16

4.1 कार्यान्वयन एजेंसी को नामित करना 16
4.2 कार्यान्वयन एजेंसी की जिम्मेदारियों में अन्य विषयों सहित निम्नलिखित सम्मिलित होंगे: 16
4.3 वित्तीय सहायता प्रदान करने की कार्यप्रणाली 17
4.4 योजना की अवधि 18
4.5. वीजीएफ सहायता और हवाई अड्डा / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट प्रचालक रियायतों की अवधि 19
4.6. योजना के अंतर्गत प्रोत्साहित विशिष्ट मार्ग 19
4.7 योजना के अंतर्गत आने वाले हवाई अड्डे / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट 19
4.8. हवाई किराया कैप (एयरफ़ेयर कैप्स) 20
4.9. विमान श्रेणियाँ 22
4.10. वीजीएफ कैप 22
4.11. आरसीएफ आबंटन 24
4.12 आरसीएस उड़ान पर एएसकेएम (ASKMs) 25
4.13. प्रचालन की विशिष्टता 25
4.14. विविध 27

योजना की प्रचालन कार्यप्रणाली 28

5. प्रस्तावना 28

6. प्रस्तावों के लिए पात्रता मानदंड 28

7. क्षेत्रीय संपर्क योजना उड़ान हेतु न्यूनतम निष्पादन विनिर्देश 29

8. प्रारंभिक प्रस्तावों की प्रस्तुति 31

9. नेटवर्क प्रस्ताव 32

10. प्रस्ताव प्रस्तुति अपेक्षाएँ 33

11. प्रारंभिक प्रस्ताव(वों(के भाग के रूप में आरसीएस मार्गों की पहचान 34

12. काउंटर बिडिंग के लिए प्रस्तावों का चयन 35

13. काउंटर प्रस्ताव आमंत्रण 37

14. प्रस्तावों का मूल्यांकन और आवेदक का चयन 38
15. मार्ग विशेष प्रस्ताव के लिए वित्तीय प्रस्ताव का मूल्यांकन 39
16. नेटवर्क प्रस्तावों के लिए वित्तीय प्रस्तावों का मूल्यांकन 40
17. समकालिक प्रस्तावों के लिए वित्तीय प्रस्तावों का मूल्यांकन 41
18. मैच करने का अधिकार 43
19. चयनित एयरलाइन प्रचालक की पहचान 44
20. निष्पादन गारंटी 44
21. प्राथमिकता निर्धारण रूपरेखा 46
22. परिनियोजित क्षमता में परिवर्तन 47
23. योजना से बहिर्गमन 49
24. चयनित एयरलाइन प्रचालक के लिए रिपोर्टिंग के दायित्व 49
25. निधियों का संवितरण 50

विमानक्षेत्र विकास का उद्देश्य एवं मार्गदर्शी सिद्धान्त 53

26. योजना के अंतर्गत विमानक्षेत्र विकास की आवश्यकता 53
27. विमानक्षेत्र विकास के लिए मार्गदर्शी सिद्धान्त 54
28. हवाईअडों के विकास हेतु चैलेंज मोड फ्रेमवर्क के अंतर्गत योग्यता और स्कोरिंग मानदंड 56
29. हेलीपोर्ट के विकास हेतु पात्रता और स्कोरिंग मानदंड चैलेंज मोड फ्रेमवर्क 60
30. हवाई अड्डे के विकास का वित्तपोषण 63

संलग्नक 64

संलग्नक *1* ए – अल्पसेवित हवाई अड्डों/वॉटर एयरोड्रोम की सूची 64
संलग्नक *1* बी – असेवित हवाई अड्डों की सूची 65
संलग्नक *1* सी – असेवित वॉटर एयरोड्रोम की सूची 66
संलग्नक *1* डी – असेवित हेलीपोर्ट की सूची 67
संलग्नक *2* – आरसीएस के अंतर्गत हवाई किराया सीमा 68
संलग्नक *3* – आरसीएस के अंतर्गत वीजीएफ कैप 69
संलग्नक *4* – हवाई किराया कैप सूचीकरण सूत्र 70
ΔATFin %=x=1mATFx m-y=1nATFy ny=1nATFy n×100 71
ΔXCHin %=b=1mXCHb m-a=1nXCHa na=1nXCHa n×100 71
संलग्नक *5* – वीजीएफ कैप हेतु सूचीकरण सूत्र 73
संलग्नक 6 – क्षेत्रों और संबंधित राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों की सूची 74
संलग्नक 7 – प्राथमिकता वाले मार्ग 76

संक्षिप्ताक्षरों की सूची

1.	एएआई	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
2.	एओपी	एयर ऑपरेटर परमिट
3.	एएसएफ	विमानन सुरक्षा शुल्क
4.	एटीएफ	विमानन टरबाइन ईंधन
5.	बीआरएस	सामान समाशोधन प्रणाली
6.	सीएआर	नागर विमानन अपेक्षा
7.	सीपीआई	उपभोक्ता मूल्य सूचकांक
8.	सीयूपीपीएस	सामान्य उपयोग यात्री प्रक्रमण प्रणाली
9.	सीयूएसएस	सामान्य उपयोग स्वयं सेवा
10.	सीयूटीई	सामान्य उपयोग टर्मिनल उपस्कर
11.	डीएफ	विकास शुल्क
12.	डीजीसीए	नागर विमानन महानिदेशालय
13.	जीडीपी	सकल घरेलू उत्पाद
14.	जीएसटी	माल और सेवा कर
15.	आईसीएओ	अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन
16.	आईएनआर	भारतीय रुपया
17.	आईटी	सूचना प्रौद्योगिकी
18.	एमओसीए	नागर विमानन मंत्रालय
19.	एनसीएपी	राष्ट्रीय नागर विमानन नीति
20.	एनईसी	उत्तर पूर्वी परिषद
21.	एनईआर	उत्तर पूर्वी क्षेत्र
22.	एनएसओपी	गैर-अनुसूचित प्रचालक परमिट
23.	पीईसी	परियोजना मूल्यांकन समिति
24.	पीएलएफ	यात्री भार कारक

25. पीएसयू	सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम
26. आरसीएफ	क्षेत्रीय संपर्कता निधि
27. आरसीएस	क्षेत्रीय संपर्कता योजना
28. आरडीजी	मार्ग प्रसार दिशानिर्देश
29. आरएनएफसी	मार्ग दिक्चालन सुविधा प्रभार
30. आरटीएम	राइट टू मैच
31. एसएओ	चयनित एयरलाइन प्रचालक
32. एसओपी	अनुसूचित प्रचालक परमिट
33. टीएनएलसी	टर्मिनल दिक्चालन अवतरण प्रभार
34. यूडीएफ	उपयोगकर्ता विकास शुल्क
35. यूटी	केंद्र शासित प्रदेश
36. वैट	मूल्य वर्धित कर
37. वीजीएफ	व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण

परिभाषाएं

'**हवाई किराया कैप** "का तात्पर्य आरसीएस सीट हेतु ऐसे अधिकतम स्वीकृत हवाई किराए से होगा जैसा कि योजना के खंड 4.8.2 और 4.8.3 के अंतर्गत निर्दिष्ट है और जैसा कि समय समय पर-भाविप्रा /ना वि मं की वेबसाइट पर प्रकाशित अपडेट किया जाता है। /

'**चैलेंज मोड**' का तात्पर्य उस प्रक्रिया से होगा जिसके माध्यम से ना वि मं इस योजना के अंतर्गत विकसित किए जाने वाले एयरोड्रोम की प्राथमिकता सूची निर्धारित करेगा।

'**वित्तीय तिमाही**' का तात्पर्य 30 जून, सितम्बर 30,) मार्च को समाप्त होने वाली तीन 31 दिसम्बर एवं 313 (कैलेंडर महीनों की निरंतर अवधि सेहोगा, जैसा भी मामला हो ।

'**हेलीपोर्ट**' का तात्पर्य हेलीकॉप्टर की लैंडिंग (ओं)और टेक ऑफ-के लिए निर्धारित स्थान से होगा, जहां डी जी सी ए विनियमों के अनुसार शेड्यूल और या/नॉन शेड्यूल-कमर्शियल हेलीकॉप्टर प्रचालन की अनुमति दी जा सकती है।

'**कार्यान्वयन एजेंसी**' को खंड 4. के 1अंतर्गत परिभाषित किया जाएगा।

'**न्यूनतम निष्पादन विनिर्देश**' का तात्पर्य खंड में 7उल्लिखित सेवा शर्तों से होगा, जिन्हें आर सी एस उड़ानों के प्रचालन हेतु चयनित एयरलाइन प्रचालक को पूर्ण करना होगा।

'**गैरआरसीएस रूट-**' का तात्पर्य ऐसे रूट से होगा, जो आरसीएस रूट न हो ।

'**गैरआरसीएस सीट-**' का तात्पर्य आरसीएस उड़ान पर ऐसी रेवेन्यू यात्री सीट(ओं) से होगा, जो आरसीएस उड़ान क्षमता के अंतर्गत आरसीएस सीटें न हों । इसके अतिरिक्त, ऐसी सीटें चयनित एयरलाइन प्रचालक के कमर्शियल प्रचालन के अनुसार प्रस्तावित / प्रदान की जा सकती हैं।

'**प्रचालन व्यय**' को खंड 27.7.के अनुसार परिभाषित किया जाएगा 1 ।

'**प्रचालन नियमितता**' का तात्पर्य आरसीएस रूट के लिए प्रदान की गई साप्ताहिक आवृत्ति के अनुरूप प्रचालित साप्ताहिक उड़ानों से होगा और इस प्रकार, प्रचालन वर्ष में साप्ताहिक अवार्ड के अनुसार व्युत्पन्न वार्षिक आवृत्ति के अनुरूप प्रचालित वार्षिक उड़ानों से होगा । यद्यपि, आर सी एस मार्ग के लिए स्लॉट आवंटन पर संबंधित एयरपोर्ट प्रचालक के निर्णय के आधार पर अवार्ड की गई साप्ताहिक आवृत्ति अथवा वार्षिक आवृत्ति के आकलन को कम किया जा सकता है।

'**प्रचालन वर्ष**' का तात्पर्य प्रत्येक क्रमिक बारह माह की अवधि से होगा, जिसमें प्रारंभिक 'प्रचालन वर्ष आरसीएस रूट के आरंभ होने की तिथि से और प्रत्येक बाद वाला प्रचालन वर्ष, पूर्ववर्ती प्रचालन वर्ष की समाप्ति के तत्काल बाद आरंभ होगा और प्रचालन की अवधि तक जारी रहेगा ।

'**निष्पादन गारंटी**' का तात्पर्य बिना शर्त और अप्रतिसंहरणीय गारंटी, बैंक गारंटी के रूप में निष्पादन गारंटी होगा, जिसे चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा खंड 20. के अनुसार लागू करने वाली एजेंसी 1द्वारा जमा करवाया जाएगा ।

'पूर्व क्षेत्रीय संपर्क योजना' का तात्पर्य एनसीएपी के अनुसार क्षेत्रीय हवाई संपर्क 2016ता योजना से होगा, जिसका पहला संस्करण दिसंबर में जारी किया गया था और इसमें संस्करण पांच के बाद के सभी 2016 संस्करण और उसकेव्युत्पन्न शामिल हैं।

'प्राथमिकता क्षेत्र(त्रों)' का तात्पर्य जम्मूकश्मीर-, लद्दाख, हिमाचल प्रदेश, उत्तराखंड, भारत के उत्तर पूर्वी क्षेत्र, अंडमान और निकोबार द्वीप समूह तथा लक्षद्वीप राज्यों केंद्र शासित प्रदेशों से होगा/।

'प्राथमिकता आरसीएस मार्ग' का तात्पर्य ऐसे आरसीएस मार्ग से होगा, जिसमें आरंभिक और गंतव्य हवाईअड्डे में से कम से कम एक हवाईअड्डा प्राथमिकता क्षेत्रमें स्थित आरसीएस रियायत (क्षेत्रों) प्राप्त हवाईअड्डा हो, बशर्ते कि दो हवाई अड्डों के बीच संपर्कता के मामले में, कम से कम एक आरसीएस रियायत प्राप्त हवाई अड्डे द्वारा अल्पसेवित या असेवित हवाई अड्डे की परिभाषा को पूरा किया गया हो ।

'क्षेत्रीय संपर्कता निधि) आर सी एफ)' का तात्पर्य उस निधि /कार्पस से होगा है जो भारत सरकार से बजटीय सहायता से बनाया गया था और जिसकी निगरानी क्षेत्रीय वायु संपर्कता निधि ट्रस्ट द्वारा की जाती है।

'प्रतिपूर्ति अवधि' का तात्पर्य हवाई अड्डे पर प्रचालन आरंभ होने से वर्ष की निरंतर अवधि से 3 होगा, जो योजना की शर्तों और आरसीएस प्रचालन की निरंतरता के अधीन होगा ।

आरसीएस रियायत'प्राप्त हवाई अड्डा' का तात्पर्य ऐसे हवाई अड्डे/वाटर एयरोड्रमहेलीपोर्ट से/ होगा, जिसके लिए राज्य सरकार और हवाई अड्डे/ वाटर एयरोड्रम /हेलीपोर्ट के स्वामी /प्रचालक द्वारा एनसीएपी के 2016 अंतर्गत निर्दिष्ट और इस योजना के खंड 4. के 3अंतर्गत प्रस्तुत रियायत/समर्थित साधनों में वृद्धि की गई हो ।

'आर सी एस उड़ान' का तात्पर्य एक अंतर्देशीय उड़ान से होगा, जिसमें फिक्स्ड विंग एयरक्राफ़्ट सीप्लेन) या हेलिकॉप्टर का (सहितउपयोग किया जाता है, जिसे इस योजना के अंतर्गत चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा आर सी एस मार्ग पर प्रचालित किया जाता है और जो खंड में 7निर्दिष्ट शर्तों को पूरा करता है।

'आरसीएस उड़ान क्षमता' का तात्पर्य किसी आरसीएस मार्ग पर उपलब्ध कराई जाने वाली प्रत्येक आरसीएस उड़ान के लिए अधिकतम यात्री सीटों की संख्या से है, बशर्ते कि दी जाने वाली यात्री सीटों की ऐसी संख्या विमान की यात्री क्षमता के 70% से कम न हो, अर्थात किसी विमान में यात्री सीटों की कुल संख्या । शेष सीटें, अर्थात आर सी एस उड़ान क्षमता के अतिरिक्त, यदि कोई हो, तो एयरक्राफ्ट पैसेंजर सीटिंग कैपेसिटी, चयनित एयरलाइन प्रचालक के कमर्शियल प्रचालन के अनुसार प्रस्तावित / प्रदान की जा सकती है।

आरसीएस'मार्ग' का तात्पर्य होगा एक नॉन' जिसे) स्टॉप एयर सर्विस कनेक्शन-मार्ग जो (भी कहा जाता है ' योजना के अंतर्गत भारत में प्रस्तावित/प्रचालित किए जाने वाले, आरंभिक और गंतव्य एयरपोर्टवॉटर / हेलीपोर्ट के एक/एयरोड्रोमनिर्धारित चिन्हित युग्म हो, और जो नीचे दी गई सभी शर्तें पूरी करता हो:

1. कम से कम एक प्रारंभिक अथवा गंतव्य बिन्दु आर सी एस रियायत प्राप्त हवाई अड्डा हो । बशर्ते कि दो हवाई अड्डों के बीच नॉनस्टॉप एयर सर्विस कनेक्शन के मामले में-, योजना जारी होने की तिथि)योजना संस्करण1 .0) पर, जिस तिथि को इस योजना के अंतर्गत आवेदन किया गया है, कम से कम एक आर सी एस रियायत प्राप्त हवाई अड्डा असेवित या अल्पसेवित हवाई अड्डे की परिभाषा पूरी करता हो ।

2. फिक्स्ड विंग एयरक्राफ्ट 12 के लिए पिछले (सी प्लेन को छोड़कर)माह से ऐसे मार्ग पर कोई वास्तविक शेड्यूल्ड कमर्शियल उड़ान न हुई हो । इस अवधि को कैलेंडर 12माह का समय माना जाएगा, जो

बोली चरण आरंभ होने की तिथि से एक माह पूर्व के अंत तक रहेगा । उदाहरण के लिए, यदि योजना के अंतर्गत बोली चरण को शुरू होता है 2026 मार्च 2, तो आकलन की अवधि से 2025 फरवरी 01 तक 2026 जनवरी 31होगी ।

3. सीप्लेन हेलीकॉप्टर/प्रचालन के लिए, पिछले 12माह में ऐसे मार्ग पर से 50अधिक कमर्शियल प्रचालन नहीं हुए हैं, चाहे वे शेड्यूल हों या नहीं, जैसा कि वायु दिक्चालन सेवा प्रदाता के रूप में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा प्रमाणित किया गया है।

4. बशर्ते कि, ऐसे मार्ग)मार्गों(जिन्हें इस योजना या पूर्व क्षेत्रीय संपर्कता योजना के अंतर्गत विशिष्ट मार्ग प्रस्ताव या नेटवर्क प्रस्ताव के एक भाग के तौर पर आरसीएस मार्गों के रूप में दिया गया है, जहां)i) चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा अभी तक प्रचालन शुरू नहीं किया गया है और) या/ii) जहां चयनित एयरलाइन प्रचालक को अवार्ड पत्र जारी किया गया या ऐसे मार्ग)मार्गों(के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक समझौता लागू है, उन्हें योजना के अंतर्गत बोली लगाने की अनुमति नहीं दी जाएगी ।

5. किसी ऐसे मार्ग के लिए जहां आरसीएस मार्ग परिभाषा की शर्त में निर्दिष्ट शर्त 3 या 2, योजना जारी होने की तिथि 1 योजना संस्करण).0) को समाप्त हो जाती है और तत्पश्चात बोली प्रक्रिया के दौरान किसी भी चरण में, चयनित एयरलाइन प्रचालक समझौते पर हस्ताक्षर करने की तिथि तक, यदि कोई एयरलाइन हेलीकॉप्टर/सीप्लेन ऑपरेटर/प्रचालक योजना के अंतर्गत किसी समर्थनरियायत के बिना / ऐसे मार्ग परप्रचालन आरंभ करता है, तो ऐसे मार्ग को खंड 6. के प्रावधानों के अनुसार 2प्रबंधित किया जाएगा;

)आरसीएस सीट'ओं(' का तात्पर्य आरसीएस उड़ान क्षमता के अंतर्गत चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा लागू एयरफेयर कैप पर या उससे कम पर बेची जाने वाली यात्री सीटों की संख्या होगी और यह योजना के खंड 7 के अधीन होगी।

चयनित एयरलाइन'प्रचालक या "एसएओ" का तात्पर्य एक फिक्स्ड विंग एयरक्राफ्ट या सीप्लेन या हेलीकॉप्टर प्रचालक से होगा, जिसे आरसीएस मार्ग पर हवाई संपर्कता प्रदान करने के लिए योजना के अंतर्गत निर्दिष्ट पद्धति के अनुसार चुना गया है।

'सेवित हवाई अड्डा' का तात्पर्य किसी ऐसे हवाई अड्डे से होगा, जो असेवित या अल्पसेवित हवाई अड्डा न हो ।

'**राज्य सेवा समझौते**' का तात्पर्य राज्यकेंद्र शासित प्रदेश सरकार/, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और नागर विमानन मंत्रालय के बीच हस्ताक्षरित त्रिपक्षीय समझौता होगा, जो योजना के अंतर्गत प्रत्येक पक्ष के दायित्वों से शासित होगा ।

'अल्पसेवित हवाईअड्डा' का तात्पर्य ऐसे किसी हवाईअड्डे से है, जो असेवित हवाईअड्डा नहीं है और जहां पर औसतन चालीस हज़ार)40,000) से अधिक यात्री नहीं हैं या प्रति सप्ताह चौदह)14 से अधिक निर्धारित (कमर्शियल उड़ान का प्रस्थान न हो या पिछले 12माह में औसतन दो से अधिक शहर सीधी उड़ान से नहीं जुड़े हैं। ऐसे अल्पसेवित हवाई अड्डे के मूल्यांकन की अवधि कैलेंडर 12माह मानी जाएगी, जो बोली चरण शुरू होने की तिथि से एक माह पूर्व के अंत तक होगी ।
बशर्ते कि प्राथमिकता क्षेत्रमें हवाई अड्डों के लिए (क्षेत्रों), उपरोक्त परिभाषा इस प्रकार होगी:

'अल्पसेवित हवाईअड्डा' का तात्पर्य ऐसे किसी हवाईअड्डे से है, जो असेवित हवाईअड्डा नहीं है और जहां पर औसतन चालीस हज़ार)40,000) से अधिक यात्री नहीं हैं या प्रति सप्ताह इक्कीस से अधिक निर्धारित (21)

कमर्शियल उड़ान का प्रस्थान न हो या पिछले 12माह में औसतन दो से अधिक शहर सीधी उड़ान से नहीं जुड़े हैं। ऐसे अल्पसेवित हवाई अड्डे के मूल्यांकन की अवधि कैलेंडर 12माह मानी जाएगी, जो बोली चरण शुरू होने की तिथि से एक माह पूर्व के अंत तक होगी ।

'असेवित हवाईअड्डा' का तात्पर्य किसी भी ऐसे हवाईअड्डे से होगा, जहां से पिछले 12माह के दौरान कोई निर्धारित वास्तविक कमर्शियल उड़ान का प्रस्थान न हुआ हो । ऐसे असेवित हवाई अड्डे के मूल्यांकन की अवधि कैलेंडर 12माह मानी जाएगी, जो बोली चरण शुरू होने की तिथि से एक माह पूर्व के अंत तक होगी ।

'व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण' या का तात्पर्य इस योजना के अंतर्गत क्षेत्रीय संपर्क "वीजीएफ"ता निधि से आरसीएस उड़ान के (ओं)प्रचालन के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक को प्रदान की जाने वाली वित्तीय सहायता से है।

'वीजीएफ समर्थित अवधि' का तात्पर्य इस योजना के खंड 4. में 5उल्लिखित के अनुसार होगा।

'वॉटर एयरोड्रोम' का तात्पर्य सी ऑफ के लिए-की लैंडिंग और टेक (ओं)प्लेन-निर्धारित क्षेत्र से होगा, जहाँ डी जी सी ए के विनियमों और लागू कानून के अनुसार शेड्यूल्ड और प्लेन-शेड्यूल्ड कमर्शियल सी-या नॉन/ प्रचालन की अनुमति इजाज़त प्रदान की जा सकती है।

भाग ए : मार्ग चुनने की रूपरेखा

मार्ग चयन हेतु योजना के उद्देश्य और मार्गदर्शी सिद्धान्त

1. पृष्ठभूमि

1.1. भारत सरकार के नागर विमानन मंत्रालय ने राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 जारी की है। नागर विमानन नीति 2016 का एक उद्देश्य "वित्तीय मदद और अवसंरचना के विकास के माध्यम से क्षेत्रीय संपर्क को बढ़ाना" है।

1.2. आईसीएओ के एक अध्ययन - "इकोनोमिक बेनीफिट्स ऑफ सिविल एविएशन: रिपल्स ऑफ प्रास्पेरिटी" के अनुसार, नागर विमानन का आउटपुट और रोज़गार बहुगुणक क्रमशः 3.25 और 6.10 हैं। इसका मतलब है कि वायु परिवहन पर व्यय किए गए प्रत्येक 100 रुपये से 325 रुपये का लाभ होता हैं और वायु परिवहन में प्रत्येक 100 प्रत्यक्ष रोजगार से पूरी अर्थव्यवस्था में 610 रोजगार उत्पन्न होता हैं। असल में, अध्ययन के अनुसार, वैश्विक सकल घरेलू उत्पाद का 4.5% से अधिक अंश नागर वायु परिवहन से आता है।

1.3. जैसे-जैसे भारतीय अर्थव्यवस्था बढ़ेगी, आबादी वाले मेट्रो शहरों में उपभोग से होने वाले विकास का असर आंतरिक इलाकों पर भी पड़ने की उम्मीद है। ऐसा इसलिए भी होने की उम्मीद है क्योंकि घनी आबादी वाले मेट्रो शहरों में उत्पादन के कारक (ज़मीन, श्रम आदि) महंगे हो रहे हैं। ऐसे में, वायु संपर्क क्षेत्रीय केन्द्रों (कस्बों/शहरों) के आर्थिक विकास में अपेक्षित तेजी ला सकते है।

1.4. इस संदर्भ में, राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 का एक मुख्य उद्देश्य "एक एकीकृत इको-सिस्टम स्थापित करना है जिससे नागर विमानन क्षेत्र में उल्लेखनीय विकास होगा, बदले में इससे पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा, रोज़गार बढ़ेगा और संतुलित क्षेत्रीय विकास होगा"।

1.5. राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 का उद्देश्य नागर विमानन क्षेत्र में एक प्रतिस्पर्धी बाज़ार वातावरण को बनाए रखना और उसे बढ़ावा देना था। हालांकि, इस सेक्टर में वृद्धि और क्षेत्रीय वायु संपर्क स्थापित करने के लिए सबसे अच्छा यही होगा कि एयरलाइंस अलग-अलग मार्ग पर मांग का अनुमान लगाकर, सही क्षमता और प्रौद्योगिकी लगाकर नेटवर्क विकसित करके, मांग के अनुसार अवसंरचना विकसित करके खुले बाजार व्यवस्था की नीति अपनाएं, लेकिन यह महसूस किया गया कि जन नीति के नज़रिए से क्षेत्रीय वायु संपर्क को आसान बनाना/बढ़ावा देना ज़रूरी होगा और इसमें हिस्सा लेने वालों की भागीदारी बढ़ाने के लिए, कम से कम शुरुआती समय में, वित्तीय मदद की ज़रूरत पड़ सकती है। इसी संदर्भ में राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 में एक क्षेत्रीय वायु संपर्कता योजना (पिछली क्षेत्रीय संपर्कता योजना) की व्यवस्था की गई है।

1.6. इस योजना को एक बाज़ार व्यवस्था के माध्यम से चलाने का प्रस्ताव है, जहाँ प्रचालक मार्ग पर मांग का अनुमान लगाएंगे; ऐसे मार्ग पर प्रचालन/संपर्क देने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करेंगे; प्रचालन संबंधी कुछ न्यूनतम शर्तों से प्रतिबद्ध होते हुए अगर कोई वीजीएफ है, तो उसे मांगेंगे, और इसे इस योजना में बताए गए दूसरे बाजार भागीदारों के साथ बातचीत में अंतिम रूप दिया जाएगा।

1.7. नागर विमानन मंत्रालय स्वीकार करता है कि एक ही चरण की अवधि के लिए विभिन्न प्रचालकों द्वारा प्रचालित अलग-अलग/एक जैसे विमानों की प्रचालन लागत अलग-अलग हो सकती है। ऐसा इसलिए है क्योंकि विभिन्न चरण की अवधि के लिए विमान प्रकारों की अंतर्निहित अर्थव्यवस्था में अंतर होता है, और विभिन्न व्यावसायिक मापदंडों जैसे व्यवसाय मॉडल, बेड़े का उपयोग, प्रचालन का पैमाना इत्यादि के संदर्भ में प्रचालकों हेतु प्रचालन लागत अलग-अलग होती है। इसलिए, विभिन्न प्रस्तावों की प्राप्ति के बाद निर्धारण के बजाय इस योजना के अंतर्गत बाजार आधारित प्रणाली के पारदर्शी प्रचालन को सुनिश्चित करने के लिए शुरू में ही वीजीएफ सीमा का विवरण (नियामक)महत्वपूर्ण माना गया है।

1.8. हालांकि, यह योजना का उद्देश्य और मुख्य बिन्दु है कि बाजार आधारित तंत्र का प्रचालन निर्दिष्ट वीजीएफ की ऊपरी सीमा के भीतर इष्टतम वीजीएफ आवश्यकताओं की खोज की सुविधा प्रदान करता है, नागर विमानन मंत्रालय यह मानता है कि कुछ मामलों में यह संभव है कि प्रतिस्पर्धा की कमी/बाजार की स्थितियों में अनिश्चितता के कारण इष्टतम वीजीएफ आवश्यकताओं की बाजार आधारित खोज न हो पाए और एक्सपोस्ट, निर्दिष्ट (नियामक) वीजीएफ सीमा गैर-आरसीएस सीटों के लिए उच्च हवाई किराए, उच्च लोड कारकों आदि जैसे कारकों के कारण भविष्य में वास्तविक वीजीएफ आवश्यकता से अधिक प्रतीत हो सकते हैं। यह देखते हुए कि योजना का मुख्य बल वहां हवाई संपर्क प्रदान करना है जहां यह मौजूद नहीं है, भविष्य में ऐसी घटनाओं/परिणामों की मात्रा या संभावना नागर विमानन मंत्रालय द्वारा और संभावित रूप से अनिश्चित कारकों की बहुलता के कारण बाजार के पूर्वानुमान द्वारा भी सुनिश्चित नहीं की जा सकती है। इसके अतिरिक्त, यह योजना एक खुले बाजार तंत्र को प्रोत्साहित करने पर आधारित है और इसे जारी रखेगी जहां प्रचालक मार्गों पर मांग का आकलन करेंगे, उपयुक्त क्षमताओं और प्रौद्योगिकियों की तैनाती के माध्यम से नेटवर्क विकसित करेंगे और क्षमताओं के विपणन, प्राप्त मांग, गैर-क्षेत्रीय संपर्क योजना के सीटों के लिए लागत/किराए पर एटीएफ कीमतों के प्रभाव जैसे कारकों के कारण जोखिम उठाएंगे। तदनुसार, हितधारकों के परामर्श से, नागर विमानन मंत्रालय ने माना है कि प्रचालकों के साथ रखे गए जोखिमों को उनकी संपूर्णता में देखा जाना चाहिए।

1.9. नागर विमानन मंत्रालय ने पहले पिछली क्षेत्रीय संपर्क योजना के पांच संस्करण जारी किए थे, दिसंबर 2016 में ("संस्करण 1.0"), सितंबर 2017 में ("संस्करण 2.0"), अक्टूबर 2018 में ("संस्करण 3.0"), नवंबर 2019 में ("संस्करण 4.0"), मार्च 2022 में ("छोटे विमान उप योजना ") और अप्रैल 2023 में ("संस्करण 5.0")। इसके बाद, नागर विमानन मंत्रालय और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने बोली की प्रक्रिया आयोजित की और चुने हुए एयरलाइन प्रचालकों को कई क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस) मार्ग दिए। यह स्पष्ट किया जाता है कि इस योजना दस्तावेज़ के अंतर्गत दिए गए नियम इन पर लागू होंगे:

1.9.1. कोई भी बोली प्रक्रिया जो नागर विमानन मंत्रालय, अर्थात कार्यान्वयन एजेंसी, जैसा भी मामला हो, द्वारा संचालित की जा सकती है; और

1.9.2. कोई भी चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध और कोई अन्य अनुबंध जो कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा, जैसा भी मामला हो, किसी भी चयनित एयरलाइन प्रचालक के साथ किया जा सकता है,

1.9.3. इस योजना में प्रदान की गई रियायतें/सहायता प्रदान करने के लिए इस योजना की अधिसूचना की तिथि को या उसके बाद।

किसी भी संशय से बचने के लिए, पिछली क्षेत्रीय संपर्क योजना संस्करण 1.0, योजना संस्करण 2.0, योजना संस्करण 3.0, योजना संस्करण 4.0, छोटे विमान उप-योजना या योजना संस्करण 5.0 के अनुसार आयोजित बोली प्रक्रियाएं और चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध और निष्पादित किए गए किसी भी अन्य अनुबंध/दस्तावेज, ऐसी योजना संस्करण 1.0, योजना संस्करण 2.0, योजना संस्करण 3.0, योजना संस्करण 4.0, छोटे विमान उप-योजना या योजना संस्करण 5.0 और नागर विमानन मंत्रालय और/या कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा योजना संस्करण 1.0 या योजना संस्करण 2.0 या योजना संस्करण 3.0 या योजना संस्करण 4.0 या छोटे विमान उप-योजना या योजना संस्करण 5.0 के अनुसार जारी किए गए किसी भी अन्य दस्तावेज़/दस्तावेज़ों के प्रावधानों के अंतर्गत और उनके अनुसार शासित होते रहेंगे।

1.10. नागर विमानन मंत्रालय ने अब संशोधित क्षेत्रीय संपर्क योजना – **उड़े देश का आम नागरिक** ("आरसीएस" या "योजना" या "संशोधित उड़ान योजना") शुरू करने का फैसला किया है, जो पिछली क्षेत्रीय संपर्क योजना द्वारा रखी गई मजबूत नींव पर तैयार की गई है।

1.10.1. 14 बिडिंग साइकिल वाले पांच बड़े बिडिंग राउंड में योजना को लागू करने से मिली सीख का प्रयोग करते हुए, संशोधित उड़े देश का आम नागरिक योजना में पुनःसंरचना की कई कोशिशें शुरू की गई हैं, जिन्हें जनता को बड़े फायदे देने और पूरे भारत में क्षेत्रीय संपर्क को बढ़ाते हुए दक्षता को अधिकतम करने के लिए डिज़ाइन किया गया है।

1.10.2. इस शानदार सोच में हितधारकों के साथ बड़े पैमाने पर किए गए परामर्श सम्मिलित हैं, जिसमें अलग-अलग दृष्टिकोणों से मिली जानकारी को सम्मिलित करके सम्पूर्ण हल निकाले गए हैं। योजना के हर पहलू की ध्यान से जांच की गई है, विमान क्षेत्रों के प्रचालन संबंधी मुद्दों को हल करते हुए, वित्तपोषण (फंडिंग) संबंधी मामलों को हल करते हुए तथा विनियामक चुनौतियों का मार्ग निर्देशन करते हुए

1.10.3. संशोधित उड़ान योजना एक अधिक परस्पर जुड़ा हुआ भारत बनाने के प्रति उल्लेखनीय प्रगति का सूचक है, जहां हवाई यात्रा सर्वांगीण वृद्धि और विकास के लिए उत्प्रेरक का कार्य करती है।

1.10.4. जैसा कि इस दस्तावेज के भाग बी में विस्तार से बताया गया है, संशोधित उड़ान योजना अब विमान क्षेत्रों के विकास को भी एकीकृत करेगी, जिसे पहले "असेवित/अल्पसेवित हवाई अड्डों, हेलीपोर्ट्स और जल हवाई अड्डों के पुनरुद्धार और विकास" योजना के अंतर्गत अलग से कवर किया गया था, जिससे एक ही छत के नीचे क्षेत्रीय विमानन अवसंरचना और क्षेत्रीय संपर्क पर इसका व्यापक प्रभाव हो जाएगा।

2. योजना का उद्देश्य

2.1. क्षेत्रीय संपर्क योजना का मुख्य उद्देश्य क्षेत्रीय वायु संपर्क को किफ़ायती बनाकर उसे आसान बनाना/बढ़ाना है।

2.2. निम्नलिखित के माध्यम से एयरलाइन प्रचालकों को सहायता प्रदान करके आरसीएस के अंतर्गत क्षेत्रीय हवाई संपर्क की वहनीयता को प्रोत्साहन देने की कल्पना की गई है (1) केन्द्र सरकार, राज्य सरकारों (जब तक स्पष्ट रूप से अन्यथा निर्दिष्ट न किया जाए, इसमें संघ राज्य क्षेत्र भी

शामिल माने जाएंगे) और हवाई अड्डा प्रचालकों द्वारा क्षेत्रीय मार्गों पर विमान प्रचालन की लागत कम करने के लिए रियायतें / अन्य समर्थन उपाय और (2) वित्तीय (व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण या वीजीएफ) समर्थन ताकि एयरलाइन प्रचालन की लागत और ऐसे मार्गों पर अपेक्षित राजस्व के बीच अंतर, यदि कोई हो, को पूरा किया जा सके।

3. योजना के मार्गदर्शी सिद्धांत

राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 के मुख्य बल और लक्ष्यों को देखते हुए, संशोधित उड़े देश का आम नागरिक योजना के लिए मुख्य मार्गदर्शी सिद्धान्त निम्नलिखित होंगे :

3.1. **योग्यता तय करने के लिए राज्य सरकारों की सहमति और सहायता :** इस बात को ध्यान में रखते हुए कि (1) राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 क्षेत्रीय हवाई संपर्क को किफ़ायती बनाना चाहती है और (2) एयरलाइन प्रचालकों को सीमित वित्तीय सहायता दी जा रही है, यह महत्वपूर्ण है कि वायु परिवहन प्रचालकों के लिए प्रचालन का खर्च राज्य सरकारों की तरफ से रियायतों के ज़रिए जितना हो सके कम से कम किया जाए – विशेष रूप से ऐसी वायु परिवहन सेवाओं के प्रावधान से स्थानीय क्षेत्रों/अर्थव्यवस्था को होने वाले आर्थिक लाभ (क्षेत्रीय विकास के साथ साथ उत्पादन एवं रोजगार संबंधी) को ध्यान में रखते हुए।

3.2. इसलिए क्षेत्रीय संपर्क योजना को सिर्फ़ राज्यों और एयरपोर्ट/वॉटर एयरोड्रोम/हेलीपोर्ट (भाविप्रा/राज्य सरकारों/प्राइवेट संस्थाओं/रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के मालिकाना हक पर ध्यान दिए बिना) पर ही प्रचालित किया जाएगा, जो योजना के अंतर्गत ज़रूरी रियायतें/सहयोग देकर क्षेत्रीय वायु परिवहन प्रचालन के प्रति अपनी प्रतिबद्धता और सहयोग दिखाते हैं।

3.3. **क्षेत्रीय संपर्क निधि (आरबीएफ़) का औचित्य :** क्षेत्रीय संपर्क, राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 के विशेष भागों में से एक है, जिसका उद्देश्य आम लोगों के लिए हवाई यात्रा को किफ़ायती बनाने के लिए एक वातावरण तैयार करना है। पिछली क्षेत्रीय संपर्क योजना और राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 अंततः सम्पूर्ण नागर विमानन क्षेत्र के विकास को बढ़ावा देंगे।

पिछली क्षेत्रीय संपर्क योजना से क्षेत्रीय हवाई संपर्क /सेवाओं का सृजन होगा, जिससे जनता को बड़े फायदे होंगे। इससे उन्हें बेहतर मौके मिलेंगे, जैसे कि प्रत्यक्ष, अप्रत्यक्ष और प्रेरक रोजगार की एक विशाल परिसीमा जो आर्थिक विकास को बढ़ावा देगी, शिक्षा तक बेहतर पहुँच होगी , यात्रियों का काफी समय बचेगा और देश में क्षेत्रीय और दूर-दराज की जगहों तक पहुंच बढ़ेगी, जिससे समाज एवं विभिन्न वर्गों के बीच ज़्यादा गतिशीलता और संपर्क बढ़ेगा। इससे इसके द्वारा सृजित स्पिन ऑफ लाभों के माध्यम से विमानन इकोसिस्टम और मजबूत होगा, जैसे यात्री दूसरी उड़ानों (क्षेत्रीय संपर्क योजना के अंतर्गत नहीं) लेंगे और इस तरह वे बड़े विमानन मानचित्र से जुड़ जाएंगे। इसलिए, संशोधित उड़ान योजना के अंतर्गत सहायक मार्गों हेतु क्षेत्रीय संपर्क निधि /फंड को भी भारत सरकार के बजटीय सहायता से फंड किया जाएगा।

इसके अतिरिक्त**, क्षेत्रीय संपर्क निधि** का प्रयोग योजना को लागू करने के लिए कार्यान्वयन एजेंसी को उपर्युक्त प्रशासनिक चार्ज देने के लिए किया जाएगा।

3.4. **मांग प्रेरित व्यवस्था :** नागर विमानन मंत्रालय चाहता है कि विमानन कंपनियाँ प्रतिस्पर्धा वाले माहौल में काम करें और इसलिए क्षेत्रीय हवाई संपर्क मार्गों का विकास बाजार की ताकतों पर छोड़ने का प्रस्ताव है ताकि एयरलाइंस विशेष मार्गों पर आवश्यक मांग और आपूर्ति की प्रकृति का मूल्यांकन करें और क्षेत्रीय संपर्क योजना के अंतर्गत प्रक्रिया का नेतृत्व करें।

3.5. **प्रचालन की संधारणीयता:** एक मुख्य मार्गदर्शी सिद्धान्त यह होगा कि क्षेत्रीय संपर्क योजना के अंतर्गत प्रचालन की संधारणीयता को लंबे समय तक बढ़ावा दिया जाए – ताकि स्थापित संपर्कता हमेशा वीजीएफ पर निर्भर न रहे। तदनुसार, क्षेत्रीय संपर्क योजना के अंतर्गत, असेवित/अल्पसेवित क्षेत्रों में क्षेत्रीय हवाई संपर्क को आसान बनाने/बढ़ाने के लिए कुछ सीमित समय के लिए वीजीएफ देने का प्रस्ताव है। हालांकि, यह माना जाता है कि कुछ प्राथमिकता प्राप्त क्षेत्रों के लिए, ऐसे इलाकों में वायु परिवहन सेवाएँ देने में मदद हेतु लंबे समय तक फंडिंग की ज़रूरत हो सकती है।

3.6. **क्षेत्रीय संपर्क योजना की समय-समय पर समीक्षा:** यह मानते हुए कि समय के साथ बाज़ार की गत्यात्मकता में बदलाव आएगा, नागर विमानन मंत्रालय समय-समय पर ज़रूरत पड़ने पर उद्देश्य की पूर्णता को प्रभावी बनाने के लिए योजना के विभिन्न प्रावधानों में संशोधन कर सकता है। नागर विमानन मंत्रालय 2031 में योजना का मध्यावधि मूल्यांकन भी करेगा।

योजना की विशेषताएं

4. **मुख्य अवधारणा**

4.1. **कार्यान्वयन एजेंसी को नामित करना**

4.1.1. नागर विमानन मंत्रालय इस योजना के अंतर्गत किसी भी इकाई को कार्यान्वयन एजेंसी के रूप में नामित कर सकता है और ऐसी इकाई योजना के कार्यान्वयन के लिए कार्यों और गतिविधियों को संचालित करने हेतु उत्तरदायी होगी। जैसा कि एनसीएपी (NCAP) 2016 में प्रावधान है, कार्यान्वयन एजेंसी को योजना को लागू करने के लिए नागर विमानन मंत्रालय द्वारा समय-समय पर निर्धारित उपयुक्त प्रशासनिक शुल्क प्रदान किया जाएगा। समान परिव्यय और अवधि वाली योजनाओं के अनुरूप, यह योजना के कुल परिव्यय का 1% (एक प्रतिशत) तक होगा। कार्यान्वयन एजेंसी को योजना के अंतर्गत अपनी जिम्मेदारियों को निभाने के लिए एक ट्रस्ट बनाने की अनुमति दी गई है (इसके बाद इसे "क्षेत्रीय वायु संपर्क कोष ट्रस्ट" या "आरएसीएफटी" (RACFT) कहा जाएगा)।

4.1.2. भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (AAI) को इस योजना के अंतर्गत कार्यान्वयन एजेंसी के रूप में नामित किया जा रहा है।

4.2. **कार्यान्वयन एजेंसी की जिम्मेदारियों में अन्य विषयों सहित निम्नलिखित सम्मिलित होंगे:**

4.2.1. आवेदकों द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावों को प्राप्त करना और योजना के अनुसार चयनित एयरलाइन प्रचालक की पहचान के लिए आवश्यक प्रशासनिक कार्रवाई करना;

4.2.2. निधियों के संग्रह और संवितरण के लिए नागर विमानन मंत्रालय की ओर से कार्य करना - योजना के अंतर्गत निधियों के संग्रह और संवितरण की सुविधा के लिए, एक चयनित बैंक के साथ इस उद्देश्य हेतु एक बैंक खाता स्थापित किया जाएगा। कार्यान्वयन एजेंसी आरएसीएफटी के माध्यम से इस योजना के अनुसार चयनित एयरलाइन प्रचालकों को वीजीएफ के संवितरण के लिए बैंक खाते में धन जमा करने और निकालने के लिए अधिकृत होगी;

4.2.3. जैसा कि एनसीएपी 2016 में प्रावधान है, आरसीएफ (RCF) से चयनित एयरलाइन प्रचालक को वीजीएफ का भुगतान किया जाएगा और राज्य सरकारों को संबंधित आरसीएस मार्गों के लिए वीजीएफ हेतु लागू हिस्से (पूर्वोत्तर राज्यों और भारत के केंद्र शासित प्रदेशों के अलावा अन्य राज्यों के लिए 20%, जहां हिस्सा 10% होगा) की प्रतिपूर्ति करने के लिए कहा जाएगा। कार्यान्वयन एजेंसी आरसीएफ संग्रह, चयनित एयरलाइन प्रचालकों को भुगतान और राज्य सरकारों से प्रतिपूर्ति के संबंध में खातों / विवरणों के प्रबंधन के लिए उत्तरदायी होगी, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ भुगतान, प्रतिपूर्ति, खातों के समायोजन आदि से संबंधित आवश्यक पत्राचार शामिल हैं;

4.2.4. कार्यान्वयन एजेंसी योजना के अनुसार त्रैमासिक आधार पर विभिन्न चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंधों के अनुसार अनुमोदित हवाई किराया और वीजीएफ के साथ-साथ हवाई किराया कैप और वीजीएफ कैप के संशोधन की गणना करने और अधिसूचित करने के लिए उत्तरदाई होगी; और

4.2.5. योजना के कार्यान्वयन के लिए आवश्यक कोई अन्य कार्य और गतिविधियाँ।

4.3. **वित्तीय सहायता प्रदान करने की कार्यप्रणाली**

4.3.1. इस योजना के अंतर्गत, चयनित एयरलाइन प्रचालकों (प्रचालकों) को वीजीएफ के रूप में सहायता और केंद्र सरकार, राज्य सरकारों और हवाई अड्डा / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट प्रचालकों द्वारा दी जाने वाली अन्य रियायतें / सहायता प्रदान की जाएगी जैसा कि नीचे विवरण दिया गया है।

4.3.2. केंद्र सरकार द्वारा दी जाने वाली रियायतें इस प्रकार हैं:

4.3.2.1. राजस्व विभाग, वित्त मंत्रालय की अधिसूचना 07/2019 केंद्रीय उत्पाद शुल्क दिनांक 22 अगस्त 2019 के अनुसार विमानन टर्बाइन ईंधन (ATF) पर 2% की दर से उत्पाद शुल्क लगाया जाएगा। जीएसटी लागू होने पर, जीएसटी के अंतर्गत निर्धारित दरें लागू होंगी और छूट / रियायतें अनुमेय सीमा तक दी जाएंगी ताकि कराधान के ऐसे घटे हुए स्तर को आदर्श रूप से जारी रखा जा सके।

4.3.3. संबंधित राज्य सरकारों द्वारा उनके राज्यों के भीतर आरसीएस रियायती हवाई अड्डों पर दी जाने वाली रियायतें / सहायता इस प्रकार हैं:

4.3.3.1. खंड 4.4.1 के अनुसार योजना की अवधि के लिए राज्य के भीतर स्थित आरसीएस रियायती हवाई अड्डों पर एटीएफ पर वैट (VAT) को घटाकर 1% या उससे कम करना। जीएसटी लागू होने पर, जीएसटी के अंतर्गत निर्धारित दरें लागू होंगी और छूट / रियायतें अनुमेय सीमा तक दी जाएंगी ताकि कराधान के ऐसे घटे हुए स्तर को आदर्श रूप से जारी रखा जा सके।

4.3.3.2. सर्वोत्तम प्रयासों के आधार पर ईंधन भरने की अवसंरचना के प्रावधान के लिए तेल विपणन कंपनियों के साथ समन्वय करना।

4.3.3.3. आरसीएस रियायत प्राप्त हवाई अड्डों के विकास के लिए यदि आवश्यक हो, तो निःशुल्क और सभी बाधाओं से मुक्त न्यूनतम भूमि का प्रावधान करना और आवश्यकतानुसार मल्टी-मोडल हिंटरलैंड संपर्कता (सड़क, रेल, मेट्रो, जलमार्ग, आदि) प्रदान करना;

4.3.3.4. प्रासंगिक एजेंसियों द्वारा लागू मानकों और दिशानिर्देशों के अनुसार उपयुक्त प्रशिक्षित कर्मियों और उपयुक्त उपकरणों के माध्यम से आरसीएस रियायत प्राप्त हवाई अड्डों पर निःशुल्क सुरक्षा और अग्निशमन सेवाओं का प्रावधान;

4.3.3.5. प्रत्यक्ष रूप से या उचित माध्यमों से, आरसीएस रियायत प्राप्त हवाई अड्डों पर काफी रियायती दरों पर बिजली, पानी और अन्य उपयोगिता सेवाओं का प्रावधान; और

4.3.3.6. राज्य से संबंधित संबंधित आरसीएस मार्गों के लिए वीजीएफ हेतु 20% हिस्सेदारी का प्रावधान, बशर्ते कि भारत के उत्तर-पूर्वी क्षेत्र के राज्यों और केंद्र शासित प्रदेशों के मामले में राज्यों की हिस्सेदारी 10% होगी।

4.3.3.7. राज्य सरकारें, अपने विवेक से, आरसीएस उड़ानों को बढ़ावा देने के लिए कोई भी अतिरिक्त सहायता प्रदान करने पर विचार कर सकती हैं।

4.3.3.8. एयरोड्रोम विकास के लिए 'चैलेंज मोड' प्रक्रियाओं के हिस्से के रूप में राज्य सरकार द्वारा की गई सभी प्रतिबद्धताएं।

4.3.4. हवाई अड्डा / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट प्रचालकों द्वारा दी जाने वाली रियायतें इस प्रकार हैं:

4.3.4.1. हवाई अड्डा / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट प्रचालक (चाहे भाविप्रा, राज्य सरकारों, निजी संस्थाओं या रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के स्वामित्व में हों) आरसीएस उड़ानों पर लैंडिंग शुल्क और पार्किंग शुल्क या भविष्य में ऐसे पहलुओं के लिए लगाए जाने वाले किसी अन्य शुल्क को नहीं लेंगे, जिसमें एएसएफ (ASF) / यूडीएफ (UDF) / आईसीटी (ICT) (सीयूटीई, सीयूएसएस, बीआरएस, सीयूपीपीएस (CUTE, CUSS, BRS, CUPPS), आदि) शुल्क शामिल हैं (उनके पूर्ववर्ती/परवर्ती शुल्कों सहित)।

यह स्पष्ट किया जाता है कि हवाई अड्डा / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट प्रचालक द्वारा प्रदान की जाने वाली रात भर की पार्किंग सुविधाएं लागू शुल्क के अधीन होंगी।

4.3.4.2. चयनित एयरलाइन प्रचालकों को सभी हवाई अड्डों / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट पर अपनी आरसीएस उड़ानों के लिए ग्राउंड हैंडलिंग करने की अनुमति होगी। यहाँ स्पष्ट किया जाता है कि हवाई अड्डा / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट प्रचालक द्वारा प्रदान की जाने वाली ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएँ लागू शुल्क के अधीन होंगी।

4.3.4.3. भाविप्रा आरसीएस उड़ानों पर कोई टर्मिनल दिक्चालन लैंडिंग शुल्क (TNLC) नहीं लेगा।

4.3.4.4. भाविप्रा द्वारा आरसीएस उड़ानों पर मार्ग दिक्चालन और सुविधा शुल्क (RNFC) सामान्य दरों के 42.50% की रियायती दर पर लिया जाएगा। सामान्य दरें भाविप्रा द्वारा अपनी वेबसाइट पर समय-समय पर बिना किसी छूट या रियायत के निर्दिष्ट लागू दरों को संदर्भित करती हैं।

4.3.4.5. आरसीएस उड़ान की सभी यात्री सीटों के लिए हवाई किराया हवाई अड्डा / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट प्रचालकों (चाहे भाविप्रा, राज्य सरकारों, निजी संस्थाओं या रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के स्वामित्व में हों) द्वारा लगाए गए किसी भी शुल्क या लेवी के अधीन नहीं होगा, जिसमें एएसएफ, यूडीएफ (उनके पूर्ववर्ती / परवर्ती सहित) और आईसीटी (सीयूटीई, सीयूएसएस, बीआरएस, सीयूपीपीएस (CUTE, CUSS, BRS, CUPPS), आदि) जैसे शुल्क सम्मिलित हैं।

4.4. **योजना की अवधि**

4.4.1. एनसीएपी 2016 और आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति के अनुमोदन के अनुरूप, यह योजना 01 अप्रैल, 2026 से 10 वर्षों की अवधि के लिए लागू की जाएगी और आवधिक समीक्षा के अधीन होगी।

4.4.2. योजना के उद्देश्यों के अनुरूप, नागर विमानन मंत्रालय और कार्यान्वयन एजेंसी का प्रयोजन ऊपर खंड 4.4.1 में निर्दिष्ट अवधि के लिए योजना को जारी रखने का है, जब तक कि अप्रत्याशित या असाधारण परिस्थितियाँ - जैसे कि न्यायालय का आदेश या नागर विमानन मंत्रालय के नियंत्रण से बाहर के अन्य कारक, नागर विमानन मंत्रालय और/या कार्यान्वयन एजेंसी की योजना को जारी रखने की क्षमता को बाधित न करें। उपरोक्त परिस्थितियों में, कार्यान्वयन एजेंसी चयनित एयरलाइन प्रचालकों के साथ पहले से किए गए अनुबंधों की शेष अवधि के लिए अनुबंध का पालन करने का प्रयास करेगी।

4.4.3. हालांकि यदि, नागर विमानन मंत्रालय और/या कार्यान्वयन एजेंसी को योजना को तुरंत वापस लेने और/या योजना के अनुसरण में किए गए अनुबंधों को निलंबित या रद्द करने की आवश्यकता होती है, तो ऐसी स्थिति में, इस योजना में उल्लिखित किसी भी विषय के बावजूद, नागर विमानन मंत्रालय, कार्यान्वयन एजेंसी, संबंधित राज्य सरकारें, संबंधित हवाई अड्डा / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट प्रचालक, या इन संस्थाओं में से किसी का समर्थन करने वाली कोई अन्य एजेंसी चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा उठाए गए किसी भी नुकसान या क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं होगी, सिवाय कार्यान्वयन एजेंसी के आरसीएस उड़ान के लिए लागू वीजीएफ राशि वितरित करने के दायित्व के जो योजना को वापस लेने / बंद करने से पहले ही परिचालित की जा चुकी हैं।

4.5. वीजीएफ सहायता और हवाई अड्डा / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट प्रचालक रियायतों की अवधि

4.5.1. उपर्युक्त खंड 4.4.2 और खंड 4.4.3 के अधीन, किसी भी आरसीएस मार्ग पर वीजीएफ, चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध (वीजीएफ सहायता की अवधि) में प्रावधान के अनुसार उस आरसीएस मार्ग पर आरसीएस उड़ान प्रचालन प्रारम्भ होने की तारीख से पांच (5) वर्षों की अवधि के लिए आरसीएस उड़ानों के लिए प्रदान किया जाएगा।

4.5.2. पांच (5)-वर्ष की अवधि के दौरान, भले ही कोई आरसीएस मार्ग आरसीएस मार्ग पर लागू योजना की किसी भी पात्रता शर्त को पूरा करना बंद कर दे, चयनित एयरलाइन प्रचालक मौजूदा अनुबंध के अंतर्गत उस पांच (5)-वर्ष की अवधि के अंत तक, या जैसा लागू हो, (i) व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण (VGF), (ii) खंड 4.13 द्वारा शासित प्रचालन की अनन्यता, और (iii) खंड 4.3.2, 4.3.3 और 4.3.4 में निर्धारित रियायतें प्राप्त करना जारी रखेगा। पांच (5) साल की अवधि की समाप्ति पर, ये लाभ बंद कर दिए जाएंगे।

4.5.3. उपर्युक्त खंड 4.4.2 और खंड 4.4.3 के अधीन, किसी भी आरसीएस मार्ग पर हवाई अड्डा / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट प्रचालक रियायतें, चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध में प्रावधान के अनुसार उस आरसीएस मार्ग पर आरसीएस उड़ान प्रचालन प्रारम्भ होने की तिथि से पांच (5) वर्षों की अवधि के लिए आरसीएस उड़ानों के लिए प्रदान की जाएंगी।

4.6. **योजना के अंतर्गत प्रोत्साहित विशिष्ट मार्ग**

4.6.1. अवसंरचना की उपलब्धता, रणनीतिक विचारों के साथ-साथ देश के कुछ क्षेत्रों के सामाजिक और आर्थिक सामंजस्य को सुनिश्चित करने के लिए, नागर विमानन मंत्रालय, भारत सरकार देश के विशिष्ट क्षेत्रों में वायु संपर्क बढ़ाने पर विचार कर सकता है।

4.6.2. बोली प्रक्रिया के दौरान, ऐसे मार्गों को योजना में बाद में की गई प्राथमिकता रूपरेखा के अनुसार प्राथमिकता दी जा सकती है।

4.7. **योजना के अंतर्गत आने वाले हवाई अड्डे / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट**

4.7.1. यह योजना आरसीएस रियायती हवाई अड्डों के संबंध में लागू होगी।

4.7.2. राज्य सरकारों के परामर्श से अंतिम रूप दी गई आरसीएस रियायती हवाई अड्डों की सूची समय-समय पर हितधारकों की जानकारी के लिए प्रकाशित की जाएगी।

4.7.3. भारत में अल्प-सेवित हवाई अड्डों और प्राथमिकता वाले असेवित हवाई अड्डों की सूची क्रमशः अनुलग्नक - 1ए और अनुलग्नक - 1बी में दी गई है। भारत में वाटर एयरोड्रोम और प्राथमिकता वाले हेलीपोर्ट की एक सांकेतिक सूची क्रमशः अनुलग्नक - 1सी और अनुलग्नक - 1डी में दी गई है।

4.8. **हवाई किराया कैप**

4.8.1. एनसीएपी 2016 के अनुरूप, योजना के अंतर्गत प्रचालन के लिए हवाई किराया कैप लागू होंगे।

4.8.2. चयनित एयरलाइन प्रचालक को आरसीएस सीटों के लिए जीएसटी को छोड़कर, नीचे खंड 4.8.3 में निर्दिष्ट अधिकतम हवाई किराए से अधिक हवाई किराया वसूलने की अनुमति नहीं दी जाएगी। यह स्पष्ट किया जाता है कि आरसीएस उड़ान की सभी यात्री सीटों के लिए हवाई किराया हवाई अड्डा / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट प्रचालकों (चाहे भाविप्रा, राज्य सरकारों, निजी संस्थाओं या रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के स्वामित्व में हों) द्वारा लगाए गए किसी भी शुल्क या लेवी के अधीन नहीं होगा, जिसमें एएसएफ, यूडीएफ और आईसीटी (सीयूटीई, सीयूएसएस, बीआरएस, सीयूपीपीएस, आदि)जैसे शुल्क और उनके पूर्ववर्ती / परवर्ती, यदि कोई हों, सम्मिलित हैं।

4.8.3. इस योजना में विभिन्न मार्गों की दूरी/ उड़ान अवधि के लिए निर्दिष्ट हवाई किराया कैप, जिन्हें इसमें प्रावधानों के अनुसार अनुक्रमित किया जाता है, को लागू जीएसटी (सीजीएसटी और एसजीएसटी दोनों) को छोड़कर माना जाएगा और एसएओ को अधिकतम हवाई किराए के ऊपर लागू जीएसटी वसूलने की अनुमति दी जाएगी।

4.8.4. यह देखते हुए कि उड़ान की प्रचालन लागत दूरी/ उड़ान अवधि के साथ बदलती रहती है, फिक्स्ड विंग विमान (सीप्लेन सहित) और हेलीकॉप्टर के लिए विभिन्न चरण लंबाई / उड़ान अवधि के लिए हवाई किराया कैप निर्दिष्ट किए गए हैं और इस योजना के अनुलग्नक -2 में दिए गए हैं। जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, विभिन्न मार्गों की दूरी/ उड़ान अवधि के लिए निर्दिष्ट हवाई किराया कैप लागू जीएसटी को छोड़कर हैं।

4.8.5. नागर विमानन मंत्रालय ऑनलाइन यात्रा एजेंसियों और एग्रीगेटर प्लेटफार्मों के माध्यम से टिकट बिक्री की सुविधा की आवश्यकता को स्वीकार करता है, क्योंकि ये प्लेटफॉर्म जनता के बीच व्यापक लोकप्रियता रखते हैं और यात्रा योजना में विविध विकल्प और सहायता प्रदान करते हैं। इन प्लेटफार्मों का एयरलाइनों की तुलना में एक अलग व्यावसायिक मॉडल है और इस प्रकार वे एयरलाइनों से अपना कमीशन और यात्रियों से सुविधा शुल्क लेते हैं। इससे टिकट बुक करने के लिए यात्री द्वारा चुने गए प्लेटफॉर्म के आधार पर अलग-अलग हवाई किराया लेने की स्थिति उत्पन्न होती है । जनता द्वारा आरसीएस मार्ग की खोज को सुविधाजनक बनाने के लिए, जिस अंतिम हवाई किराए पर टिकट बेचे जा रहे हैं, वह आरसीएस सीटों के लिए लागू अधिकतम हवाई किराए के पालन की निगरानी के अधीन नहीं होगा। हालांकि, एग्रीगेटर के माध्यम से की गई आरसीएस सीटों की टिकट बिक्री पर एयरलाइनों द्वारा बुक किया गया राजस्व (हवाई किराया) लागू अधिकतम हवाई किराए के बराबर या उसके भीतर होगा।

4.8.6. नागर विमानन मंत्रालय स्वीकार करता है कि एटीएफ की कीमतों, मुद्रास्फीति और अमेरिकी डॉलर के मुकाबले भारतीय रुपये की विनिमय दर में बदलाव का एयरलाइनों की प्रचालन लागत पर प्रभाव पड़ता है और बाजार-आधारित मूल्य निर्धारण परिदृश्य में एयरलाइनें इन मापदंडों में बदलाव के अनुसार हवाई किराए में बदलाव कर सकती हैं। आरसीएस और हवाई किराया कैप के विनिर्देशों के संदर्भ में, आरसीएस के प्रचालन के लिए यह महत्वपूर्ण माना गया कि भविष्य में हवाई किराया कैप के साथ-साथ अधिकतम हवाई किराए में बदलाव भी निर्दिष्ट किए जाएं। अतः, हवाई किराया कैप के साथ-साथ अधिकतम हवाई किराया मुद्रास्फीति अर्थात उपभोक्ता मूल्य सूचकांक - औद्योगिक श्रमिक (सीपीआई-आईडबल्यू), एटीएफ की कीमतों और अमेरिकी डॉलर के मुकाबले भारतीय रुपये की विनिमय दर के अनुरूप अनुक्रमित होगा।

4.8.7. मुद्रास्फीति, एटीएफ कीमतों और अमेरिकी डॉलर के मुकाबले भारतीय रुपये की विनिमय दर के लिए हवाई किराया कैप और अधिकतम हवाई किराए का अनुक्रमण अनुलग्नक - 4 में निर्दिष्ट सूत्र पर आधारित होगा और प्रत्येक वित्तीय तिमाही के लिए निर्धारित किया जाएगा। सूत्र में अनुपात एयरलाइन प्रचालकों के लिए एक व्यापक प्रतिनिधि डेटा सेट / विशिष्ट प्रचालन लागत के संदर्भ में निर्धारित किए गए हैं।

4.8.8. नागर विमानन मंत्रालय यह भी स्वीकार करता है कि एयरलाइनों को किराए में संशोधन के लिए अपने सिस्टम में बदलाव करने हेतु अग्रिम सूचना की आवश्यकता होगी और योजना के अंतर्गत अनुमोदित हवाई किराया कैप और अधिकतम हवाई किराए के संशोधन हेतु दो (2) महीने की सूचना अवधि को रखा गया है। एक वित्तीय तिमाही हेतु लागू हवाई किराया कैप और अधिकतम हवाई किराया कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा दो (2) महीने पहले प्रकाशित किया जाएगा (अर्थात 1 अप्रैल से प्रारंभ होने वाली वित्तीय तिमाही के लिए 1 फरवरी को)।

4.8.9. संशोधित हवाई किराया कैप और लागू अधिकतम हवाई किराया नई वित्तीय तिमाही की प्रारंभ तिथि या संशोधित हवाई किराया कैप के परिपत्रण की तिथि से 7 दिन, जो भी बाद में हो, से प्रभावी होंगे। उदाहरण के लिए, मान लें कि जनवरी-मार्च 2027 वित्तीय तिमाही के लिए 1 नवंबर 2026 को अनुक्रमित हवाई किराया कैप और लागू अधिकतम हवाई किराया साझा किए गए थे, 1 जनवरी 2027 को या उसके बाद प्रस्थान करने वाली किसी भी उड़ान के लिए 31 दिसंबर 2026 तक की गई टिकट बिक्री के लिए, बुकिंग और अनुपालन निगरानी हेतु लागू हवाई किराया कैप और अधिकतम हवाई किराया अक्टूबर - दिसंबर 2026 वित्तीय तिमाही का होगा।

4.8.10. उल्लेखनीय है कि वर्तमान में सीपीआई-आईडब्ल्यू (CPI-IW) डेटा भारत सरकार द्वारा एक (1) महीने के अंतराल पर जारी किया जाता है (उदाहरण के लिए अक्टूबर महीने के लिए सीपीआई-आईडब्ल्यू 30 नवंबर को जारी किया जाता है), यह स्वीकार किया जाता है कि ऐसी अंतराल अवधि समय के साथ बदल सकती है। ऊपर उल्लिखित दो (2) महीनों की सूचना अवधि और वर्तमान में सीपीआई-आईडब्ल्यू डेटा के प्रकाशन में 1 महीने के अंतराल को ध्यान में रखते हुए, उल्लेख है कि जिस तीन (3) महीने की अवधि के लिए सीपीआई-आईडब्ल्यू डेटा पर अनुक्रमण की समीक्षा के लिए विचार किया जाएगा, वह उस वित्तीय तिमाही के तीन (3) महीनों के अनुरूप नहीं होगा। हालांकि, हर तिमाही में समीक्षा किए जाने के कारण, लगभग सभी महीनों के सीपीआई-आईडब्ल्यू डेटा पर अंततः विचार किया जाएगा। ऐसा संशोधन भावी रूप से लागू होगा और पिछली अवधि के लिए कोई समायोजन नहीं किया जाएगा। उदाहरण के लिए, 1 अप्रैल से 30 जून तक की वित्तीय तिमाही के लिए हवाई किराया कैप की घोषणा 1 फरवरी को की जाएगी। हवाई किराया कैप के अनुक्रमण की समीक्षा के लिए विचार किए जाने वाले सीपीआई-आईडब्ल्यू डेटा, विनिमय दर डेटा और एटीएफ डेटा अगस्त, सितंबर और अक्टूबर महीनों के सीपीआई-आईडब्ल्यू, विनिमय दर और एटीएफ डेटा होंगे।

4.8.11. हवाई किराया कैप (कैप्स) और अधिकतम हवाई किराया (किरायों) का अनुक्रमण अनुलग्नक - 4 में दिए गए सूत्र पर आधारित होगा।

4.8.12. हवाई किराया कैप (कैप्स) और अधिकतम हवाई किराया (किरायों) में डीजीसीए द्वारा समय-समय पर सूचीबद्ध वैकल्पिक/अनबंडल की गई सेवाओं के शुल्क सम्मिलित नहीं होंगे।

4.9. विमान श्रेणियाँ

4.9.1. विभिन्न फिक्स्ड विंग विमानों (सीप्लेन सहित), उनकी बैठने की क्षमता के आधार पर, इस योजना के उद्देश्य के लिए निम्नलिखित तीन (3) श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है।

क्र.सं.	श्रेणी	यात्री बैठने की क्षमता
1	श्रेणी - 1	< 20
2	श्रेणी - 2	21-80
3	श्रेणी - 3	> 80

4.9.2. हेलीकॉप्टरों को इंजन के प्रकार के आधार पर निम्नलिखित दो (2) श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है।

क्र.सं.	श्रेणी	इंजन का प्रकार
1	श्रेणी - एस (S)	सिंगल इंजन
2	श्रेणी - टी (T)	ट्विन इंजन

4.10. वीजीएफ कैप

4.10.1. नागर विमानन मंत्रालय स्वीकार करता है कि समान मार्ग की दूरी हेतु विभिन्न प्रचालकों द्वारा प्रचालित विभिन्न / समान विमानों की प्रचालन लागत, विमान के प्रकारों के अंतर्निहित अर्थशास्त्र, व्यावसायिक मापदंडों जैसे कि व्यावसायिक मॉडल, विमानों के बेड़े(फ्लीट) का उपयोग, प्रचालन के पैमाने आदि के संदर्भ में प्रचालकों के लिए विशिष्ट प्रचालन लागत में अंतर के कारण अलग-अलग हो सकती है। अतः विविध प्रस्तावों की प्राप्ति के पश्चात निर्धारण के बजाय इस योजना के अंतर्गत बाजार आधारित तंत्र के पारदर्शी प्रचालन को सुनिश्चित करने के लिए (मानक) वीजीएफ कैप को पहले ही निर्दिष्ट करना महत्वपूर्ण माना गया है।

4.10.2. सभी प्रतिभागियों को संतुष्ट करने वाले वीजीएफ कैप निर्दिष्ट करना अनिवार्य रूप से अधिक होगा और इस प्रकार योजना के परिणाम के दृष्टिकोण से अलाभकारी होगा। तदनुसार, वीजीएफ कैप को एक व्यापक प्रतिनिधि डेटा सेट / विशिष्ट प्रचालन लागत और एक विशेष दूरी हेतु एक विशिष्ट आरसीएस मार्ग पर प्रचालन के लिए अनुमानित राजस्व क्षमता के संदर्भ में निर्दिष्ट किया गया है।

4.10.3. योजना के अंतर्गत प्रत्येक आरसीएस सीट के लिए प्रदान किए जाने वाले वीजीएफ को फिक्स्ड विंग विमान (सीप्लेन सहित) के लिए विभिन्न मार्गों और हेलीकॉप्टर प्रचालन के लिए विभिन्न उड़ान अवधि के लिए कैप (सीमित) किया जाएगा।

4.10.4. एक विशेष मार्ग("वीजीएफ कैप"), के लिए श्रेणी-1, श्रेणी-2 और श्रेणी-3 फिक्स्ड विंग विमानों के माध्यम से प्रचालन हेतु लागू वीजीएफ कैप और विभिन्न उड़ान अवधि के लिए हेलीकॉप्टर प्रचालन हेतु वीजीएफ कैप, इस योजना के अनुलग्नक - 3 में निर्दिष्ट किए गए हैं। श्रेणी-1 फिक्स्ड विंग विमानों (सीप्लेन सहित) के माध्यम से प्रचालन के लिए, आरसीएस मार्ग की दूरी 500 किमी तक सीमित होगी।

4.10.5. एयरलाइन प्रचालकों को प्रस्ताव जमा करने से पहले वीजीएफ कैप (कैप्स) का संदर्भ लेना चाहिए, क्योंकि किसी विशेष मार्ग हेतु ऐसी सीमा से अधिक सहायता की आवश्यकता पर योजना के अंतर्गत विचार नहीं किया जाएगा। इस पहलू का अनुपालन न करने वाले किसी भी प्रस्ताव को अयोग्य घोषित कर दिया जाएगा।

4.10.6. जैसा कि पूर्व में उल्लेख किया गया है, असेवित / अल्प-सेवित क्षेत्रों में क्षेत्रीय वायु संपर्क को सुगम बनाने / प्रोत्साहित करने के लिए सीमित अवधि के लिए वीजीएफ प्रदान करने का प्रस्ताव है ताकि स्थापित सम्पर्कता स्थायी रूप से वीजीएफ पर निर्भर न रहे।

4.10.7. यह अपेक्षा की जाती है कि प्रतिभागियों के बीच प्रतिस्पर्धा और व्यावसायिक मापदंडों जैसे गैर-आरसीएस सीटों पर हवाई किराया, लोड फैक्टर आदि पर अपेक्षा में अंतर के कारण विभिन्न प्रतिभागियों द्वारा प्रस्तावों में भिन्नता हो सकती है। जबकि, योजना का उद्देश्य और ध्यान यह है कि बाजार आधारित तंत्र का प्रचालन, निर्दिष्ट वीजीएफ कैप के भीतर इष्टतम वीजीएफ आवश्यकताओं की खोज की सुविधा प्रदान करता है, नागर विमानन मंत्रालय मानता है कि कुछ मामलों में यह संभव है कि प्रतिस्पर्धा की कमी / बाजार की स्थितियों में अनिश्चितता के कारण इष्टतम वीजीएफ आवश्यकताओं की बाजार आधारित खोज न हो पाए और भविष्य में गैर-आरसीएस सीटों के लिए उच्च हवाई किराए, उच्च लोड फैक्टर आदि जैसे कारकों के कारण निर्दिष्ट (मानक) वीजीएफ कैप वास्तविक वीजीएफ आवश्यकता से अधिक प्रतीत हो सकते हैं। यह देखते हुए कि योजना का ध्यान वहाँ वायु संपर्क प्रदान करना है जहाँ यह मौजूद नहीं है, भविष्य में ऐसी घटनाओं / परिणामों की मात्रा या संभावना का पता नागर विमानन मंत्रालय और संभावित रूप से बाजार द्वारा भी पहले से नहीं लगाया जा सकता है।

इसके अतिरिक्त, योजना एक खुले बाजार तंत्र को प्रोत्साहित करने पर आधारित है जहां प्रचालक मार्गों पर मांग का आकलन करेंगे, उपयुक्त क्षमताओं और प्रौद्योगिकियों के प्रतिष्ठापन के माध्यम से नेटवर्क विकसित करेंगे, और क्षमताओं के विपणन, कार्यान्वित होने योग्य मांग, लागत / गैर-आरसीएस सीटों के किराए पर एटीएफ कीमतों के प्रभाव जैसे कारकों के कारण जोखिम के अधीन होंगे । तदनुसार, हितधारकों के साथ परामर्श में, नागर विमानन मंत्रालय यह स्वीकार करता है कि प्रचालकों को होने वाले जोखिमों को उनकी समग्रता में देखा जाना चाहिए।

4.10.8. नागर विमानन मंत्रालय यह भी स्वीकार करता है कि चयनित एयरलाइन प्रचालक कभी-कभी विपणन / मार्ग के प्रचार, वर्ष की विशिष्ट कम मांग वाली अवधियों में मांग हेतु, निश्चित लागतों के एक छोटे हिस्से की वसूली की रणनीति के रूप में (निष्क्रिय क्षमता के प्रचालन के विपरीत) जैसे कई व्यावसायिक विचारों के कारण आरसीएस सीटों के लिए लागू हवाई किराया कैप से कम कीमतों पर गैर-आरसीएस सीटों के लिए टिकट बेचने का निर्णय ले सकते हैं।

4.10.9. इसके अतिरिक्त, एनसीएपी 2016 के अनुसार और एयरलाइन की प्रचालन लागत को प्रभावित करने वाले विभिन्न कारकों पर विचार करते हुए, विशिष्ट दूरी/ आरसीएस मार्गों के लिए निर्धारित वीजीएफ कैप और चयनित एयरलाइन प्रचालक को देय अनुमोदित वीजीएफ राशियों को भविष्य में प्रतिभागियों की अनियंत्रित प्रचालन लागत में बदलाव की भरपाई के लिए मुद्रास्फीति, एटीएफ कीमतों और अमेरिकी डॉलर के मुकाबले भारतीय रुपये की विनिमय दर के अनुरूप अनुक्रमित किया जाएगा। ऐसा संशोधन भावी रूप से लागू होगा और पिछली अवधि के लिए कोई समायोजन नहीं किया जाएगा।

4.10.10 मुद्रास्फीति, एटीएफ कीमतों और अमेरिकी डॉलर के मुकाबले भारतीय रुपये की विनिमय दर के लिए वीजीएफ का अनुक्रमण अनुलग्नक - 5: वीजीएफ कैप इंडेक्सेशन फॉर्मूला में निर्दिष्ट सूत्र पर आधारित होगा और प्रत्येक वित्तीय तिमाही के लिए निर्धारित किया जाएगा। सूत्र में अनुपात एयरलाइन प्रचालकों के लिए एक व्यापक प्रतिनिधि डेटा सेट / विशिष्ट प्रचालन लागत के संदर्भ में निर्धारित किए गए हैं।

4.10.11. इस योजना में विभिन्न मार्गों की दूरी/ उड़ान अवधि के लिए निर्दिष्ट वीजीएफ कैप के साथ-साथ चयनित एयरलाइन प्रचालक को देय अनुमोदित वीजीएफ राशियां, जिन्हें इसमें प्रावधानों के अनुसार अनुक्रमित किया जा सकता है, को लागू जीएसटी को छोड़कर माना जाएगा, बशर्ते कि चयनित एयरलाइन प्रचालक को भुगतान की गई वीजीएफ राशियों पर जीएसटी घटक, यदि कोई हो, तो ऐसे जीएसटी के भुगतान के उचित साक्ष्य प्रस्तुत करने पर आरसीएफ से वास्तविक रूप में चयनित एयरलाइन प्रचालक को प्रतिपूर्ति की जाएगी।

4.11. **आरसीएफ आबंटन**

4.11.1. आरसीएफ का क्षेत्र-वार आबंटन

4.11.1.1. यह प्रस्तावित है कि क्षेत्रों को आरसीएफ आबंटन इस प्रकार से किया जाएगा जो एनसीएपी 2016 के उद्देश्य और प्रावधानों के अनुरूप देश के विभिन्न हिस्सों में संतुलित विकास / क्षेत्रीय संपर्क को बढ़ावा दे।

4.11.1.2. तदनुसार, सम्पूर्ण देश में आरसीएफ का उचित वितरण और संवर्धित वायु सम्पर्कता सुनिश्चित करने के लिए, देश को अनुलग्नक 6 के अनुसार पांच (5) क्षेत्रों में विभाजित किया जाएगा।

4.11.1.3. योजना की अधिसूचना की तारीख से, एक विशेष क्षेत्र में प्रस्तावों को इस प्रकार अनुमोदित किया जा सकता है कि उस बोली दौर के लिए अनुमानित वार्षिक परिव्यय का 50% तक ऐसे प्रस्तावों के लिए प्रतिबद्ध किया जा सके। नागर विमानन मंत्रालय समय-समय पर आवश्यकतानुसार ऐसी सीमा को संशोधित करने पर विचार कर सकता है।

4.11.1.4. जहां एक विशेष आरसीएस मार्ग दो (2) अलग-अलग क्षेत्रों में हवाई अड्डों / वाटर एयरोड्रोम / हेलीपोर्ट को जोड़ता है, ऐसे आरसीएस मार्ग के लिए वीजीएफ को उपरोक्त निर्धारण के उद्देश्य से दो (2) क्षेत्रों के मध्य समान रूप से विभाजित किया जाएगा।

4.11.2. एयरलाइन प्रचालकों के लिए आरसीएफ आबंटन कैप

4.11.2.1. किसी भी एकल एयरलाइन प्रचालक के लिए बड़े प्रणालीगत एक्सपोजर को सीमित करने के लिए, योजना के अंतर्गत एक विशेष एयरलाइन प्रचालक के लिए अनुमोदित कुल वीजीएफ को वार्षिक सीमा तक कैप किया जाएगा।

4.11.2.2. तदनुसार, योजना के अंतर्गत एक विशेष एयरलाइन प्रचालक के लिए अनुमोदित कुल वीजीएफ को उस बोली दौर के लिए अनुमानित वार्षिक परिव्यय के 40% के अनुरूप वार्षिक सीमा तक कैप किया जाएगा, बशर्ते कि किसी भी दिए गए क्षेत्र में ऐसे एयरलाइन प्रचालक को अनुमोदित वीजीएफ ऐसे क्षेत्र के आवंटन कैप के 60% से अधिक न हो (ऊपर खंड 4.11.1.3 देखें)। नागर विमानन मंत्रालय समय-समय पर नागर विमानन मंत्रालय / कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा किए गए मूल्यांकन के आधार पर ऐसी सीमा को संशोधित करने पर विचार कर सकता है।

4.12. आरसीएस उड़ान पर एएसकेएम

4.12.1. चयनित एयरलाइन प्रचालकों को मौजूदा डीजीसीए नियमों के अनुसार आरडीजी (RDG) दिशानिर्देशों के अंतर्गत गैर-आरसीएस सीटों पर उत्पन्न अपने उपलब्ध सीट किलोमीटर (ASKMs) को सेट-ऑफ / ट्रेड करने की अनुमति दी जाएगी। संदेह निवारण के लिए, आरसीएस सीटों पर उत्पन्न उपलब्ध सीट किलोमीटर (ASKMs) को आरडीजी दिशानिर्देशों के अंतर्गत सेट-ऑफ / ट्रेडिंग के लिए अनुमति नहीं दी जाएगी।

4.13. प्रचालन की विशिष्टता

4.13.1. जैसा कि पूर्व में उल्लेख किया गया है, प्रचालन की निरंतरता आरसीएस के लिए प्रमुख मार्गदर्शक सिद्धांतों में से एक है। नागर विमानन मंत्रालय स्वीकार करता है कि आरसीएस मार्ग (मार्गों) पर यातायात की मांग अनिश्चित होगी, और अधिकांश ऐसे मार्ग परीक्षण न किए गए/गैर-प्रचालन होने के कारण, चयनित एयरलाइन प्रचालक (प्रचालकों) के लिए बाजार जोखिम अधिक हो सकता है। अन्य एयरलाइन प्रचालकों से संभावित प्रतिस्पर्धा के कारण ऐसा बाजार जोखिम बढ़ सकता है - विशेष रूप से मार्ग विकास के प्रारम्भिक चरणों में। इन मार्गों के विकास के प्रारम्भिक चरणों में ऐसी प्रतिस्पर्धा, विशेष रूप से मांग अनिश्चितता को देखते हुए, अंततः योजना के उद्देश्यों की प्राप्ति को प्रभावित कर सकती है।

4.13.2. तदनुसार, एयरलाइन प्रचालकों द्वारा ऐसे मार्गों के विकास को प्रोत्साहित करने के लिए, चयनित एयरलाइन प्रचालकों को, खंड 17.8 के अधीन, योजना के अंतर्गत आरसीएस मार्ग पर वायु परिवहन सेवाएं / उड़ानें प्रचालित करने के लिए अनन्यता (इसके बाद इसे "अनन्यता अवधि" कहा जाएगा) प्रदान की जाएगी। ऐसी अनन्यता अवधि अवार्ड पत्र (LoA) की तारीख से प्रारंभ होगी और इनमें से जो भी पहले हो, उस पर समाप्त होगी: (क) चयनित एयरलाइन प्रचालक समझौते के निष्पादन के लिए अवार्ड पत्र में निर्दिष्ट समय अवधि (किसी भी विस्तार सहित) की समाप्ति या पूर्ण होने और निर्दिष्ट या विस्तारित अवधि के भीतर चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा ऐसा समझौता निष्पादित नहीं किया जाना, (ख) व्यक्तिगत मार्ग प्रस्ताव या नेटवर्क प्रस्ताव का हिस्सा बनने वाले किसी भी आरसीएस मार्ग पर आरसीएस उड़ान प्रचालन प्रारंभ होने की तिथि से तीन (3) वर्ष की समाप्ति, (ग) प्रासंगिक चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध की समाप्ति और (घ) खंड 4.13.5 के अनुसार प्रावधान।

4.13.3. प्रचालन की अनन्यता एक चयनित एयरलाइन प्रचालक को केवल उस विशिष्ट आरसीएस मार्ग के लिए प्रदान की जाएगी जो व्यक्तिगत मार्ग प्रस्ताव या नेटवर्क प्रस्ताव का हिस्सा है जिसके लिए बोली लगाई गई है और ऐसे प्रचालक की पहचान चयनित एयरलाइन प्रचालक के रूप में की गई है। उदाहरण के लिए, यदि किसी एयरलाइन प्रचालक को बिंदु A को बिंदु B से जोड़ने वाले आरसीएस मार्ग और बिंदु B को बिंदु C से जोड़ने वाले दूसरे आरसीएस मार्ग के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक के रूप में नामित किया गया है, तो प्रचालन की अनन्यता ऐसे चयनित एयरलाइन प्रचालक को केवल आरसीएस मार्गों A-B और B-C पर दी जाएगी न कि बिंदु A को बिंदु C से जोड़ने वाले प्रत्यक्ष (नॉन-स्टॉप) मार्ग के लिए।

4.13.4. ऐसी अनन्यता अवधि के दौरान, यदि कोई अन्य एयरलाइन प्रचालक (प्रचालक) व्यक्तिगत मार्ग प्रस्ताव या नेटवर्क प्रस्ताव का हिस्सा बनने वाले आरसीएस मार्ग पर उड़ानें प्रचालित करने का इच्छुक है, तो उसे निम्नलिखित शर्तों के अधीन चयनित एयरलाइन प्रचालक से अनापत्ति प्रमाण पत्र (NOC) प्राप्त करना आवश्यक होगा:

4.13.4.1. ऐसा एनओसी चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा किसी भी आरसीएस मार्ग पर आरसीएस उड़ान प्रचालन प्रारंभ होने की तिथि से 180 दिनों की अवधि के पश्चात ही जारी किया जाएगा और संबंधित चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के अंतर्गत चयनित एयरलाइन प्रचालक के दायित्वों के प्रदर्शन में कोई चूक न होने के अधीन होगा;

4.13.4.2. ऐसा एनओसी केवल तब तक मान्य होगा जब तक चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध ऐसे आरसीएस मार्ग के लिए वैध और अस्तित्व में है। चयनित एयरलाइन प्रचालक को जारी किए जा रहे एनओसी के हिस्से के रूप में ऐसी शर्त शामिल करना आवश्यक होगा।

4.13.4.3. ऐसे एयरलाइन प्रचालक (प्रचालकों), जिन्होंने आरसीएस मार्ग के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक से एनओसी प्राप्त किया है, उन्हें उस आरसीएस मार्ग पर योजना के अंतर्गत कोई लाभ या रियायत प्रदान नहीं की जाएगी।

4.13.4.4. कार्यान्वयन एजेंसी के अनुरोध पर, चयनित एयरलाइन प्रचालक को अनुरोध के 2 सप्ताह के भीतर ऐसा एनओसी वापस लेना आवश्यक होगा और आरसीएस मार्ग पर अन्य एयरलाइन प्रचालक (प्रचालकों) द्वारा सभी प्रचालन उक्त अनुरोध के 6 सप्ताह के भीतर बंद करने होंगे ।

4.13.5. यदि आरसीएस मार्ग के प्रारंभ होने की तिथि के पश्चात किसी भी समय, चार निरंतर तिमाहियों के लिए आरसीएस मार्ग के लिए औसत त्रैमासिक यात्री लोड फैक्टर पचासी प्रतिशत (85%) से अधिक हो जाता है, तो कार्यान्वयन एजेंसी आरसीएस उड़ान प्रचालन प्रारंभ होने की तिथि से तीन (3) वर्ष की समाप्ति से पहले अनन्यता अवधि को समाप्त करने का अधिकार सुरक्षित रखती है। संदेह निवारण के लिए, त्रैमासिक यात्री लोड फैक्टर की गणना तिमाही में दी गई कुल सीटों के साथ उड़ाए गए यात्रियों की संख्या को विभाजित करके की जाएगी। एक विशिष्ट आरसीएस मार्ग पर चयनित एयरलाइन प्रचालक के लिए अनन्यता अवधि वापस लेने की स्थिति में, और यदि ऐसा मार्ग दो या दो से अधिक चयनित एयरलाइन प्रचालकों द्वारा संयुक्त अनन्यता के अंतर्गत प्रचालित किया जा रहा है, तो यहाँ स्पष्ट किया जाता है कि अनन्यता अवधि उस आरसीएस मार्ग पर प्रचालित होने वाले सभी एसएओ (SAOs) के लिए वापस ले ली जाएगी।

4.13.6. एक विशिष्ट आरसीएस मार्ग पर एक चयनित एयरलाइन प्रचालक की अनन्यता अवधि पूरी होने के पश्चात, और यदि ऐसा मार्ग दो या दो से अधिक चयनित एयरलाइन प्रचालकों द्वारा संयुक्त अनन्यता के अंतर्गत प्रचालित किया जा रहा है, तो यहाँ स्पष्ट किया जाता है कि अनन्यता अवधि उस आरसीएस मार्ग पर प्रचालित होने वाले सभी एसएओ के लिए वापस ले ली जाएगी। इसके अतिरिक्त, अनन्यता अवधि पूर्ण होने के पश्चात, कोई भी एयरलाइन प्रचालक नागर विमानन नियमों और विनियमों सहित प्रचलित लागू कानून के अधीन उस मार्ग पर उड़ानें प्रचालित कर सकता है।

4.14. विविध

4.14.1. नागर विमानन मंत्रालय को योजना के सुचारू कार्यान्वयन के लिए समय-समय पर आवश्यक निर्देश जारी करने का अधिकार है।

4.14.2. नागर विमानन मंत्रालय किसी भी समय और समय-समय पर, अधिसूचना, परिपत्र, शुद्धिपत्र, या आदेश द्वारा योजना, आरएफपी (RFP), एसएओए (SAOA), जिसमें किसी भी कार्यक्रम, अनुलग्नक, फॉर्म, प्रक्रिया या दिशानिर्देश (सामूहिक रूप से, "योजना सामग्री") सम्मिलित हैं, के किसी भी प्रावधान में संशोधन, स्पष्टीकरण, पूरक, निलंबन या वापस ले सकता है। बशर्ते कि ऐसा कोई भी संशोधन (i) व्यय वित्त समिति की बैठक के कार्यवृत्त में स्पष्ट रूप से दर्ज विशिष्ट शर्तों या (ii) लागू बजटीय मंजूरी (मंजूरियों) में निहित सीमाओं या शर्तों को नहीं बदलेगा, अतिक्रमण नहीं करेगा या उनके साथ असंगत नहीं होगा ।

4.14.2.1. ऐसा कोई भी संशोधन उसमें निर्दिष्ट तिथि से प्रभावी होगा, या, यदि कोई तिथि निर्दिष्ट नहीं है, तो जारी होने की तिथि से प्रभावी होगा, और योजना के अंतर्गत सभी प्रतिभागियों और चयनित एयरलाइन प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा। संदेह निवारण के लिए, इस खंड की कोई भी बात लागू कानून के अंतर्गत नागर विमानन मंत्रालय की वैधानिक या प्रशासनिक शक्तियों को सीमित नहीं करती है।

4.14.3. बोली प्रक्रिया का विवरण कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा समय-समय पर क्षेत्रीय संपर्क योजना के अंतर्गत एयरलाइन प्रचालकों के चयन के लिए प्रस्तावों के अनुरोध (Request for Proposals) के माध्यम से अधिसूचित किया जाएगा।

4.14.4. एसएओ को नए मार्गों और हवाई अड्डों के विकास में सहायता के लिए विपणन प्रयास करने होंगे, जैसे कि सोशल या पारंपरिक मीडिया पर जानकारी प्रसारित करना और अन्य संबंधित प्रचार गतिविधियाँ।

योजना की प्रचालन कार्यप्रणाली

5. प्रस्तावना

5.1. योजना एक आरसीएस मार्ग या नेटवर्क पर प्रचालन के लिए एयरलाइन प्रचालक के चयन के लिए बाजार आधारित तंत्र की परिकल्पना करती है, जिसमें प्रारंभिक प्रस्ताव और जवाबी प्रस्ताव (प्रस्तावों) का मूल्यांकन यहाँ प्रस्तुत तंत्र के अनुसार किया जाएगा। प्रस्तावों के ऐसे मूल्यांकन के अनुसार, एक चयनित एयरलाइन प्रचालक की पहचान की जाएगी, और कार्यान्वयन एजेंसी आरसीएस मार्ग पर प्रचालन के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक के साथ पांच (5) साल का अनुबंध ("चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध") करेगी।

6. प्रस्तावों के लिए पात्रता मानदंड

6.1. इस योजना के अंतर्गत सहायता के लिए पात्र होने के लिए:

6.1.1. एक प्रस्ताव या तो एक व्यक्तिगत आरसीएस मार्ग के लिए ("व्यक्तिगत मार्ग प्रस्ताव") या जुड़े हुए मार्गों के एक समूह के लिए ("नेटवर्क प्रस्ताव") होगा;

6.1.2. योजना के अंतर्गत फिक्स्ड विंग विमान (सीप्लेन सहित) और हेलीकॉप्टरों के माध्यम से प्रचालन की अनुमति होगी

बशर्ते कि हेलीकॉप्टरों के माध्यम से प्रचालन की अनुमति वहां दी जाएगी जहां प्राथमिकता वाले क्षेत्रों में मूल या गंतव्य के रूप में कम से कम एक हेलीपोर्ट हो और सीप्लेन के माध्यम से प्रचालन की अनुमति केवल तभी दी जाएगी जब व्यक्तिगत मार्ग प्रस्ताव या नेटवर्क प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रत्येक मार्ग के लिए मूल या गंतव्य के रूप में कम से कम एक (1) वाटर एयरोड्रोम हो।

6.1.3. योजना के अंतर्गत बोली लगाने की अनुमति केवल उन एयरलाइन प्रचालकों को दी जाएगी जिनके पास :

6.1.3.1. डीजीसीए द्वारा जारी अनुसूचित वायु परिवहन सेवा (यात्री) के लिए एक वैध अनुसूचित प्रचालक परमिट (SOP) या अनुसूचित कम्यूटर ऑपरेटर (SCO) परमिट, या

6.1.3.2. डीजीसीए द्वारा जारी गैर-अनुसूचित वायु परिवहन सेवा (यात्री) के लिए एक वैध गैर-अनुसूचित प्रचालक परमिट (NSOP), या

6.1.3.3. किसी भी विदेशी देश के सक्षम नागर विमानन नियामक प्राधिकरण द्वारा जारी एक वैध वायु प्रचालक परमिट (AOP) या समकक्ष परमिट,

6.1.4. इस स्थिति में कि ऊपर खंड 6.1.3.2 या 6.1.3.3 के अंतर्गत पात्र आवेदकों में से किसी का चयन चयनित एयरलाइन प्रचालक के रूप में किया जाता है, तो ऐसे आवेदक को आरसीएस के अंतर्गत प्रचालन प्रारंभ करने से पूर्व डीजीसीए से अनुसूचित यात्री वायु परिवहन सेवा या अनुसूचित कम्यूटर वायु परिवहन सेवाओं के लिए एक वैध एओसी (AOC) प्राप्त करना होगा। बशर्ते कि, सीप्लेन और हेलीकॉप्टरों के माध्यम से प्रचालन के लिए, एसएओ को एक वैध एनएसओपी (NSOP) के माध्यम से आरसीएस के अंतर्गत प्रचालन प्रारंभ करने की अनुमति दी जाएगी। नागर विमानन मंत्रालय समय-समय पर उपरोक्त पात्रता शर्तों की जांच कर सकता है और इस संबंध में उचित दिशानिर्देश/ निर्देश/ स्पष्टीकरण जारी कर सकता है।

6.1.5. चयनित एयरलाइन प्रचालक, इंडिविजुअल मार्ग प्रस्ताव या नेटवर्क प्रस्ताव के अंश के रूप में उस इंडिविजुअल मार्ग प्रस्ताव या नेटवर्क प्रस्ताव के लिए लेटर ऑफ़ अवार्ड जारी होने के 4 महीने के अंदर उस आरसीएस मार्ग पर आरसीएस उड़ानों का प्रचालन प्रारम्भ करने के लिए बाध्य होगा जहां हवाई अड्डे तैयार हैं, जब तक कि कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा कोई समय विस्तार न प्रदान किया जाए । अगर आरसीएस मार्गनेटवर्क में ऐसे हवाई अड्डे सम्मिलित हैं जो / जारी कार्य या लाइसेंसिंग आदि की वजह से प्रचालन के लिए तैयार नहीं हैं, तो कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा हवाई अड्डे के तैयार होने की सूचना दिए जाने के चार)4) महीने के अंदर चयनित एयरलाइन प्रचालक को इंडिविजुअल मार्ग प्रस्ताव या नेटवर्क प्रस्ताव के अंश के रूप में ऐसे आरसीएस मार्ग पर आरसीएस उड़ानों का प्रचालन प्रारम्भ करना होगा, जब तक कि कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा कोई समय विस्तार न प्रदान किया जाए ।

6.1.6. चयनित एयरलाइन प्रचालक एलओए) को एक लेटर ऑफ़ अवार्ड (एसएओ)) जारी किया जाएगा जिसमें आरसीएस मार्ग पर आरसीएस उड़ानों के प्रचालन संबंधी नियम और शर्तें निर्धारित होंगी। लेटर ऑफ़ अवार्ड स्वीकार करने के बाद चयनित एयरलाइन प्रचालक को बिडिंग दस्तावेज़ में निर्धारित प्रारूप और तरीके से आगे बताई गई अवधि से पहले आईए के साथ विधिवत चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध करना होगा। i) जो हवाई अड्डे लेटर ऑफ़ अवार्ड जारी होने के समय प्रचालन के लिए तैयार नहीं हैं, उनके संबंध में कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा उनके तैयार होने संबंधी अधिसूचना अथवा लेटर ऑफ़ अवार्ड जारी करने से तीन)3) महीने और तीन (3 सप्ताह पहले या (ii) प्रचालन शुरू होने से एक)1 (सप्ताह पहले ।

अगर चयनित एयरलाइन प्रचालक लेटर ऑफ़ अवार्ड जारी होने की तिथि से चार)4महीने के अंदर या कार्यान्वयन (एजेंसी द्वारा दिए गए किसी भी समय सीमा विस्तार के अंदर उड़ानें शुरू नहीं करता है, तो यह एक चूक होगी, जिससे कार्यान्वयन एजेंसी को लेटर ऑफ़ अवार्ड या चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध, जैसा भी मामला हो, या दोनों को खत्म करने का अधिकार प्राप्त होगा । ऐसी स्थिति में, कार्यान्वयन एजेंसी एक अलग प्रक्रिया के माध्यम से ऐसे मार्गों के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक की पहचान करने पर विचार कर सकती है, जिसकी अधिसूचना बाद में नागर विमानन मंत्रालय द्वारा की जाएगी ।

6.1.7. नागर विमानन महानिदेशालय समयसमय पर इस योजना के अंतर्गत विदेशी पंजीकृत विमान के उपयोग से - निर्देश जारी /प्रचालन करने संबंधी अनुमति प्रदान करके परीक्षण कर सकता है और इस बारे में उपयुक्त दिशानिर्देश कर सकता है।

6.2. अगर इस योजना के अंतर्गत कोई आरसीएस मार्ग बोली के लिए इस प्रकार प्रस्तावित किया जाता है कि यह योजना के जारी होने की तिथि 1 योजना संस्करण).0) को आरसीएस मार्ग की परिभाषा की शर्त को पूरा करता 3 या 2 है और इसमें आवेदन किया गया है और बाद में बोली प्रक्रिया के दौरान किसी स्तर पर, लेटर ऑफ़ अवार्ड जारी होने की तिथि तक, कोई एयरलाइनरियायत लिए बिना ऐसे / हेलीकॉप्टर प्रचालक योजना के अंतर्गत कोई सहायता/सीप्लेन/ मार्ग पर प्रचालन शुरू करता है, तो ऐसे मार्ग को आरसीएस के अंतर्गत अवार्ड करने के लिए विचार नहीं किया जाएगा।

7. आरसीएस उड़ान के लिए न्यूनतम कार्यनिष्पादन विनिर्देश

7.1. इस योजना के अंतर्गत एक चयनित एयरलाइन प्रचालक को अपने आरसीएस उड़ान प्रचालन के लिए नीचे दिए गए न्यूनतम कार्यनिष्पादन विनिर्देश को पूरा करना होगा।

7.1.1. फ़िक्स्ड विंग एयरक्राफ़्ट वर्षों में किसी चयनित एयरलाइन प्रचालक 2 के लिए प्रचालन के पहले (सीप्लेन सहित) को आरसीएस उड़ान क्षमता का पचास प्रतिशत)50आरसीएस सीटों के रूप में देना होगा (%, बशर्ते कि:

7.1.1.1. जहां आरसीएस उड़ान क्षमता) सीटों से अधिक है और आरसीएस उड़ान क्षमता का पचास प्रतिशत 950 (%) नौ9यात्री सीटों से कम है (, वहां आरसीएस सीटों की न्यूनतम संख्या नौ)9से कम नहीं होगी। (

7.1.1.2. जहां आरसीएस उड़ान क्षमता सीटों के बराबर या उससे कम है 9, वहां विमान की सभी यात्री सीटें आरसीएस सीटें होंगी।

7.1.1.3. आगे यह भी प्रावधान है कि, अगर आरसीएस सीटों की संख्या दशमलव में है तो उस संख्या को सबसे करीबी पूरी संख्या में पूर्णांकित किया जाएगा।

7.1.2. फ़िक्स्ड विंग एयरक्राफ़्ट के लिए प्रचालन के तीसरे वर्ष में (सीप्लेन सहित), किसी चयनित एयरलाइन प्रचालक को उद्धृत आरसीएस सीटों का पचहत्तर प्रतिशत)75देना होगा (%, जिसे संशोधित आरसीएस सीटों के परिकलित मान से कम, सबसे करीबी पूर्णांक तक पूर्णांकित किया जाएगा।

7.1.3. फ़िक्स्ड विंग एयरक्राफ़्ट के लिए प्रचालन के चौथे वर्ष में (सीप्लेन सहित), किसी चयनित एयरलाइन प्रचालक को उद्धृत आरसीएस सीटों का पचास प्रतिशत)50देना होगा (%, जिसे संशोधित आरसीएस सीटों के परिकलित मान से कम, सबसे करीबी पूर्णांक तक पूर्णांकित किया जाएगा।

7.1.4. फ़िक्स्ड विंग एयरक्राफ़्ट के लिए प्रचालन के पांचवें वर्ष में (सीप्लेन सहित), किसी चयनित एयरलाइन प्रचालक को उद्धृत आरसीएस सीटों का पचीस प्रतिशत)25देना होगा (%, जिसे संशोधित आरसीएस सीटों के परिकलित मान से कम, सबसे करीबी पूर्णांक तक पूर्णांकित किया जाएगा।

7.1.5. जिन हेलीकॉप्टरों में सीटों से कम या उसके बराबर यात्रियों के बैठने की क्षमता है 13, उनके लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक को आरसीएस उड़ान क्षमता का सौ प्रतिशत)100आरसीएस सीटों के रूप में देना होगा। (%

7.1.6. जिन हेलीकॉप्टरों में सीटों से अधिक यात्रियों के बैठने की क्षमता है 13, उनके लिए आरसीएस उड़ान में आरसीएस सीटों की संख्या तेरह)13यात्री सीटों तक ही सीमित रहेगी । (

7.2. उपर्युक्त के अलावा, एक चयनित एयरलाइन प्रचालक को प्रति सप्ताह आरसीएस उड़ान प्रचालन की संख्या के संबंध में नीचे दिए गए न्यूनतम कार्यनिष्पादन विनिर्देश को पूरा करना होगा।

7.2.1. प्राथमिकता क्षेत्र को संपर्क प्रदान करने वाले आरसीएस मार्गों के लिए (क्षेत्रों), वीजीएफ़ के साथ एक सप्ताह में प्रचालित की जाने वाली आरसीएस उड़ानों की संख्या में, एक ही आरसीएस कंसेशन हवाई अड्डे से प्रति सप्ताह कम से कम तीन)3) और अधिक से अधिक चौदह (14प्रस्थान होंगे (, ताकि आरसीएस उड़ानें सप्ताह में कम से कम तीन)3 (दिन प्रचालित हों।

क्षेत्रीय संपर्क योजना उड़ान हेतु न्यूनतम निष्पादन मानदंड

7.2.2. प्राथमिक क्षेत्र के (क्षेत्रों)अतिरिक्त अन्य को कनेक्टिविटी प्रदान करने वाले आरसीएस मार्गों के लिए, वीजीएफ के साथ प्रचालित की जाने वाली आरसीएस उड़ानों की संख्या एक सप्ताह में न्यूनतम तीन)3) और अधिकतम सात)7) प्रस्थान प्रति सप्ताह होगी जो उसी आरसीएस रियायत प्राप्त हवाई अड्डे से ,प्रचालित होंगी ताकि आरसीएस उड़ानें सप्ताह में न्यूनतम तीन)3) दिनों में प्रचालित हो ।

7.3. (दो मार्गों) जाने की कनेक्टिविटी-हेलीपोर्ट के बीच आने / वाटर एरोड्रोम / एक आवेदक केवल दो हवाई अड्डों के लिए प्रारंभिक प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।

उदाहरणस्वरुप, बिंदु ए से बिंदु बी तक प्रचालित होने वाली (मान लीजिए एक आरसीएस रियायत प्राप्त हवाई अड्डा) पर वापस लौटने वाली आरसीएस उड़ान को आरसीएस रियायत प्राप्त हवाई अड्डे से (दोनों तरफ प्रचालन) और बिंदु ए एक प्रस्थान माना जाएगा, परंतु वीजीएफ प्रावधान के उद्देश्य से दो मार्ग इस प्रकार होंगे कि दोनों मार्गों अर्थात बिंदु ए) के लिए (से बिंदु बी और बिंदु बी से बिंदु ए तक, चयनित एयरलाइन प्रचालक को खंड 7.में दिए गए शर्तों को पूरा 1 करना होगा और संबंधित वीजीएफ के भुगतान के लिए पात्र होना होगा।

8 . प्रारंभिक प्रस्तावों की प्रस्तुति

8.1 कोई एयरलाइन और 6 खंड (कहा जाएगा "आवेदक" जिसे आगे) हेलीकॉप्टर प्रचालक / सीप्लेन / प्रारंभिक ") में क्रमशः निर्धारित पात्रता शर्तों और न्यूनतम प्रदर्शन विनिर्देशों को पूरा करने वाले प्रस्ताव 7 खंड में नि 10 कार्यान्वयन एजेंसी को खंड ("प्रस्तावर्दिष्ट प्रारूप और पद्धति से प्रस्तुत कर सकता है और इसमें निर्दिष्ट हवाई किराया कैप्स और वीजीएफ कैप्स का उल्लेख करना आवश्यक होगा।

8. नागर विमानन मंत्रालय 2 द्वारा योजना की अधिसूचना जारी किए जाने पर संभावित आवेदक कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा समयसमय पर निर्-धारित समयसीमा के अनुसार अपने प्रारंभिक प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकते हैं।-

8.3. हेलीपोर्टों पर पे लोड भार प्रतिबंधों / वाटर एरोड्रोम / आवेदकों को सलाह दी जाती है कि वे विभिन्न हवाईअड्डों के आकलन, बाजार मूल्यांकन, जांच और विश्लेषण सहित प्रस्तावित आरसीएस उड़ान प्रचालन के लिए हवाई अड्डों / हेलीपोर्टों की उपयुक्तता का अपने स्तर पर उचित जांच करें तथा / वाटर एरोड्रोम आवेदक अनुमानों, आंकड़ों एवं सूचनाओं की सटीकता, पर्याप्तता, विश्वसनीयता और पूर्णता के लिए स्वयं जिम्मेदार होंगे। नागर विमानन मंत्रालय, कार्यान्वयन एजेंसी, संबंधित राज्य सरकारें, संबंधित हवाई अड्डा हेलीपोर्ट प्रचालक / वाटर एरोड्रोम / या इन संस्थाओं में से किसी का समर्थन करने वाली कोई अन्य एजेंसी आवेदकों द्वारा प्रस्तावित आरसीएस उड़ान प्रचालन के संबंध में किसी भी प्रकार की चूक या आंकड़ों सूचनाओं में कम /ी के लिए उत्तरदायी नहीं होगी ।

8.आवेदक अपने प्रस्तावों की तैयारी और प्रस्तुति से संबंधित अथवा उससे जुड़े सभी लागतों का वहन स्वयं 4 करेंगे तथा प्रस्तावों से संबंधित या उनके संबंध में किए गए अन्य किसी भी प्रकार की लागत की जिम्मेदारी भी पूरी तरह से आवेदकों की होगी। ऐसे सभी खर्च और लागतें आवेदकों के होंगे और नागर विमानन मंत्रालय तथाया कार्यान्वयन एजेंसी अथवा कोई अन्य एजेंसी प्रस्तावों की तैयारी या प्रस्तुति में आवेदकों द्वारा किए गए / चाहे ,किसी भी लागत या अन्य खर्चों के भुगतान या प्रतिपूर्ति के लिए किसी भी प्रकार से उत्तरदायी नहीं होंगे योजना के अंतर्गत निर्दिष्ट चयन प्रक्रिया का संचालन या परिणाम कुछ भी हो |

8.5. संबंधित निर्दिष्ट समय सीमा तक प्राप्त प्रारंभिक प्रस्तावों पर आगे की कार्रवाई के लिए कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा विचार किया जाएगा।

8.6. प्रारंभिक प्रस्ताव प्राप्त होने के बाद, कार्यान्वयन एजेंसी खंड में निर्दिष्ट तंत्र के अनुसार उन प्रारंभिक 12 प्रस्तावों के भाग के रूप में आरसीएस मार्गों की सूचना जारी करेगी तथा खंड में निर्दिष्ट प्राथमिकता 21

रूपरेखा के संदर्भ में ऐसे प्रारंभिक प्रस्तावों के लिए अन्य एयरलाइन प्रचालकों से प्रारंभिक प्रस्ताव)"काउंटर प्रपोज़ल") आमंत्रित करेगी।

9. नेटवर्क प्रस्ताव

9.1. आवेदक एक प्रारंभिक प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है जो एक नेटवर्क प्रस्ताव है जिसमें वह एक ही प्रस्ताव के भाग के रूप में एक नेटवर्क के माध्यम से न्यूनतम तीन)3) और अधिकतम सात (7अलग ह-अलग (वाईअड्डों वाटर एरोड्रोम / हेलीपोर्ट को जोड़ने का प्रस्ताव करता है। /

9.2. एक नेटवर्क प्रस्ताव में कई मार्ग होंगे और यह आरसीएस मार्गों और गैरआरसीएस मार्गों का संयोजन हो सकता - हेलीपोर्ट को जोड़ने वाल / वाटर एरोड्रोम / अलग हवाई अड्डों-है जिसमें न्यूनतम दो अलगे न्यूनतम चार आरसीएस मार्ग हों।

9.3. उदाहरणस्वरुप, ए सी मार्गों वाला एक प्रस्ताव जहां-ए-बी-सी-बी-ए और ए-बी-सी-बी- एबी दो -सी-ए और बी-बी-ए) अलग हवाई अड्डों-सेट आरसीएस मार्ग हैं जो अलग, बी और सीआरसीएस मार्ग -सी एक गैर-को जोड़ते हैं और ए (है, को नेटवर्क प्रस्ताव माना जाएगा। हालांकि एए आरसीएस मार्ग -बी और बी-सी मार्गों वाला एक प्रस्ताव जहां ए-ए-बी-आरसीएस मार्ग है-सी एक गैर-हैं और ए, को नेटवर्क प्रस्ताव नहीं माना जाएगा।

9.4. आवेदकों को यह सुनिश्चित करना होगा कि नेटवर्क प्रस्ताव में सभी आरसीएस मार्ग एक ही विमान प्रकार का उपयोग करके प्रति सप्ताह उड़ानों की समान संख्या के माध्यम से जुड़े हों ।

9.5. नेटवर्क प्रस्ताव के मामले में योजना के अंतर्गत सभी लाभ और शर्तें जैसे वीजीएफ समर्थन, प्रचालन की विशिष्टता, एयरफेयर कैप आदि केवल नेटवर्क प्रस्ताव का हिस्सा बनने वाले आरसीएस मार्गों पर ही लागू होंगे।

9.6 अधिक स्पष्टता के लिए किसी विशेष नेटवर्क प्रस्ताव के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक को अपने नेटवर्क में प्रस्तावित गैर-के प्रचालन या वीजीएफ सहायता या अन्य लाभ प्राप्त नहीं होंगे और ऐसे गैर (मार्गों) आरसीएस मार्ग-आरसीएस मार्गों के प्रचालन पर कोई हवाई किराया कैप लागू नहीं होगी। किसी नेटवर्क प्रस्ताव में प्रत्येक आरसीएस मार्ग के लिए हवाई किराया कैपउड़ान अवधि और इस योजना के /ऐसे आरसीएस मार्ग की संबंधित मार्ग की दूरी , अंतर्गत निर्दिष्ट हवाई किराया कैप्स पर आधारित होगी। इसके अलावा नेटवर्क प्रस्ताव में हर आरसीएस मार्ग के लिए हर आरसीएस सीट पर वीजीएफ, उस आरसीएस मार्ग की दूरीउड़ान की अवधि और इस योजना के अंतर्गत किसी / विशेष विमान श्रेणी के लिए बताए गए वीजीएफ कैप्स और चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा बोलीकोट किए गए / वीजीएफ पर आधारित होगा।

9.7. प्रारंभिक प्रस्ताव प्राप्त करने के बाद कार्यान्वयन एजेंसी खंड में निर्दिष्ट तंत्र के संदर्भ में काउंटर प्रस्ताव आमंत्रित 12 करने के लिए नेटवर्क प्रस्ताव के भाग के रूप में कनेक्ट किए जाने वाले आरसीएस मार्ग जारी करेगी।

10. प्रस्ताव प्रस्तुति अपेक्षाएँ

10.1. प्रस्ताव प्रस्तुत करने के भाग के रूप में आवेदक को निम्नलिखित श्रेणियों के अंतर्गत जानकारी प्रस्तुत करनी अपेक्षित होगी जैसा कि समयसमय पर विस्तार से निर्दिष्ट किया जा सकता है।-

10.1.1आवेदक के बारे में जानकारी। .

10.1.2तकनीकी प्रस्ताव। .

10.1.3| वित्तीय प्रस्ताव .

10.2:एक आवेदक निम्नलिखित जानकारी प्रदान करेगा - आवेदक की जानकारी .

10.2.1आवेदक का पंजीकृत नाम ., ईमेल आईडी और संपर्क पता

10.2.2 एयरलाइन का नाम .

10.2.3समावेशन की तारीख .

10.2.4समावेशन का प्रमाण पत्र .

10.2.5 नागर विमानन .महानिदेशालय द्वारा जारी वैध शेडयूल्ड प्रचालक परमिट या शेडयूल्ड कंप्यूटर प्रचालक परमिट अथवा नॉनजैसा भी मामला हो ,शेड्यूल्ड प्रचालक परमिट-, की प्रति; या किसी अन्य   देश के सक्षम नागर विमानन नियामक प्राधिकरण द्वारा जारी समकक्ष परमिट।

10.2.6 पैन कार्ड .

10.3तकनीकी प्रस्ताव के भाग के रूप में – तकनीकी प्रस्ताव ., आवेदक को प्रस्तावित आरसीएस मार्ग के बारे में निम्नलिखित जानकारी प्रस्तुत करनी होगी:

10.3.1. समय समय पर कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा निर्दिष्ट-किए गए प्रस्ताव की प्रतिभूति ।

10.3.2 प्रस्तावित आरसीएस .मार्ग जिस पर आवेदक प्रचालन करना चाहता है अर्थात आरंभ और गंतव्य हवाई अड्डे वाटर एयरोड्रोम जिन्हें आरसीएस / मार्ग के माध्यम से जोड़ा जाना प्रस्तावित है। हेलीकॉप्टर प्रचालन के मामले में, यदि जीएसआर ई751 में सूचीबद्ध नहीं हैं तो आवेदक को उन हेलीपोर्ट्स के जोड़े जाने वाले प्रस्तावित कोआर्डिनेट प्रस्तुत करने होंगे|

10.3.3हेलीकॉप्टर प्रकार को आरसीएस मार्ग पर शुरू किया जाना है। /सीप्लेन श्रेणी /प्रस्तावित विमान .

10.3.4| हेलीकॉप्टर की सीटिंग क्षमता / सीप्लेन / प्रस्तावित विमान .

10.3.5आरसीएस उड़ान क्षमता को आ .रसीएस मार्ग पर आरंभ करने का प्रस्ताव है जिसमें आरसीएस उड़ान के लिए आरसीएस सीटों की संख्या और आरसीएस उड़ान के लिए गैरआरसीएस सीटों की संख्या का विवरण -| दिया गया है

10.3.6प्रति सप्ताह आरसीएस उड़ानों की संख्या। .

10.4 एक विशेष आरसीएस मार्ग के लिए मार्ग की .दूरीउड़ान अवधि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा / किए गए निर्धारण पर आधारित होगी।

10.5 नेटवर्क प्रस्ताव के मामले में . आवेदक नेटवर्क प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रत्येक आरसीएस मार्गों हेतु उपर्युक्त तकनीकी प्रस्ताव जानकारी प्रस्तावित नेटवर्क पथ के साथ प्रस्तुत करेगा।

10.6वीजीएफ रहित आवश्यकता के साथ प्रारंभिक प्रस्तावों के लिए अतिरिक्त सूचना की आवश्यकता .।

10.6.1 यदि कोई आवेदक अपने विशिष्ट मार्ग प्रस्ताव या नेटवर्क प्रस्ताव . के अंतर्गत आरसीएस उड़ान प्रचालन हेतु योजना के अंतर्गत किसी भी वीजीएफ सहायता की आवश्यकता नहीं रखता है अर्थात नेटवर्क) के अंतर्गत प्रस्तावित सभी आरसीएस मार्गों हेतु (तो आवेदक को इसे अपने तकनीकी प्रस्ताव के भाग के रूप में उल्लिखित करना आवश्यक होगा।

10.6.2किसी भी संदेह से बचने हेतु ., प्रारंभिक प्रस्ताव के भाग के रूप में तकनीकी प्रस्ताव को अन्यथा अनुरोधित वीजीएफ राशि पर कोई विवरण साझा करने की आवश्यकता नहीं होगी जिसे वित्तीय प्रस्ताव के) |। केवल उन मामलों में जहां वीजीएफ की कोई आवश्यकता नहीं है(भाग के रूप में प्रस्तुत किया जाना है आवेदक द्वारा तकनीकी प्रस्ताव के भाग के रूप में इसका उल्लेख किया जाना चाहिए।

10.7– वित्तीय प्रस्ताव संबंधी जानकारी .

10.7.1वित्तीय प्रस्ताव के भाग के रूप में जब वीजीएफ अपेक्षित हो ., तो आवेदक निम्नलिखित जानकारी प्रस्तुत करेगा:

10.7.1.1 योजना के अंतर्गत आरसीएस उड़ान हेतु प्रति .आरसीएस सीट के लिए अपेक्षित वीजीएफ।

10.7.1.2 .यदि आरसीएस के अंतर्गत चयन किया गया है तो, खंड 4. के अनुसार आरसीएस 8सीट के लिए प्रचालक द्वारा आरसीएस सीट के लिए निर्धारित अधिकतम किराया वसूल किया जाएगा अधिकतम हवाई ") ।("किराया

10.7.2जब कोई वीजीएफ अपेक्षित नहीं है तो वित्तीय प्रस्ताव के भाग के . रूप में आवेदक निम्नलिखित जानकारी प्रस्तुत करेगा:

10.7.2.1 यदि आरसीएस के अंतर्गत चयन किया गया है तो, खंड 4. के अनुसार आरसीएस 8सीट के लिए प्रचालक द्वारा आरसीएस सीट के लिए निर्धारित अधिकतम किराया वसूल किया जाएगा अधिकतम हवाई ") ।("किराया

10.7.3 आवेदक यह .सुनिश्चित करेगा कि खंड 10.7.10 और खंड 1.7.में 2, आरसीएस सीट या आवेदक द्वारा प्रस्तावित आरसीएस सीट वीजीएफ या अधिकतम हवाई किराया,) क्रमशः वीजीएफ कैप और हवाई किराया कैप से अधिक न हो, जैसा कि प्रस्तावित आरसीएस मार्ग की लागू मार्ग की दूरी उड़ान अवधि / के लिए योजना में निर्दिष्ट किया गया है।

10.8यदि यह एक नेटवर्क प्रस्ताव . है तो आवेदक को नेटवर्क प्रस्ताव में प्रत्येक प्रस्तावित आरसीएस मार्ग के लिए उपर्युक्त वित्तीय प्रस्ताव संबंधी जानकारी प्रस्तुत करनी होगी।

11प्रारंभिक प्रस्ताव .(वों(के भाग के रूप में आरसीएस मार्गों की पहचान

11.1 ,के जमा करने की समय सीमा समाप्त होने के बाद (प्रस्तावों)कार्यान्वयन एजेंसी प्रारंभिक प्रस्ताव . की प्राप्ति की पुष्टि करेगी या पुष्टि कराने का प्रबंध करेगी। (प्रस्तावों)प्रारंभिक प्रस्ताव

11.2. कार्यान्वयन एजेंसी विशिष्ट मार्ग प्रस्ताव या नेटवर्क प्रस्ताव के भाग के रूप में प्रस्तावित आरसीएस मार्गों की पहचान करेगी। विशिष्ट मार्ग प्रस्ताव या नेटवर्क प्रस्ताव का तकनीकी विवरण जैसे आवेदक का नाम, विमान का प्रकार, आरसीएस उड़ान क्षमता आदि इस स्तर पर सार्वजनिक नहीं किए जाएंगे।

11.3 कार्यान्वयन एजेंसी विशिष्ट मार्ग प्रस्तावों या नेटवर्क प्रस्तावों के भाग के रूप में आरसीएस मार्ग की सूची को अंतिम रूप देगी और घोषित करेगी जिस पर काउंटर प्रस्ताव आमंत्रित किए जाएंगे। इस प्रकार का मूल्यांकन विभिन्न मापदंडों जैसे निधि की उपलब्धता, हवाई अड्डे की तैयारी, मार्गों की प्राथमिकता आदि पर आधारित होगा। इस संबंध में कार्यान्वयन एजेंसी का निर्णय अंतिम और सभी पक्षों पर बाध्यकारी होगा। काउंटर प्रस्ताव आमंत्रित करते समय कार्यान्वयन एजेंसी आरसीएस रियायत प्राप्त हवाई अड्डे के रूप में प्रारंभिक प्रस्ताव के भाग के रूप में प्रस्तावित हवाई अड्डे हेलीपोर्ट पर विचार करेगी / वाटर एयरोड्रोम / भले ही संबंधित राज्य सरकार ने योजना के अंतर्गत आवश्यक रियायतें नहीं बढ़ाई हों बशर्ते कि ऐसा हवाई अड्डावाटर / हेलीपोर्ट आरसीएस रियायत प्राप्त हवाई /एयरोड्रोम अड्डे की अर्हता प्राप्त करने के लिए इस योजना के अंतर्गत सभी अन्य आवश्यकताओं को पूर्ण करता हो। प्रारंभिक प्रस्ताव के आधार पर योजना के अंतर्गत निर्दिष्ट लाभ रियायतें प्रदान करने के लिए नागर विमानन मंत्रालय संबंधित राज्य सरकार से संपर्क करेगा। / यदि संबंधित राज्य सरकार योजना के अंतर्गत निर्दिष्ट लाभोंरियायतों को अधिसूचित नहीं करती है तो / प्रस्तावित आरसीएस मार्ग को बोली प्रक्रिया के अगले चरणों के लिए विचार नहीं किया जाएगा।

12काउंटर बिडिंग के लिए प्रस्तावों का चयन .

12.1विशिष्ट मार्ग प्रस्ताव .

12.1.1खं .ड 12 में चिन्हित विशिष्ट मार्ग प्रस्तावों को नीचे खंड 11.में उल्लिखित विवरणों सहित काउंटर 3 प्रस्ताव आमंत्रित करने के लिए प्रस्तुत किया जाएगा। नागर विमानन मंत्रालय द्वारा उल्लेखनीय है कि ऐसी परिस्थितियाँ हो सकती हैं जहाँ किसी विशेष बोली चक्र बीडिंग साइक)लमें विशिष्ट मार्ग प्रस्तावों से संबंधित (:प्रारंभिक प्रस्ताव इस प्रकार प्राप्त हों कि

12.1.1.1 किसी विशेष आरसीएस . मार्गों के सेट के लिए केवल एक ही विशिष्ट मार्ग प्रस्ताव प्राप्त होता है ताकि उन आरसीएस मार्गों का किसी अन्य प्रारंभिक प्रस्ताव के साथ कोई ओवरलैप न हो ।

12.1.1.2 यदि एक से अधिक विशिष्ट मार्ग प्रस्ताव प्राप्त होते हैं जिनमें आरसीएस . मार्गों का बिल्कुल समान सेट शामिल है तो ऐसे विशिष्ट मार्ग प्रस्तावों को समान)"समान विशिष्ट मार्ग") माना जाएगा और ऐसे आरसीएस मार्गों के सेट को केवल एक नेटवर्क के रूप में ही बोली हेतु प्रस्तुत किया जाएगा।

12.2नेटवर्क प्रस्ताव .

12.2.1 नागर विमानन मंत्रालय द्वारा उल्लेखनीय है कि ऐसी परिस्थितियाँ हो सकती हैं . जहाँ किसी विशेष बोली चक्र में नेटवर्क प्रस्तावों से संबंधित प्रारंभिक प्रस्ताव इस प (बीडिंग साइकल)्रकार प्राप्त हों कि:

12.2.1.1केवल एक नेटवर्क प्रस्ताव एक विशेष सेट और आरसीएस मार्गों के अनुक्रम के लिए प्राप्त होता है . ताकि किसी भी आरसीएस मार्गों का किसी अन्य प्रारंभिक प्रस्ताव के साथ कोई ओवरलैप न हो।

12.2.1.2एक से अधिक नेटवर्क प्रस्ताव प्राप्त हो .ने पर जिनके नेटवर्क में बिल्कुल समान सेट और आरसीएस मार्गों का अनुक्रम है और आरसीएस मार्गों का किसी अन्य प्रारंभिक प्रस्ताव के साथ कोई आंशिक ओवरलैप नहीं है। ऐसे नेटवर्क प्रस्तावों को समान माना जाएगा और आरसीएस मार्गों के ऐसे सेट और ("समान नेटवर्क") अनुक्रम को केवल एक नेटवर्क के रूप में बोली के लिए आमंत्रित किया जाएगा |

12.2.1.3यदि एक से अधिक नेटवर्क प्रस्ताव प्राप्त होते हैं जिनमें एक या अधिक लेकिन सभी सामान्य . माना जाएगा और ऐसे स ("समान नेटवर्क-गैर") समान-आरसीएस मार्ग नहीं हैं। ऐसे नेटवर्क प्रस्तावों को गैरभी नेटवर्क के लिए अलगअलग प्रस्तावों के रूप में बोली के लिए आमंत्रित किया जाएगा।-

12.2.2 जैसा कि खंड -साथ गैर-में उल्लेख किया गया है एक नेटवर्क प्रस्ताव आरसीएस मार्गों के साथ 9 आरसीएस मार्गों का संयोजन हो सकता है। काउंटर प्रस्ताव आमंत्रित करने के प्रयोजन के लिए, कार्यान्वयन एजेंसी केवल नेटवर्क के भाग के रूप में जुड़े प्रस्तावित आरसीएस मार्गों और उनके प्रस्तावित अनुक्रम / आरसीएस-नेटवर्क पथ पर विचार करेगी। नेटवर्क प्रस्ताव में शामिल गैर मार्गों को बोली प्रक्रिया के उद्देश्य से कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा विचार में नहीं किया जाएगा। । ऐसे नेटवर्क प्रस्ताव के काउंटरप्रस्ताव में उसके - नेटवर्क के लिए वही आरसीएस मार्ग होंगे जो प्रारंभिक प्रस्ताव में हैं और कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा प्रकाशित किए गए हैं। हालाँकि इस तरह के काउंटर प्रस्ताव के भाग के रूप में गैरआरसीएस म-ार्गों पर कोई प्रतिबंध नहीं होगा।

उदाहरणस्वरूप, एजहां ए) ई के रूप में प्रस्तावित नेटवर्क के लिए-डी-सी-बी-, बी, सी, डी और ई हवाई अड्डे हैं(, बीई को आरसीएस मार्गों के रूप -बी और डी-आरसीएस मार्गों के रूप में और ए-डी को गैर-सी और सी- में रखने के लिए, कार्यान्वयन एजेंसी काउंटर प्रस्तावों को आमंत्रित करने के उद्देश्य से आरसीएस मार्गों एबी - बोली में नेटवर्क में -ई पर विचार करेगी और उसी को प्रकाशित करेगी। ऐसे नेटवर्क प्रस्ताव के प्रति-और डी ई को आरसीएस मार्गों के रूप में होना अपेक्षित है-बी और डी-केवल ए, लेकिन उन्हें गैरआरसीएस मार्गों का - कोई भी सेट और अनुक्रम रखने की अनुमति दी जाएगी। उदाहरणस्वरूप, एक बोलीदाता ए-डी-जी-एफ-बी- ई के नेटवर्क के रूप में एक काउंटर प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है, जहां बीएफ-, एफ-डी गैर-जी और जी- आरसीएस मार्ग हैं। बशर्ते कि एक बार एई-डी-जी-एफ-बी- को नेटवर्क के रूप में प्रस्तावित किया जाता है, खंड में प्रदान किए गए विमान के प्रकार और प्रति सप्ताह आरसीएस उड़ानों की संख्या की शर्तें केवल 9 पर लागू होंगी। (ई-बी और डी-ए) आरसीएस मार्गों अर्थात

12.3नेटवर्क प्रस्तावों की सूच / विशिष्ट मार्ग प्रस्तावों .ी प्रकाशित करने में जिनके लिए काउंटर प्रस्ताव आमंत्रित किए जाएंगे, कार्यान्वयन एजेंसी निम्नलिखित विवरण प्रकाशित करेगी:

क्र .सं.	विशिष्ट मार्गनेटवर्क/	विवरण	जी .एफ. .आर अनुरोध	लागू हवाई किराया कैप्स	लागू वीजीएफ कैप्स	भाविप्रा द्वारा घोषित उड़ान **पथ की दूरी** किमी) उड़ान /(में मिनटों) अवधि ।(में
1)	विशिष्ट मार्ग	आरसीएस मार्ग ए बी -	हाँ नहीं/			
2)	नेटवर्क	आरसीएस मार्ग निम्नलिखित क्रम में ए बी -, सी |डी एवं इसी भांति है -	हाँनहीं/			
	--	--	--			

13काउंटर प्रस्ताव आमंत्रण .

13.1 काउंटर प्रस्ताव आमंत्रित करने हेतु प्रारंभिक प्रस्तावों के चयन के के लिए खंड 12 में परिभाषित प्रक्रिया का अनुपालन किया जाएगा। प्रारंभिक प्रस्ताव के अंतर्गत प्रस्तुत किए गए मार्गों में किसी प्रकार का कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया जाएगा।

13.2 काउंटर प्रस्ताव के लिए आमंत्रण जारी करने की तारीख से, कार्यान्वयन एजेंसी अन्य सभी इच्छुक एयरलाइन प्रचालकों को प्रारंभिक प्रस्ताव पर काउंटर प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए एक परिभाषित अवधि प्रदान करेगी बशर्ते कि प्रारंभिक प्रस्ताव प्राप्त करने के बाद (अलग से निर्दिष्ट की जाएगी) कार्यान्वयन एजेंसी प्रशासनिक आवश्यकताओं हेतु काउंटर प्रस्ताव के आमंत्रण के लिए एक अलग अनुसूची प्रदान कर सकती है।

13.3में 7 के अंतर्गत आवश्यक जानकारी शामिल होगी और वे खंड 10 सभी काउंटर प्रस्तावों में खंड . | निर्दिष्ट न्यूनतम प्रदर्शन विनिर्देशों के अधीन होंगे

13.4काउंटर प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए विचार किए जाने वाले वीजीएफ कैप और हवाई किराया कैप . वही होने चाहिए जो प्रारंभिक प्रस्ताव के लिए लागू होते हैं।

13.5प्रारंभिक प्रस्ताव के रूप में प्राप्त नेटवर्क प्रस्ताव के लिए काउंटर प्रस्ताव आमंत्रित करने ह .ेतु कार्यान्वयन एजेंसी को केवल प्रारंभिक प्रस्ताव के भाग के रूप में प्रस्तावित आरसीएस मार्गों का सेट और अनुक्रम जारी करना होगा जैसा कि खंड 12.में उल्लेख किया गया है और आवेदकों को निम्नलिखित शर्तों 3 के अधीन आरसीएस मार्गों के ऐसे नेटवर्क के लिए अपने काउंटर प्रस्ताव प्रस्तुत करने की आवश्यकता होगी:

13.5.1किसी भी प्रारंभिक प्रस्ताव के भाग के रूप में प्रस्तावित और कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा जारी किए गए . प्रस्तावित करने के लिए किसी / हटाने / आरसीएस मार्गों के अलावा किसी भी नए आरसीएस मार्गों को जोड़ने भी काउंटरप्रस्ताव | की अनुमति नहीं दी जाएगी (नेटवर्क प्रस्ताव)

13.5.2को ठीक उसी क्रम में आरसीएस मार्गों के उसी सेट को (नेटवर्क प्रस्ताव) किसी भी काउंटर प्रस्ताव . जोड़ना होगा जैसा कि प्रारंभिक प्रस्ताव के भाग के तौर पर प्रस्तावित किया गया था और कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा जारी किया था और खंड के अंतर्गत उल्लिखित शर्तों को पूरा करना होगा। 9

14 प्रस्तावों का मूल्यांकन और आवेदक .का चयन

14.1 प्रारंभिक प्रस्तावों पर काउंटर प्रस्ताव की प्राप्ति के बाद (प्रस्तावों) कार्यान्वयन एजेंसी प्रारंभिक प्रस्तावों के साथ10 के अनुपालन के संदर्भ में खंड 7 और खंड 6 साथ काउंटर प्रस्तावों के लिए खंड-. और खंड 2 10.को परामर्श देगी कि (आवेदकों) के अंतर्गत उल्लिखित जानकारी का मूल्यांकन करेगी और आवेदक 3 प्रस्ताव पूर्ण है या अपूर्ण है। प्रारंभिक प्रस्ताव के भाग के रूप में वित्तीय (प्रस्तावों) या काउंटर प्रस्ताव (प्रस्तावों) प्रस्तावों को इस चरण में नहीं खोला जाएगा। योजना के सुचारू कार्यान्वयन के लिए कार्यान्वयन एजेंसी समय-समय पर नागर विमानन मंत्रालय के परामर्श से आवश्यक निर्देश जारी कर सकती है जो आवश्यक हो |

14.2 द्वारा दी गई जानकारी अपूर्ण है (आवेदकों) ऐसी स्थिति में जब आवेदक कार्यान्वयन एजेंसी आवेदक अधूरी जानकारी का संकेत देते हुए स्पष्टीकरण मांग सकती है। यदि इस चरण में कोई / से गलत (आवेदकों) प्रारंभिक प्रस्ताव अमान्य पाया जाता है, तो कार्यान्वयन एजेंसी ऐसे प्रारंभिक प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगी तथापि यदि कोई वैध काउंटर प्रस्ताव है तो बोली प्रक्रिया के आगे के चरणों में ऐसे प्रारंभिक प्रस्ताव के लिए काउंटर प्रस्ताव पर विचार किया जा सकता है। इस संबंध में कार्यान्वयन एजेंसी का निर्णय अंतिम और सभी पक्षों पर बाध्यकारी होगा।

14.3वैध प्रारंभिक प्रस्ताव पर कोई काउंटर प्रस्ताव न होने की स्थिति में कार्यान्वयन एजेंसी प्रारंभिक प्रस्ताव . के भाग के रूप में प्रस्तुत वित्तीय प्रस्ताव खोलेगी।

14.3.1 ऐसी स्थिति में, यदि किसी आवेदक का वित्तीय प्रस्ताव खंड 10.7.10 और खंड 1.7.में निर्दिष्ट शर्तों 2 को पूरा करता है तो प्रारंभिक प्रस्ताव प्रस्तुत करने वाले आवेदक को के रूप " चयनित एयरलाइन प्रचालक" में पहचाना जाएगा। एक ही आरसीएस मार्ग के लिए एक से अधिक प्रारंभिक प्रस्तावों के मामले में, ऐसे प्रारंभिक प्रस्तावों का मूल्यांकन करने के लिए खंड में निर्दिष्ट प्रक्रिया का अनुपालन किया जाएगा। 15

14.3.2 नेटवर्क प्रस्ताव के मामले में . नेटवर्क में प्रत्येक आरसीएस मार्ग के लिए खंड 9.में निर्दिष्ट शर्तों को 6 पूरा करने की आवश्यकता होगी।

14.4 इस संदर्भ में कार्यान्वयन एजेंसी को प्रारंभिक प्रस्ताव पर एक या एक से अधिक काउंटर प्रस्ताव प्राप्त होते हैं कार्यान्वयन एजेंसी सभी पात्र काउंटर प्रस्तावों और संबंधित प्रारंभिक प्रस्ताव के लिए आवेदकों की उपस्थिति में पूर्व निर्दिष्ट तिथि पर वित्तीय प्रस्ताव खोली जाएगी- और उन सभी वित्तीय प्रस्तावों के लिए जो खंड 10.7.10 और खंड 1.7.9 या खंड 2.में निर्दिष्ट शर्तों को पूरा करते हैं 6 जैसा भी लागू हो खंड और 15 में निर्दिष्ट तंत्र के आधार पर वरीयता प्राप्त आवेदक निर्धारित किया जाएगा 16 खंड।

16.मार्ग विशेष प्रस्ताव के लिए वित्तीय प्रस्ताव का मूल्यांकन

16.1 उन प्रारंभिक प्रस्तावों के लिए जहाँ आवेदककिसी में रूप के भाग के बोली ने (कों) वीजीएफ का अनुरोध नहीं किया है, वहाँ प्रारंभिक प्रस्ताव या समान प्रारंभिक प्रस्तावों या अन्य काउंटर प्रस्तावों के संबंध में काउंटर प्रस्तावों का मूल्यांकन आवेदकों द्वारा उद्धृत प्रति सप्ताह आरसीएस सीटों की संख्या के आधार पर किया जाएगा। प्रति सप्ताह अधिकतम आरसीएस सीटों की संख्या देने वाले आवेदक को "वरीयता प्राप्त विशेष मार्ग आवेदकजाएगा। किया घोषित "

16.1.1 ऐसी स्थिति में जहाँ प्रारंभिक प्रस्ताव देने वाले एक या अधिक आवेदक और काउंटर प्रस्ताव देने वाले एक या अधिक आवेदक प्राप्त वरीयता"विशेष मार्ग आवेदकहैं जाते किए निर्धारित में रूप के ", वहां उन काउंटर प्रस्तावों का आगे मूल्यांकन नहीं किया जाएगा। स्पष्टता के लिए, प्रारंभिक प्रस्ताव या ऐसे समान प्रारंभिक प्रस्ताव देने वाले ही "वरीयता प्राप्त विशेष मार्ग आवेदकहोंगे। "

16.1.2 यदि समान प्रारंभिक प्रस्ताव जमा करने वाले दो या दो से अधिक आवेदक "वरीयता प्राप्त विशेष मार्ग आवेदक मार्ग प्रारंभिक प्राप्त वरीयता समान" इन्हें) हैं होते निर्धारित में रूप के " संबंधित मूल्यांकन का आवेदकों मार्ग प्रारंभिक प्राप्त वरीयता उनका तो (जाएगा कहा"आवेदक आरसीएस सभी में प्रस्ताव मार्गों के लिए अधिकतम हवाई किराए के कुल योग के आधार पर किया जाएगा। जिस आवेदक ने सभी आरसीएस मार्गों के लिए प्रति आरसीएस सीट अधिकतम हवाई किराए का न्यूनतम कुल योग दिया होगा, उसे उस विशिष्ट मार्ग प्रस्ताव के लिए "वरीयता प्राप्त विशेष मार्ग आवेदकजाएगा। चुना में रूप के "

16.1.2.1 यदि ऐसे आवेदकों ने समान कुल अधिकतम हवाई किराया उद्धृत है किया (कोट), तो कार्यान्वयन एजेंसी उस स्तर पर टाई को समाप्त करने के लिए एक अलग प्रक्रिया निर्दिष्ट करेगी।

16.1.3 ऐसी स्थिति में जहाँ काउंटर प्रस्ताव प्रस्तुत करने वाले दो या दो से अधिक आवेदक वरीयता प्राप्त विशेष मार्ग आवेदकों के रूप में निर्धारित होते हैं, तो वरीयता प्राप्त विशेष आवेदक मार्ग की पहचान खंड 15.1.2 के अनुसार की जाएगी।

16.2 उन प्रारंभिक प्रस्तावों के लिए जहाँ आवेदकों ने वीजीएफ का अनुरोध किया है मूल्यांकन प्रति आरसीएस सीट वीजीएफ (जिसे पैरामीट बिडिंग"र(जाएगा कहा " के आधार पर किया जाएगा। जिस आवेदक ने प्रस्तावित आरसीएस मार्ग के लिए न्यूनतम प्रति आरसीएस सीट वीजीएफ की बोली लगाई" लिए के मार्ग उस उसे ,वरीयता प्राप्त विशेष मार्ग आवेदक " जाएगा। चुना

16.2.1 यदि एक या एक से अधिक आवेदक जिन्होंने प्रारंभिक प्रस्ताव या समान प्रारंभिक प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं और एक या एक या एक से अधिक आवेदक जिंहोने काउंटर प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं उन्हें "वरीयता प्राप्त विशेष मार्ग आवेदकहै जाता माना के ", तो ऐसे काउंटर प्रस्तावों का आगे मूल्यांकन नहीं किया जाएगा। संदेह दूर करने के लिए प्रारंभिक प्रस्ताव या समान प्रारंभिक प्रस्ताव देने वाले ही "वरीयता प्राप्त विशेष मार्ग आवेदकजाएंगे। माने "

16.2.2 यदि दो या दो से अधिक आवेदकों को "वरीयता प्राप्त विशेष मार्ग आवेदक" के रूप में निर्धारित किया जाता है, (जिन्हें "टाइ वरीयता प्राप्त मार्ग आवेदक कहा जाएगा") तो वरीयता प्राप्त विशेष मार्ग आवेदक की पहचान खंड 15.1.2 और खंड 15.1.3 में उल्लिखित प्रक्रिया के अनुसार की जाएगी ।

16.3 किसी विशेष आरसीएस मार्ग के लिए प्रारंभिक प्रस्ताव जमा करने वाले आवेदक के पास खंड 18 के अनुसार राइट टू मैच' का विकल्प होगा ।

17. नेटवर्क प्रस्तावों के लिए वित्तीय प्रस्तावों का मूल्यांकन

16.1. नेटवर्क प्रस्तावों से जुड़े प्रारंभिक प्रस्तावों के लिए जहाँ आवेदक(ओं) (या समान नेटवर्क के मामले में न्यूनतम एक आवेदक) ने बोली के भाग के तौर पर किसी वीजीएफ का अनुरोध नहीं किया है, काउंटर प्रस्ताव का प्रारंभिक प्रस्ताव या समान प्रारंभिक प्रस्ताव या दूसरे काउंटर प्रस्ताव की अपेक्षा जैसा भी मामला हो मूल्यांकन खंड 15.1 और उसके उप-खंड में निर्धारित प्रक्रिया का प्रयोग करके किया जाएगा, जैसा भी मामला हो, जो नेटवर्क में सभी आरसीएस मार्ग पर प्रत्येक सप्ताह आरसीएस सीटों की कुल संख्या या आवेदक द्वारा बताए गए सभी आरसीएस मार्ग के लिए अधिकतम हवाई किराए के सबसे कम कुल किराए पर आधारित होगा, जैसा भी मामला हो। ऐसी प्रक्रिया के आधार पर चिन्हित वरीयता प्राप्त आवेदक को "वरीयता प्राप्त नेटवर्क आवेदक" घोषित किया जाएगा।

16.2 खंड 12.2.1.1 और 12.2.1.2 में दी गई शर्तों को पूरा करने वाले नेटवर्क प्रस्तावों से जुड़े प्रारंभिक प्रस्तावों के लिए जहाँ आवेदक(ओं) ने वीजीएफ का अनुरोध किया है, वहाँ नेटवर्क में प्रस्ताव किए गए सभी आरसीएस मार्ग के लिए हर आरसीएस सीट पर कुल वीजीएफ के आधार पर मूल्यांकन किया जाएगा, ताकि जिस आवेदक ने नेटवर्क में प्रस्ताव किए गए सभी आरसीएस मार्ग के लिए हर आरसीएस सीट पर सबसे कम वीजीएफ उद्धृत किया हो, उसे ऐसे नेटवर्क प्रस्ताव के लिए "वरीयता प्राप्त नेटवर्क आवेदक" के रूप में चुना जाएगा।

16.2.1 यदि दो या दो से अधिक आवेदकों को "वरीयता प्राप्त नेटवर्क आवेदक" के रूप में निर्धारित किया जाता है, (जिन्हें "टाइ वरीयता प्राप्त मार्ग आवेदक कहा जाएगा") तो वरीयता प्राप्त नेटवर्क आवेदक की खंड 15.1.2 अथवा खंड 15.1.3 में उल्लिखित प्रक्रिया के अनुसार खंड त्रुटि! संदर्भ स्रोत (एरर ! रेफरेंस सोर्स) ज्ञात नहीं, जैसा भी मामला हो, की पहचान की जाएगी |

16.2.2 ऐसे नेटवर्क प्रस्ताव से जुड़े प्रारंभिक प्रस्ताव जमा करने वाले आवेदक के पास खंड 18 के अनुसार आरटीएम का विकल्प होगा।

16.3 किसी आवेदक के लिए नेटवर्क में प्रस्तावित सभी आरसीएस मार्गों के लिए प्रति आरसीएस सीट वीजीएफ के कुल योग की इस प्रकार गणना की जाएगी :

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

जहाँ:

- m आवेदक के नेटवर्क प्रस्ताव में आरसीएस मार्गों की संख्या है ।
- **V_i** आरसीएस मार्ग के लिए आवेदक द्वारा उद्धृत वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट है ।

17. समकालिक प्रस्तावों के लिए वित्तीय प्रस्तावों का मूल्यांकन

17.1. प्रारंभिक प्रस्तावों के मामले में, जो खंड 12.2.1.3 में परिभाषित गैरसमान प्रस्ताव हैं- या जहां किसी व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग प्रस्ताव के भाग के रूप में प्रस्तावित आरसीएस मार्ग, नेटवर्क प्रस्ताव के भाग के रूप में प्रस्तावित आरसीएस मार्ग के साथ समान है (कहा जाएगा "समकालिक प्रस्ताव" ऐसे प्रस्तावों को आगे), वित्तीय प्रस्तावों का मूल्यांकन नीचे निर्दिष्ट तरीके से किया जाएगा।

17.2. कार्यान्वयन एजेंसी उपर्युक्त खंड में निर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार ऐसे समकालिक प्रस्तावों के लिए 16 और खंड 15 के संबंध में संबंधित प्रतिप्रस्तावों (जैसा भी मामला हो) प्रारंभिक प्रस्तावों या समान प्रारंभिक प्रस्तावों या अन्य प्रतिप्रस्तावों का मूल्यांकन करेगी और ऐसे समकालिक प्रस्तावों के लिए पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक और पसंदीदा नेटवर्क आवेदक की पहचान करेगी। (जैसा भी मामला हो)

17.3. पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक की पहचान (कों)और पसंदीदा नेटवर्क आवेदक (यदि कोई हो) के बाद, उनके संबंधित प्रस्तावों की तुलना करके ऐसे सामान्य आरसीएस मार्गों के लिए प्रति आरसीएस सीट सबसे कम व्यवहार्यता अंतर निधियन (वीजीएफ़) वाले आवेदककी पहचान की जाएगी। (कों)

17.4. यदि किसी पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक ने किसी समान आरसीएस (यदि कोई हो)मार्ग के लिए प्रति आरसीएस सीट सबसे कम वीजीएफ प्रस्तुत किया है, तो अन्य सभी पहचाने गए पसंदीदा नेटवर्क आवेदकों को उस समान आरसीएस मार्ग के लिए प्रति आरसीएस सीट सबसे कम वीजीएफ को मैच करने का अवसर प्रदान किया जाएगा।

17.5. हालांकि, यदि किसी पसंदीदा नेटवर्क आवेदक ने किसी समान आरसीएस मार्ग के लिए प्रति आरसीएस सीट सबसे कम वीजीएफ प्रस्तुत किया है, तो केवल अन्य पहचाने गए पसंदीदा नेटवर्क आवेदकों को ही उस समान आरसीएस मार्ग के लिए प्रति आरसीएस सीट सबसे कम वीजीएफ को मैच करने का अवसर प्रदान किया जाएगा। ऐसी स्थिति में, यदि उस समान आरसीएस मार्ग के लिए कोई पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक है, तो उसके प्रस्ताव पर अवार्ड हेतु आगे विचार नहीं किया जाएगा।

17.6. खंड 17.के मामले में 4, यदि पसंदीदा नेटवर्क आवेदक किसी समान आरसीएस मार्ग के लिए पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक के प्रति आरसीएस सीट न्यूनतम वीजीएफ को मैच करने का निर्णय लेता है, तो पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक के प्रस्ताव पर अवार्ड हेतु आगे विचार नहीं किया जाएगा और प्रति आरसीएस सीट न्यूनतम वीजीएफ का चयन करने वाले सभी पसंदीदा नेटवर्क आवेदकों को ऐसे समान आरसीएस मार्ग पर प्रचालन के लिए चुना जाएगा। ऐसे समान आरसीएस मार्ग के लिए प्रति आरसीएस सीट न्यूनतम वीजीएफ को मैच न करने का निर्णय लेने वाले आवेदकों के प्रस्तावों पर अवार्ड हेतु आगे विचार नहीं किया जाएगा।

खंड 17.के मामले में 5, प्रति आरसीएस सीट न्यूनतम वीजीएफ को मैच करने वाले सभी पसंदीदा नेटवर्क आवेदकों को ऐसे समान आरसीएस मार्ग पर प्रचालन के लिए चुना जाएगा और उन्हें उनके संबंधित नेटवर्क प्रस्तावों के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक के रूप में मान्यता दी जाएगी। ऐसे समान आरसीएस मार्ग के लिए प्रति आरसीएस सीट न्यूनतम वीजीएफ को मैच न करने का निर्णय लेने वाले आवेदकों के प्रस्तावों पर आगे विचार नहीं किया जाएगा।

संदेह से बचने के लिए, ऐसे सभी आवेदक जो किसी समान आरसीएस मार्ग के लिए प्रति सीट न्यूनतम वीजीएफ को मैच करते हैं, उन्हें उस समान आरसीएस मार्ग पर प्रचालन करने का अधिकार होगा और उन्हें उस समान आरसीएस मार्ग पर वीजीएफ प्रदान किया जाएगा।

यदि किसी एकल आवेदक ने अनेक नेटवर्क प्रस्तावों में एक समान आरसीएस मार्ग को शामिल किया है, तो यह स्पष्ट किया जाता है कि आवेदक को उस समान आरसीएस मार्ग के लिए एकाधिक अवार्ड नहीं किए जाएंगे और उसे एक नेटवर्क प्रस्ताव का चयन करना होगा जिसका आरसीएस मार्ग हिस्सा बना रहेगा, जिसके बाद, समान आरसीएस मार्ग को अन्य नेटवर्क प्रस्तावों से हटा दिया जाएगा और केवल शेष छांटे गए नेटवर्क प्रस्तावों पर ही अवार्ड के लिए विचार किया जाएगा।

17.7. एक उदाहरण के तौर पर, मान लीजिए कि कार्यान्वयन एजेंसी को इन निम्नलिखित व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग प्रस्ताव ए :प्राप्त होते हैं (समकालिक प्रस्ताव) नेटवर्क प्रस्ताव के लिए प्रारम्भिक प्रस्ताव/-बी, ए-बी-सी-डी और ए-बी-ई-एफ़, जहाँ सभी प्रस्तावित मार्ग आरसीएस मार्ग हैं। ऐसे प्रस्ताव के मूल्यांकन के लिए कार्यान्वयन एजेंसी ये चरण उठाएगी:

चरण 1 – सभी प्रारम्भिक प्रस्तावों के अंश के तौर पर आरसीएस मार्गों की पहचान की जाएगी।

चरण 2 - प्रारम्भिक प्रस्तावों के अंतर्गत प्रस्तावित आरसीएस मार्गों की पहचान के बाद, ए-बी के लिए प्रस्तावित व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग प्रस्ताव और ए-बी-सी-डी तथा ए-बी-ई-एफ़ के लिए नेटवर्क प्रस्ताव हेतु काउंटर प्रस्ताव मंगाए जाएँगे।

चरण 3 – सभी प्रारम्भिक प्रस्तावों और काउंटर प्रस्तावों की जाँच क्रमशः खंड में दी गई पात्रता 7 और खंड 6शर्तों और न्यूनतम कार्य निष्पादन विनिर्देशों के अनुसार की जाएगी। अगर इस स्तर पर कोई भी प्रारम्भिक प्रस्ताव अमान्य पाया जाता है, तो कार्यान्वयन एजेंसी ऐसे प्रस्ताव को योजना के तहत मौजूदा बोली के दौर से हटा देगी, लेकिन ऐसे प्रारम्भिक प्रस्ताव के लिए मिले काउंटर प्रस्तावों, अगर कोई हैं और मान्य हैं, तो उन पर आगे विचार किया जा सकता है।

चरण 4 – ऊपर खंड में बताई गई प्रक्रिया के आधार पर 16 और खंड 15, मार्ग ए-बी के लिए पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक और नेटवर्क ए-बी-सी-डी तथा ए-बी-ई-एफ़ के लिए पसंदीदा नेटवर्क आवेदक को चुना जाएगा। यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि यह चयन करते समय, खंड के अनुसार आरटीएम विकल्प उन बोलीदाताओं 18 को दिया जाएगा जिन्होंने ए-बी, ए-बी-सी-डी तथा ए-बी-ई-एफ़ के लिए अपने अपने प्रारम्भिक प्रस्ताव जमा किए हैं।-

चरण 5 – इसके बाद, समान आरसीएस मार्ग अर्थात ए-बी के लिए प्रति आरसीएस सीट सबसे कम वीजीएफ़ वाले आवेदक की पहचान की जाएगी।

चरण 6 – यह मानते हुए कि पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक अर्थात ए)-बी के लिए व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग प्रस्ताव वाले आवेदकने ए (-बी के लिए प्रति आरसीएस सीट सबसे कम वीजीएफ़ उद्धृत किया है, नेटवर्क ए-बी-सी-डी तथा ए-बी-ई-एफ़ के लिए पसंदीदा नेटवर्क आवेदक से पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक द्वारा उद्धृत किए गए प्रति सीट वीजीएफ़ से मैच करने के लिए कहा जाएगा।

चरण 7 – यह मानते हुए कि नेटवर्क ए-बी-सी-डी के लिए पसंदीदा नेटवर्क आवेदक, ए-बी के लिए प्रति आरसीएस सीट के लिए सबसे कम वीजीएफ़ मैच करने का निर्णय लेता है और नेटवर्क ए-बी-ई-एफ़ के लिए पसंदीदा नेटवर्क आवेदक, ए-बी के लिए प्रति आरसीएस सीट के लिए सबसे कम वीजीएफ़ मैच नहीं करने का निर्णय लेता है, पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक को अवार्ड हेतु आगे विचार नहीं किया जाएगा और नेटवर्क ए-बी-सी-डी के लिए पसंदीदा नेटवर्क आवेदक को मार्ग ए-बी और नेटवर्क ए-बी-सी-डी के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक के तौर पर पहचाना जाएगा। नेटवर्क ए-बी-ई-एफ़ के प्रस्ताव पर आगे विचार नहीं किया जाएगा।

ऊपर दिए गए उदाहरण में, नेटवर्क ए-बी-सी-डी के लिए चुने गए एयरलाइन प्रचालक के पास ए-बी सहित आरसीएस मार्ग के लिए नेटवर्क ए-बी-सी-डी पर प्रचालन की विशिष्टता होगी।
ऊपर दिए गए उदाहरण में, मान लीजिए नेटवर्क ए-बी-सी-डी के लिए पसंदीदा नेटवर्क आवेदक ने ए-बी के लिए प्रति आरसीएस सीट सबसे कम वीजीएफ़ उद्धृत किया है, तो सिर्फ़ नेटवर्क ए-बी-ई-एफ़ के लिए पसंदीदा नेटवर्क आवेदक से ही ए-बी के लिए प्रति सीट सबसे कम वीजीएफ़ मैच करने के लिए कहा जाएगा। पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक द्वारा जमा किए गए प्रस्ताव पर आगे विचार नहीं किया जाएगा।

17.8. नागर विमानन मंत्रालय यह मानता है कि एक से ज़्यादा बोलीदाता को इस प्रकार समकालिक प्रस्ताव अवार्ड करने से किसी व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) प्रचालक के लिए समान आरसीएस मार्ग पर प्रचालन की विशिष्टता खत्म हो जाएगी। हालांकि, चयनित एयरलाइन प्रचालकों के पास योजना के अनुसार किसी दूसरे प्रचालक के मुकाबले तीन)3साल के (समय के लिए मिलकर प्रचालन करने की विशिष्टता होगी।

18. मैच करने का अधिकार

18.1. नागर विमानन मंत्रालय यह मानता है कि अभी ठीक क्षेत्रीय कनेक्टिविटी की कमी और बाजार की स्थितियों में अनिश्चितता को देखते हुए, प्रचालकों को अलगअलग मार्गों पर बाजार की क्षमताओं की संभावनाओं को तलाशने हेतु - प्रयास करने और संसाधन लगाने, उससे जुड़ी व्यापक जांच पड़ताल करने और आरसीएस मार्गों के लिए प्रारम्भिक प्रस्तावों को जमा करने हेतु प्रोत्साहन देना, बाजार में हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए ज़रूरी हो सकता है। इस मामले में, प्रारम्भिक प्रस्ताव जमा करने वाले आवेदक को मैच करने का अधिकार) (राइट टू मैच) "आरटीएम") देने का प्रस्ताव है, अगर उसका प्रस्ताव पसंदीदा प्रस्ताव की एक तय रेंज में है तथा अगर पसंदीदा प्रस्ताव को काउंटर प्रस्ताव के रूप में जमा किया गया हो। ऐसी प्रणाली प्रचालकों को उनके प्रारम्भिक प्रस्ताव के हिस्से के तौर पर भी सबसे इष्टतम कीमत उद्धृत करने के लिए बढ़ावा देती रहेगी, क्योंकि अगर उनकी कीमत पसंदीदा प्रस्ताव की तय रेंज से ज़्यादा है, तो वे इस अधिकार का प्रयोग नहीं कर पाएंगे और अपनी शुरुआती कोशिशों का फ़ायदा नहीं उठा पाएंगे।

18.2. प्रारम्भिक प्रस्ताव जमा करने वाले आवेदक को, जैसा भी मामला हो, संबंधित पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक या पसंदीदा नेटवर्क आवेदक के ख़िलाफ़ आरटीएम तभी दिया जाएगा, जब संबंधित पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग प्रस्ताव या पसंदीदा नेटवर्क प्रस्ताव काउंटर प्रस्ताव के तौर पर जमा किया गया हो। अगर प्रारम्भिक प्रस्ताव जमा करने वाला आवेदक पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक पसंदीदा नेटवर्क आवेदक नहीं है /, लेकिन जिसका वित्तीय प्रस्ताव ऐसे पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक या पसंदीदा नेटवर्क आवेदक द्वारा जमा किए गए वित्तीय प्रस्ताव के 10% की रेंज में है, जैसा भी मामला हो, तो आवेदक के पास अपने वित्तीय प्रस्ताव के मामले में ऐसे पसंदीदा आवेदक से मैच करने का विकल्प होगा आरटीएम) विकल्प । अगर आवेदक अपने आरटीएम (विकल्प का प्रयोग करता है, तो उसे पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदकपसंदीदा नेटवर्क आवेदक/, जैसा भी मामला हो, घोषित किया जाएगा।

18.3. अगर प्रारम्भिक प्रस्ताव जमा करने वाला आवेदक अपने आरटीएम विकल्प का प्रयोग नहीं करता है, तो पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक पसंदीदा नेटवर्क आवेदक को /, पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदकपसंदीदा नेटवर्क आवेदक /, जैसा भी मामला हो, घोषित किया किया जाता रहेगा।

18.4. एक ही आरसीएस मार्ग या नेटवर्क प्रस्ताव के लिए एक से ज़्यादा प्रारम्भिक प्रस्ताव होने पर, जिस आवेदक ने ऐसे प्रारम्भिक प्रस्ताव में से सबसे अच्छा वित्तीय प्रस्ताव जमा किया है और जिसका वित्तीय प्रस्ताव पसंदीदा आवेदक के जमा किए गए वित्तीय प्रस्ताव के 10% के अंदर है, उसके पास आरटीएम विकल्प होगा। अगर ऐसा आवेदक अपने आरटीएम विकल्प का प्रयोग नहीं करता है, तो पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदक पसंदीदा नेटवर्क / आवेदक को, पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदकपसंदीदा नेटवर्क आवेदक /, जैसा भी मामला हो, घोषित किया किया जाता रहेगा।

19. चयनित एयरलाइन प्रचालक की पहचान

19.1. खंड 12.2.1.12 और खंड 1.2.1.में दी गई शर्तों को पूरा करने वाले किसी व्यक्तिगत 2 (इंडिविजुअल) आरसीएस मार्ग या नेटवर्क प्रस्ताव से जुड़े प्रारम्भिक प्रस्ताव के लिए, ऊपर बताए गए पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदकपसंदीदा नेटवर्क आवेदक को चयनित एयरलाइन प्रचालक घोषित किया जाएगा। /

19.2. समकालिक प्रस्तावों के मामले में, ऊपर बताई गई प्रक्रिया के बाद, पसंदीदा व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग आवेदकपसंदीदा नेटवर्क आवेदक की पहचा /न हो जाने पर, चयनित एयरलाइन प्रचालक की पहचान खंड में बताई 17 गई प्रक्रिया के मध्यम से की जाएगी।

19.3. किसी आरसीएस मार्गनेटवर्क प्रस्ताव के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक की पहचान हो जाने के बाद/, कार्यान्वयन एजेंसी प्रत्येक पहचाने गए चयनित एयरलाइन प्रचालक के बारे में नीचे दी गई जानकारी देनेप्रकाशित करने / का लक्ष्य रखेगी।

क्रम संख्या	मार्ग/नेटवर्क की संरचना	चयनित प्रचालक	प्रति उड़ान निश्चित की जाने वाली आरसीएस सीट	प्रति सप्ताह प्रचालित की जाने वाली आरसीएस उड़ानें	आरसीएस सीट के लिए किराये की ऊपरी सीमा

1

2

..

20. निष्पादन गारंटी

20.1. जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, चयनित एयरलाइन प्रचालक, इस योजना के तहत आरसीएस उड़ानें प्रचालित करने के लिए, कार्यान्वयन एजेंसी के साथ एक चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध करेगा, जो नीचे दिये गए समय से पहले की अवधि में होगा,

20.1.1. लेटर ऑफ़ अवार्ड जारी होने या कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा उन हवाई अड्डों, जो लेटर ऑफ़ अवार्ड जारी होने के समय प्रचालन के लिए तैयार नहीं थे, के संबंध में हवाई अड्डा तैयार होने की अधिसूचना जारी होने से तीन)3महीने ( ) और तीन3सप्ताह पहले (, या;

20.1.2. प्रचालन प्रारम्भ होने से एक)1सप्ताह पहले। (

20.2. अगर चयनित एयरलाइन प्रचालक खंड 20.1.की अपेक्षाओं को पूरा नहीं कर पाता है 1, तो प्रस्ताव सिक्योरिटी ज़ब्त कर ली जाएगी। फिर चयनित एयरलाइन प्रचालक को प्रस्ताव सिक्योरिटी फिर से भरने और कार्य निष्पादन गारंटी जमा करने औरया एसएओए/ में शामिल होने और प्रचालन प्रारम्भ करने के लिए, जैसा भी मामला हो, एक)1सप्ताह (का और समय दिया जाएगा, ऐसा न होने पर, लेटर ऑफ़ अवार्ड जारी होने के चार)4महीने बाद खत्म हो जाएगा। (चयनित एयरलाइन प्रचालक को इस योजना के तहत ऐसे प्रचालन के लिए सभी लागू विनियमों का पालन करना होगा, जिसमें डीजीसीए के विनियम भी शामिल हैं।

20.3. अगर चयनित एयरलाइन प्रचालक खंड 20.1.की अपेक्षाओं को पूरा नहीं कर पाता है 2, तो प्रस्ताव सिक्योरिटी ज़ब्त कर ली जाएगी। चयनित एयरलाइन प्रचालक को इस योजना के तहत ऐसे प्रचालन के लिए सभी लागू विनियमों का पालन करना होगा, जिसमें डीजीसीए के विनियम भी शामिल हैं।

20.4. चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध पर हस्ताक्षर करते समय, चयनित एयरलाइन प्रचालक को प्रत्येक आरसीएस मार्ग के लिए, कार्यान्वयन एजेंसी के पास कार्य निष्पादन गारंटी जमा करनी होगी, जो प्रचालन वर्ष -1 में ऐसे चयनित एयरलाइन प्रचालक को दी जाने वाली कुल वीजीएफ़ राशि का पांच प्रतिशत)5होगी (%, जो कम से कम पांच लाख रुपये)5,00,000होगी (रुपये -/, जहां आरसीएस मार्ग नेटवर्क में हवाई अड्डे प्रचालन में हैं या प्रचालन के ल/िए तैयार हैं।
अगर आरसीएस मार्ग नेटवर्क में ऐसे हवाई अड्डे हैं जो जारी कार्य या लाइसेंसिंग वगैरह की वजह से प्रचालन के लिए / तैयार नहीं हैं, तो एसएओ को ऐसे हवाई अड्डों को जोड़ने वाले आरसीएस मार्ग के लिए कार्यनिष्पादन गारंटी तब तक जमा करने की ज़रूरत नहीं होगी, जब तक हवाई अड्डा प्रचालन के लिए तैयार न हो जाए। संशय से बचने के लिए, एसएओ को ऐसे आरसीएस मार्ग के लिए अपनी प्रस्ताव सिक्योरिटी तब तक बढ़ानी होगी जब तक हवाई अड्डा प्रचालन हेतु तैयार न हो जाए और कार्यनिष्पादन गारंटी जमा न हो जाए, ऐसा न करने पर, कार्यान्वयन एजेंसी लेटर ऑफ़ अवार्ड वापस ले लेगी और प्रस्ताव सिक्योरिटी ज़ब्त कर ली जाएगी।
कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा हवाई अड्डे के तैयार हो जाने की अधिसूचना हो जाने पर, चयनित एयरलाइन प्रचालक, खंड 20.में दी गई प्रक्रिया का पालन करेगा और एसएओ 1 को दिए गए प्रत्येक बचे हुए आरसीएस मार्ग के लिए कार्यनिष्पादन गारंटी जमा करेगा। यह राशि प्रचालन वर्ष -1 में चयनित एयरलाइन प्रचालक को दी जाने वाली कुल वीजीएफ़ राशि के पांच प्रतिशत)5के बराबर होगी (%, जो कम से कम पांच लाख रुपये)5,00,000होगी। अगर चयनित एयरलाइन (रुपये -/ 20 प्रचालक खंड.की अपेक्षाओं को पूरा नहीं कर पाता है 1, तो खंड 20.20 या 2.लागू होगा 3, जैसा भी मामला हो।

20.5. उस आरसीएस मार्ग पर प्रचालन वर्ष-2 के पूरा हो जाने के बाद, चयनित एयरलाइन प्रचालक को, प्रत्येक आरसीएस मार्ग के लिए कार्यान्वयन एजेंसी के पास मौजूदा कार्यनिष्पादन गारंटी को एक नई कार्यनिष्पादन गारंटी से बदलने की अनुमति दी जाएगी, जो प्रचालन वर्ष -1 में ऐसे चयनित एयरलाइन प्रचालक को दी जाने वाली कुल वीजीएफ़ राशि के ढाई परसेंट)2.5के बराबर होगी (% और यह कम से कम ढाई लाख रुपये)2,50,000/-रुपये होगी। (

20.वॉटर / उन्नयन किए जाने का निर्णय संबंधित हवाई अड्डे/वॉटर एयरोड्रोम अवसंरचना का पुनर्स्थापन/हवाई अड्डे 6 प्रचालक के विवेक पर होगा और कार्यान्वयन एजेंसी ऐसे किसी भी प्रस्ताव पर विचार नहीं कर /एयरोड्रोम के मालिक सकती है जो ऐसे किसी असेवित या अल्पसेवित हवाई अड्डे को कनेक्टिविटी देने का प्रस्ताव करता हो, जहां एयरपोर्ट) उन्नयन करने में कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा निर्धारित एक/वॉटर एयरोड्रोम अवसंरचना का पुनर्स्थापन/01वर्ष (से अधिक का समय लगने की संभावना हो ।

20.7. खंड में उल्लिखित प्रावधानों के अलावा 23, कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा कार्यनिष्पादन गारंटी के संबंध में इस तरह से कार्रवाई की जाएगी :

20.7.1. चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के नियम एवं शर्तों के अनुसार, चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा जमा की गई कार्यनिष्पादन गारंटी, आंशिक या पूरी तरह से ज़ब्त हो सकती है, अगर चयनित एयरलाइन प्रचालक निम्नलिखित को कर पाने में विफल रहता है:

20.7.1.1. चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के तहत प्रस्तावित मार्गों पर प्रचालन संबंधी नियमितता की दृढ़ता को सुनिश्चित करना, अर्थात यदि वह एक प्रचालन वर्ष में चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के तहत प्रस्तावित मार्गों पर कम से कम 70% प्रचालन संबंधी नियमितता बनाए रखने में विफल रहता है; या

20.7.1.2. चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के किसी भी अन्य नियम एवं शर्तों का पालन करना ।

20.7.1.3. ऐसी जब्ती होने पर, चयनित एयरलाइन प्रचालक को एक निर्धारित समय के अंदर कार्यनिष्पादन गारंटी को फिर से भरना होगा, ऐसा न करने पर कार्यान्वयन एजेंसी चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध को खत्म करने और चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार आगे की कार्रवाई करने की हकदार होगी।

20.7. चयनित एयरलाइन प्रचालक 2अनुबंध के नियमों और शर्तों के अनुसार किसी भी आरसीएस मार्ग पर आरसीएस उड़ान प्रचालन प्रारम्भ होने की तारीख से पांच)5वर्ष पूरे होने पर कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा चयनित एयरलाइन प्रचालक (को कार्यनिष्पादन गारंटी वापस कर दी जाएगी।

21. **प्राथमिकता निर्धारण रूपरेखा**

21.1. कार्यान्वयन एजेंसी को हर समय योजना के लक्ष्यों का ध्यान रखना होगा और योजना के तहत सहायता प्रदान किए जा रहे प्रस्तावों को प्राथमिकता देनी होगी।

21.2. योजना के तहत प्रस्तावों को अवार्ड करने के लिए, कार्यान्वयन एजेंसी निम्नलिखित प्रकार से प्राथमिकता निर्धारण ढांचे पर विचार करेगी :(प्राथमिकता के घटते क्रम में)
21.2.1. अनुलग्नक में दिए गए मार्गों वाले नेटवर्क या व्यक्तिगत 7 (इंडिविजुअल) मार्ग प्रस्ताव को सबसे अधिक प्राथमिकता दी जाएगी। ऐसे प्रस्तावों में, सबसे ज़्यादा प्राथमिकता उन प्रस्तावों को दी जाएगी जो क्रमानुसार असेवित, अल्पसेवित और सेवित हवाई अड्डों को जोड़ने वाले मार्ग हैं।

21.2.2. प्राथमिकता क्षेत्र में मौजूद असेवित और अल्पसेवित हवाई अड्डों वाले नेटवर्क या व्यक्तिगत (इंडिविजुअल) मार्ग प्रस्ताव को अगली सबसे ज़्यादा प्राथमिकता दी जाएगी। ऐसे प्रस्तावों में, सबसे ज़्यादा प्राथमिकता उन प्रस्तावों को दी जाएगी जो क्रमानुसार असेवित, अल्पसेवित और सेवित हवाई अड्डों को जोड़ने वाले मार्ग हैं।

21.2.3 खंड 21.2.1 और 21.2.2 के तहत प्रदत्त प्रस्तावों पर विचार के अनुसार, उन हवाई अड्डों के प्रस्तावों पर विचार किया जाएगा जो प्राथमिकता क्षेत्र/क्षेत्रों के अतिरिक्त अन्य क्षेत्रों में स्थित हैं। ऐसे प्रस्तावों में, सबसे अधिक प्राथमिकता उन प्रस्तावों को दी जाएगी जो क्रमानुसार असेवित, अल्पसेवित और सेवित हवाईअड्डों को जोड़ने वाले मार्ग हैं।

21.3 सामान्यतया, किसी भी नेटवर्क प्रस्ताव को किसी मार्ग विशेष के प्रस्ताव से अधिक प्राथमिकता दी जाएगी।

21.4 किसी भी समय, यदि किसी विशिष्ट अल्पसेवित हवाई अड्डे अथवा असेवित हवाई अड्डे के लिए कई प्रस्ताव प्राप्त होते हैं, तो संसाधनों की कमी के दृष्टिगत, कार्यान्वयन एजेंसी स्व-निर्णय लेते हुए ऐसे प्रस्तावों पर इस तरह विचार कर सकती है कि यदि ऐसा अल्पसेवित हवाई अड्डा या असेवित हवाई अड्डा कुछ प्रस्तावों को प्राप्त करने के बाद सेवित हवाई अड्डा बन जाता है, तो अन्य किसी प्रस्ताव पर विचार न किया जाए। कार्यान्वयन एजेंसी को ऐसे प्रस्तावों पर विचार करते समय वीजीएफ़ की अपेक्षाओं का भी ध्यान रखना होगा।

22. परिनियोजित क्षमता में परिवर्तन

22.1 किसी आरसीएस मार्ग के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक, मार्ग अवार्ड होने के बाद किसी भी समय आरसीएस मार्ग पर परिनियोजित क्षमता में परिवर्तन करने का निर्णय ले सकता है, ऐसा वह आरसीएस उड़ान की क्षमता अथवा प्रति सप्ताह उड़ानों की संख्या में परिवर्तन करके कर सकता है।

22.2 यदि किसी आरसीएस मार्ग के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक, आरसीएस मार्ग पर परिनियोजित आरसीएस उड़ान क्षमता को बढ़ाना चाहता है, तो उसे इस विषय में कार्यान्वयन एजेंसी को बताना होगा, साथ ही आरसीएस मार्ग अवार्ड किए जाते समय निर्धारित आरसीएस सीटों की प्रारंभिक संख्या के अनुरूप सीटें प्रदान करना जारी रखना होगा।

22.3 यदि किसी आरसीएस मार्ग के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक, आरसीएस मार्ग पर परिनियोजित आरसीएस उड़ान क्षमता में कमी करना चाहता है, तो उसे इस विषय में कार्यान्वयन एजेंसी को बताना होगा। किसी भी संशय से बचने के लिए, चयनित एयरलाइन प्रचालक परिवर्तित आरसीएस उड़ान क्षमता का 50% आरसीएस सीटों के तौर पर प्रदान करेगा। ऐसे मामलों में, वीजीएफ़ का भुगतान केवल संशोधित आरसीएस सीटों के लिए किया जाएगा और प्रत्येक आरसीएस सीट के लिए वीजीएफ़ वही रहेगा।

22.3.1 यदि नागर विमानन महानिदेशालय के किसी आदेश/दिशानिर्देश के कारण, चयनित एयरलाइन प्रचालक की आरसीएस उड़ान में वास्तविक परिनियोजित क्षमता, पेश की गई आरसीएस उड़ान क्षमता से कम है, तो आरसीएस सीटों की गणना के उद्देश्य से आरसीएस उड़ान की क्षमता, वीजीएफ़ का संवितरण और चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के नियम एवं शर्तों के अनुपालन हेतु डीजीसीए के आदेश/दिशानिर्देश के आधार पर ऐसी आरसीएस उड़ान पर वास्तविक परिनियोजित क्षमता को आधार माना जाएगा।

22.3.2 यदि आरसीएस मार्ग पर उपयोग किए जा रहे विमान की आरसीएस उड़ान क्षमता पर, रनवे की लंबाई, तापमान, रीफ्यूलिंग इंफ्रास्ट्रक्चर, बाधाओं इत्यादि के कारण कोई लोड पेनल्टी लागू होती है, तो चयनित एयरलाइन प्रचालक को बोली लगाते समय उल्लिखित आरसीएस सीटों की मूल संख्या बनाए रखनी होगी, भले ही यह संख्या बदली हुई उड़ान क्षमता के 50% से अधिक हो। आरसीएस सीटों की परिनियोजित संख्या में बदलाव पर तभी विचार किया जाएगा, जब चयनित एयरलाइन प्रचालक से आरसीएस उड़ान क्षमता में बदलाव के लिए अनुरोध प्राप्त हो, जिसे उचित प्रमाण के साथ प्रमाणित किया जाना चाहिए।

22.4 चयनित एयरलाइन प्रचालक को आरसीएस मार्ग पर आरसीएस उड़ान की संख्या बढ़ाने या घटाने की अनुमति होगी, बशर्ते कि प्राथमिकता क्षेत्रों को कनेक्टिविटी प्रदान करने वाले मार्गों के लिए आरसीएस उड़ानों की संख्या प्रति सप्ताह कम से कम (3) और अधिकतम चौदह (14) हो तथा प्राथमिक क्षेत्रों के अतिरिक्त अन्य आरसीएस मार्गों को जोड़ने वाले मार्ग के लिए प्रति सप्ताह अधिकतम सात (7) प्रस्थान किए जा सकें।

22.4.1 यदि चयनित एयरलाइन प्रचालक, प्रचालन के प्रारंभिक वर्ष में ही प्रति सप्ताह आरसीएस उड़ानों की संख्या बढ़ाते या घटाते हैं, तो चयनित एयरलाइन प्रचालक को प्रत्येक वर्ष प्रदान किया जाने वाला कुल वीजीएफ़ (अर्थात प्रत्येक आरसीएस उड़ान में आरसीएस सीटों की संख्या, प्रत्येक वर्ष में आरसीएस उड़ानों की संख्या और प्रति आरसीएस सीट पर वीजीएफ़, जैसा कि चयनित एयरलाइन प्रचालक ने अपने प्रारंभिक / काउंटर प्रस्ताव में बताया है) वही रहेगा जो अनुबंध कार्यान्वित करते समय चयनित एयरलाइन प्रचालक के लिए स्वीकृत किया गया था अथवा खंड 22.3 के प्रावधान के अनुसार आरसीएस उड़ान क्षमता में किसी भी बदलाव के अनुरूप कम किया गया हो।

22.4.1.1 ऐसे मामलों में, आरसीएस उड़ानों की संख्या जिनके लिए शेष वित्तीय तिमाहियों में वीजीएफ़ दिया जा सकता है (एसएओ के परफ़ॉर्मेंस के आधार पर) इस तरह से सीमित होगी कि किसी भी हालत में, चयनित एयरलाइन प्रचालक को प्रत्येक वर्ष दिया जाने वाला कुल वीजीएफ़, अनुबंध कार्यान्वित करते समय स्वीकृत कुल वीजीएफ़ से अधिक नहीं होगा। संशय से बचने के लिए, चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा प्रति सप्ताह प्रचालित उड़ानों में बदलाव की वजह से प्रत्येक आरसीएस उड़ान में आरसीएस सीटों की संख्या या प्रत्येक आरसीएस सीट में वीजीएफ़ में कोई बदलाव नहीं किया जाना चाहिए।

22.4.2 यदि चयनित एयरलाइन प्रचालक प्रति सप्ताह आरसीएस उड़ानों की संख्या केवल कम करना चाहता है, जो खंड 22.4.1 के नियमों के तहत नहीं है, तो इसकी अनुमति प्रथम प्रचालन वर्ष की समाप्ति के बाद ही दी जाएगी। ऐसे बदलाव के लिए कार्यान्वयन एजेंसी से पहले अनुमोदन प्राप्त करना होगा, और यह न्यूनतम तीन (3) माह तक लागू रहेगा। तदनुसार, चयनित एयरलाइन प्रचालक के लिए न्यूनतम कार्यनिष्पादन विनिर्देश प्रति सप्ताह संशोधित आरसीएस उड़ानों के आधार पर परिकलित किए जाएँगे।

22.4.3 यात्रियों को परेशानी से बचाने के लिए, एयरलाइन को उड़ान प्रचालन की अनुसूची में बदलाव के विषय में यात्रियों को पहले से सूचित करने के डीजीसीए के प्रासंगिक नियमों का पालन करना होगा। किसी भी संशय से बचने के लिए, चयनित एयरलाइन प्रचालक को योजना के तहत किसी भी अतिरिक्त उड़ान पर कोई लाभ या छूट नहीं दी जाएगी, जो प्राथमिक क्षेत्रों को संपर्कता प्रदान करने वाले आरसीएस मार्ग के लिए प्रति सप्ताह चौदह (14) प्रस्थान से अधिक और प्राथमिक क्षेत्र के अतिरिक्त अन्य क्षेत्रों को जोड़ने वाले आरसीएस मार्ग के लिए प्रति सप्ताह सात (7) प्रस्थान से अधिक हो।

22.5 चयनित एयरलाइन प्रचालक को डीजीसीए के नियमों के अनुसार चार्टर उड़ान चलाने की अनुमति होगी, बशर्ते कि योजना के तहत प्रस्तावित अनुसूची और सेवा के स्तर या अन्य किसी शर्तों पर कोई असर न पड़े।

23. योजना से बहिर्गमन

23.1 कोई भी चयनित एयरलाइन प्रचालक, प्रचालन वर्ष 1 के बाद किसी भी समय किसी भी वजह से किसी भी आरसीएस मार्ग पर आरसीएस उड़ान प्रचालन बंद कर सकता है। आरसीएस उड़ान प्रचालन बंद होने की स्थिति में, यदि चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के तहत कोई गलती नहीं करता है, तो कार्यनिष्पादन गारंटी चयनित एयरलाइन प्रचालक को वापस कर दी जाएगी।

23.2 यद्यपि, यदि कोई चयनित एयरलाइन प्रचालक किसी भी आरसीएस मार्ग पर प्रचालन का 1 वर्ष पूरा होने से पहले आरसीएस उड़ान प्रचालन बंद कर देता है, तो चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के नियम एवं शर्तों के अनुसार कार्यनिष्पादन गारंटी आंशिक या पूरी तरह से ज़ब्त हो जाएगी।

23.3 इस योजना के खंड 4.4.2 के अनुसार, यदि किसी भी समय यह योजना बंद कर दी जाती है, तो चयनित एयरलाइन प्रचालक को कार्यनिष्पादन गारंटी वापस कर दी जाएगी।

इस योजना के तहत अन्य प्रावधानों के होते हुए भी, किसी चयनित एयरलाइन प्रचालक को, चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के तहत निर्धारित नियम और शर्तों के अनुसार, योजना के तहत अपने अधिकार किसी दूसरे एयरलाइन प्रचालक को सौंपने की अनुमति होगी, जिसके पास चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के तहत अपेक्षित उसी प्रकार के एयरक्राफ्ट के लिए वैध एओपी हो, बशर्ते चयनित एयरलाइन प्रचालक ने किसी भी आरसीएस मार्ग पर आरसीएस उड़ान प्रचालन शुरू होने की तिथि से कम से कम छह (6) महीने का प्रचालन पूरा कर लिया हो।

तथापि, कार्यान्वयन एजेंसी किसी चयनित एयरलाइन प्रचालक को, चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के तहत बताए गए नियम और शर्तों के अनुसार, मामला-दर-मामला आधार पर, किसी दूसरे एयरलाइन प्रचालक को योजना या उससे जुड़े चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के तहत अपने अधिकार सौंपने की अनुमति देने का विकल्प भी चुन सकती है, जिसके पास चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के तहत अपेक्षित उसी तरह के एयरक्राफ्ट के लिए वैध एओपी हो, यह चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के पूरा होने के बाद किसी भी समय किया जा सकता है। यह समनुदेशक (असाइनर) द्वारा प्रस्तुत किए गए ऐसे समनुदेशन (असाइनमेंट) को सही ठहराने वाले कारकों के कार्यान्वयन एजेंसी के आकलन पर आधारित होगा। समनुदेशिती (असाइनी) को समनुदेशन (असाइनमेंट) अनुबंध पूरा होने के 2 माह के भीतर, जैसा भी मामला हो, आरसीएस मार्ग या आरसीएस मार्गों पर अपना प्रचालन शुरू करना होगा। कार्यान्वयन एजेंसी स्थिति के विश्लेषण के आधार पर समनुदेशिती (असाइनी) के लिए इस समयावधि को बढ़ाने का विकल्प भी चुन सकती है।

24. चयनित एयरलाइन प्रचालक के लिए रिपोर्टिंग के दायित्व

24.1 प्रत्येक माह की समाप्ति पर चयनित एयरलाइन प्रचालक को क्षेत्रीय संपर्कता कोष (आरसीएफ़) में से वीजीएफ़ का भुगतान किया जाएगा।

24.2 वीजीएफ़ के मासिक भुगतान के अनुमोदन हेतु, आरसीएस मार्ग के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक को विनिर्दिष्ट पैरामीटर के अनुसार जानकारी प्रस्तुत करनी होगी, कार्यान्वयन एजेंसी इसका उपयोग चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के निर्धारित नियम एवं शर्तों के अनुपालन की निगरानी के लिए करेगी।
24.2.1 चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध की अनुसूची 'बी' और 'सी' के अनुसार प्रचालन विवरण।

24.2.2 इसके अतिरिक्त, चयनित एयरलाइन प्रचालक को चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध में उल्लिखित आरसीएस से जुड़ी विशिष्ट जानकारी जमा करनी होगी।

25. निधियों का संवितरण

25.1 चयनित एयरलाइन प्रचालक को केवल एक माह में प्रचालित आरसीएस उड़ानों की आरसीएस सीटों के लिए वीजीएफ़ का संवितरण किया जाएगा। यदि, चयनित एयरलाइन प्रचालक को संवितरित किए गए वीजीएफ़ पर जीएसटी लागू होता है, तो जीएसटी का हिस्सा आरसीएफ़ से देना होगा।

25.2 चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा खंड 24 के अनुसार, एक माह के दौरान प्रचालित आरसीएस उड़ानों से जुड़ी सारी जानकारी कार्यान्वयन एजेंसी को देनी होगी।

25.3 कार्यान्वयन एजेंसी चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध की शर्तों के अनुपालन हेतु चयनित एयरलाइन प्रचालक से मिली जानकारी की जांच करेगी।

25.4 चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के तहत, चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा की गई किसी भी गलती के समायोजन के पश्चात रिपोर्टिंग अवधि के दौरान आरसीएस मार्ग पर प्रचालित प्रत्येक आरसीएस उड़ान के लिए, भरी गई सीटों का विचार किए बिना परिनियोजित सभी आरसीएस सीटों के लिए, कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा चयनित एयरलाइन प्रचालक को वीजीएफ़ का वितरण किया जाएगा।

25.5 योजना के तहत प्रोत्साहन/समर्थन इस आधार पर दिए जाते हैं कि चयनित एयरलाइन प्रचालक किसी आरसीएस उड़ान (जिसमें नॉन-आरसीएस सीट भी शामिल हैं) पर अन्य कोई यात्री सीट बेचने से पहले आरसीएस सीटों को बेचेगा। लेकिन, यह प्रतिबंध "बिज़नेस क्लास" सीटों (या अन्य कोई शब्द जिसका इस्तेमाल चयनित एयरलाइन प्रचालक उन सीटों की पहचान करने के लिए कर सकता है जो डिज़ाइन, फ़ॉर्म, फ़ैक्टर और/या व्यवस्था के अनुसार दूसरी उपलब्ध सीटों से अलग हैं, और जिनका एयरक्राफ्ट केबिन सीटिंग अरेंजमेंट में एक साफ़, सुस्पष्ट अलग अनुभाग है) पर लागू नहीं होगा। किन्तु, यात्री के पास हर समय आरसीएस सीटों और ऐसी "बिज़नेस क्लास" सीटों में से चुनने का विकल्प होना चाहिए और जब आरसीएस उड़ान में आरसीएस सीटें उपलब्ध हों तो उन्हें ऐसी "बिज़नेस क्लास" सीटें खरीदने के लिए मजबूर नहीं किया जाना चाहिए। हालांकि, चयनित एयरलाइन प्रचालक को संबंधित डीजीसीए दिशानिर्देशों के अनुसार, आरसीएस सीटों के साथ वैकल्पिक/ अनियंत्रित सेवाएँ, यदि कोई हो, बेचने की अनुमति दी जा सकती है।

25.6 कार्यान्वयन एजेंसी, स्वतंत्र लेखापरीक्षकों के माध्यम से समय-समय पर अन्य बातों के साथ-साथ इस मामले पर किसी चयनित एयरलाइन प्रचालक के कार्यनिष्पादन की समीक्षा /लेखापरीक्षा कर सकती है। इस नियम को तोड़ने पर लागू सज़ा कार्यान्वयन एजेंसी और चयनित एयरलाइन प्रचालक के बीच संपन्न चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध में निर्दिष्ट होगी। किसी भी चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा ऐसी निगरानी को सरल बनाने के लिए अपने चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के समाप्त होने के बाद कम से कम 3 वर्ष तक प्रासंगिक रिकॉर्ड रखना अपेक्षित है।

25.6.1. नागर विमानन मंत्रालय यह मानता है कि विमानन उद्योग में टिकट रद्द करना एक सामान्य व्यवसाय है और कुछ यात्री उडान प्रस्थान करने से पहले अपनी आरसीएस सीटों को रद्द कर सकते हैं, जिससे चयनित एयरलाइन प्रचालक को ऐसी आरसीएस सीटों को दोबारा बेचने के लिए काफ़ी समय नहीं मिल पाता है। ऐसे में कोई भी आरसीएस सीट, जो किसी यात्री के रद्द करने की वजह से नहीं बिकती है, उसे ऊपर दिए गए खंड 25.5 के मकसद से बिकी हुई माना जाएगा। हालांकि, प्रासंगिक जानकारी (यात्री की पहचान इत्यादि) के मामले में ऐसे रद्दीकरण को साबित करने की ज़िम्मेदारी चुने हुए एयरलाइन प्रचालक की होगी।

भाग बी : विमानक्षेत्र विकास के लिए रूपरेखा

विमानक्षेत्र विकास का उद्देश्य एवं मार्गदर्शी सिद्धान्त

26. योजना के अंतर्गत विमानक्षेत्र विकास की आवश्यकता

26.1. यह अध्याय विमानक्षेत्र विकास के अनुपूरक और साथ चलने वाली प्रकिया के बारे में वर्णन करता है जबकि योजना दस्तावेज का भाग ए आरसीएस मार्गों की पहचान करने और उन्हें अवार्ड करने की प्रक्रिया को चित्रित करता है।

26.2. एयरलाइनों को असेवित एवं अल्पसेवित हवाईअड्डों से जोड़ने में समर्थ कर क्षेत्रीय सम्पर्कता को बढ़ाने के लिए, ऐसी अवसंरचना बनाना ज़रूरी है जो इस क्षेत्र में विमान सम्पर्कता की ज़रूरत को पूरा कर सके।

26.3. देश भर में पहले से उपलब्ध कई हवाई पट्टियों जिनमे से अधिकाशतः असेवित है, की मौजूदगी को देखते हुए नागर विमानन द्वारा एयरलाइन्स की मदद करना ज़रूरी है, खासकर उन एयरलाइन्स की जो अभी प्रारंभिक चरण में हैं या जिनका प्रचालन सीमित है। यह सपोर्ट अलग-अलग घटकों के आधार पर विकास के लिए इन संभाव्य विमानक्षेत्र के एक सबसेट को पहचानकर और उन्हें प्राथमिकता देकर मिल सकता है।

26.4. इससे एयरलाइन प्रचालकों और दूसरे हितधारकों का नागर विमानन मंत्रालय की योजना के प्रति प्रतिबद्दता और क्षेत्रीय सम्पर्कता बढ़ाने के उद्देश्य पर भरोसा बढ़ेगा।

26.5. इसके अलावा, हिमालय और उत्तर-पूर्वी राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों के साथ-साथ द्वीप क्षेत्रों के कई इलाकों में नागर विमानन सम्पर्कता की कमी बनी हुई है, क्योंकि अवसंरचना की कमी की वजह से हेलीकॉप्टर प्रचालक सेवा प्रदान करने से कतराते हैं। सम्पर्कता की यह कमी व्यावसायिक प्रचालन को हतोत्साहित करती है और इन दूरदराज के इलाकों में आपातकालीन रिस्पॉन्स क्षमताओं को क्षीण करती है। वाणिज्यिक व्यवहार्यता की जाँच करने और चिन्हित प्राथमिक क्षेत्रों में आपातकालीन सेवाओं की तैयारी बढ़ाने के लिए इन अवसरंचनाओं की कमियों को दूर करना ज़रूरी है। इसी तरह, देश के कई आकांक्षापूर्ण जिलों में विमान सम्पर्कता की कमी है। इन जगहों पर सहायक अवसंरचना की कमी के कारण, हेलीकॉप्टर सम्पर्कता वायु सम्पर्कता का सबसे अच्छा तरीका हो सकता है, जब तक कि इन जगहों पर फिक्स्ड-विंग विमान सम्पर्कता की ज़रूरत न हो।

26.6 परिणामस्वरूप, योजना के अवसंरचना विकास लक्ष्यों के अंतर्गत, ऐसे इलाकों में हेलीपोर्ट बनाए जाएंगे, भले ही उन्हें बोलीकर्ता ने मार्गों या नेटवर्क के लिए चुना हो।

26.7. इन क्षेत्रों में चुनौतीपूर्ण भू-भाग और कम आबादी होने की वजह से, लोगों को स्वास्थय और शिक्षा जैसी ज़रूरी सेवाएं पाने के लिए प्रायः लंबी और दुर्गम यात्रा करनी पड़ती है। विमान यातायात शुरू होने से यात्रा का समय बहुत कम हो जाएगा, महत्वपूर्ण संसाधनों तक सुगम्य पहुँच में सुधार होगा और आपातकालीन स्थिति में समय पर मदद मिल सकेगी।

26.8. नागर विमानन मंत्रालय ने एनएसओपी के अंतर्गत सीप्लेन और हेलीकॉप्टर प्रचालन के लिए दिशानिर्देश जारी किए है। परिणामस्वरूप, जो वॉटर एयरोड्रोम और हेलीपोर्ट खास तौर पर एनएसओपी प्रचालन के दिशानिर्देश के अनुसार बनाए गए हैं, वे भी योजना के अंतर्गत बजट सहायता के पात्र होंगे।

27. **विमानक्षेत्र विकास के लिए मार्गदर्शी सिद्धान्त**

27.1 नागर विमानन मंत्रालय, भाविप्रा के एनएडीपी 2047, प्रधानमंत्री गति शक्ति और भाविप्रा या रक्षा मंत्रालय से भाविप्रा हवाईअड्डो के लिए मिली मंज़ूरी के आधार पर हवाईअड्डों की एक प्रधान सूची तैयार करेगा।

27.2. उसके बाद यह सूची चैलेंज मोड फ्रेमवर्क के अंतर्गत संबंधित राज्य सरकारों और केंद्र शासित प्रदेशों (UTs) के साथ साझा की जाएगी। इस फ्रेमवर्क के अंतर्गत, राज्य सरकारों और केन्द्र शासित प्रदेशों को प्राथमिकता से प्रधान सूची से हवाईअड्डों/हवाई पट्टियों को चयनित करने के लिए आमंत्रित किया जाएगा। हर नामांकन को क्षेत्रीय मांग और तैयारी वाले खास मापदण्डों पर जांचने के लिए एक आसान और पारदर्शीक स्कोरिंग प्रणाली का प्रयोग किया जाएगा।

27.2.1. उनकी प्रतिक्रियाओं के बाद, सभी नामाकंनो का स्कोर निर्धारित हो जाने पर शीर्ष 50 हैलीपोर्ट (या पीईसी द्वारा तय की गई कोई अन्य संख्या) का चयन पारदर्शी और चरणबद्ध तरीके से किया जाएगा। यह चयन योजना के अंतर्गत समावेशन और विकास के लिए खण्ड 28 के संदर्भ में होगा।

27.2.2. नागर विमानन मंत्रालय समय-समय पर, जब भी आवश्यक समझे, चैलेंज मोड फ्रेमवर्क को दोबारा से चला सकता है।

27.3. हेलीपोर्ट के मामले में, आकांक्षी जिलों और प्राथमिक क्षेत्रों के उन जिलों में एक हेलीपोर्ट को चयन या प्राथमिकता दी जाएगी, जहां कोई हेलीपोर्ट या हवाईअड्डा विकासाधीन या प्रचालन में नहीं हैं।

27.3.1. राज्य सरकारों और केन्द्र शासित प्रदेशों को हेलीपोर्ट बनाने के लिए संभाव्य जगहों को चयनित करने के लिए बुलाया जाएगा और हर नामांकन को इलाके की ज़रूरतों और तैयारी वाले खास मापदण्डों पर जांचने के लिए एक आसान और पारदर्शी स्कोरिंग प्रणाली का इस्तेमाल किया जाएगा।

27.3.2 उनकी प्रतिक्रियाओं के बाद, सभी नामाकंनो का स्कोर निर्धारित हो जाने पर शीर्ष 60 हैलीपोर्ट (या पीईसी द्वारा तय की गई कोई अन्य संख्या) का चयन पारदर्शी और चरणबद्ध तरीके से किया जाएगा। यह चयन योजना के अंतर्गत समावेशन और विकास के लिए खण्ड 29 के संदर्भ में होगा।

27.3.3 नागर विमानन मंत्रालय समय-समय पर, जब भी आवश्यक समझे, चैलेंज मोड फ्रेमवर्क को दोबारा से चला सकता है।

27.4. इस प्रक्रिया का मुख्य उद्देश्य उन असेवित हवाईअड्डो/हेलीपोर्ट्स/वॉटर एयरोड्रोम्स की सूची बनाना है जिन्हें अवार्ड के लिए प्राथमिकता योजना में शामिल किया जा सकता है। विमानक्षेत्रों की यह सूची मार्ग की संधारणीयता और व्यवहार्य विमानक्षेत्र प्रचालन की संभावना, साथ ही विमानक्षेत्रो के विकास के लिए जेस्टेशन अवधि को ध्यान में रखकर चुनी जाएगी।

27.5. सभी अल्पसेवित हवाईअड्डे / वॉटर एयरोड्रोम, विमानक्षेत्रो की प्राथमिकता सूची का हिस्सा बन जाएंगे, जिन्हें प्राथमिकता अवॉर्ड के लिए योजना में शामिल किया जाएगा।

27.6 इन असेवित/हेलीपोर्ट/वॉटर एयरोड्रोम का विकास और उनके विकास पर हुए खर्च का अनुमोदन एवं भुगतान, प्रतिपूर्ति के आधार पर, एक परियोजना मुल्यांकन समिति ("पीईसी") द्वारा किया जाएगा।

यह पीईसी के समान संरचना का पालन करेगा, जिसने पूर्ववर्ती "असेवित/अल्पसेवित हवाई अड्डों, हेलीपोर्टों और जल एयरोड्रोमों के पुनरुद्धार और विकास" योजना की देखरेख की थी, जिसमें नागर विमानन मंत्रालय, नीति आयोग, डीओई एवं एमओएफ का प्रतिनिधित्व था।

27.7 पीईसी योजना के अंतर्गत दिए जाने वाले असेवित और अल्पसेवित हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/वाटर एयरोड्रोम पर प्रतिपूर्ति के आधार पर किए गए प्रचालन व्यय के अनुमोदन के लिए भी जिम्मेदार होगा।

27.7.1. प्रचालन व्यय का अर्थ हवाईअड्डों, हेलीपोर्ट या वॉटर एयरोड्रोम पर संचार दिक्चालन निगरानी (सीएनएस), विमान यातायात प्रबंधन (एटीएम) और भारतीय मौसम विज्ञान विभाग (IMD) सेवाएं देने में लगने वाली जनशक्ति लागत होगा, या जैसा भी मामला हो।

27.7.2. इन खर्चों की भरपाई इन सेवाओं पर हुए असल खर्च के बराबर की जाएगी, जिसमें से विमानक्षेत्र के दूसरे प्रचालन व्यय को पूरा करने के बाद विमानक्षेत्र पर जमा हुए किसी भी अतिरिक्त राजस्व को घटा दिया जाएगा।

27.7.3. हवाईअड्डा प्रचालक, प्रतिपूर्ति अवधि और हवाईअड्डे के प्रचालन घंटों के दौरान, अपने खर्च पर, हवाईअड्डे का प्रचालन और रख-रखाव करेगा ताकि सेवाओं का उपयुक्त स्तर सुनिश्चित किया जा सके।

27.7.4. इस प्रकार के सेवा स्तर का आकलन और मूल्यांकन, यात्री सेवा गुणवता मापदण्ड कार्य-पद्धति के अनुसार किया जाएगा, जो भाविप्रा ग्राहक संतुष्टि सर्वे ("सीएसएस") रेटिंग फ्रेमवर्क में बताए गए हैं, जिसे भाविप्रा अपने हवाईअड्डों के लिए अपनाता है और अनुसरण करता है (जैसा कि समय-समय पर बदला, या अद्यतन किया गया है) ("सीएसएस फ्रेमवर्क")।

27.7.5. योजना के अंतर्गत अपने दूसरे उतरदायित्वों पर पूर्वाग्रह के बिना, हवाईअड्डा प्रचालक यह सुनिश्चित करेगा कि हवाईअड्डा निम्नलिखित मापदण्डों ("कम से कम सीएसएस आवश्यकताएं") के मामले में न्यूनतम 4.0 (5.0 में से) की औसत सीएसएस रेटिंग प्राप्त करे और बनाए रखे।

27.7.5.1. रेस्टोरेंट/खान-पान सुविधाएं (क्रम संख्या 12)

27.7.5.2. वॉशरूम टॉयलेट की उपलब्धता (क्रम संख्या 26)

27.7.5.3. वॉशरूम/टॉयलेट की सफाई (क्रम संख्या 27)

27.7.5.4. प्रतीक्षालय / गेट क्षेत्र की सुविधा (क्रम संख्या 28)

27.7.5.5. हवाईअड्डा टर्मिनल की सफाई (क्रम संख्या 29)

27.7.6. सीएसएस की न्यूनतम आवश्यकताओं को पूरा न कर पाने के परिणाम।

27.7.6.1. यदि हवाईअड्डा प्रचालक भाविप्रा द्वारा किए गए लगातार दो (2) अर्द्धवार्षिक सर्वे के लिए सीएसएस की न्यूनतम आवश्यकताओं को पूरा करने में असफल रहता है, तो इस करार या लागू कानून के अंतर्गत प्राधिकरण प्राप्त किसी भी दूसरे अधिकार या उपाय के पूर्वाग्रह के बिना, प्राधिकरण खंड 27.7.2 के अंतर्गत हवाईअड्डा प्रचालक को वापस लौटाई जाने वाली राशि में से पच्चीस प्रतिशत (25%) के समान राशि की कटौती और/या क्षतिपूर्ति करने का हकदार होगा।

27.7.6.2. खंड 27.7.6.1 के अंतर्गत कटौती केवल ऐसी असफलता के दूसरी (2nd) क्रमागत अर्धवार्षिक अवधि से लागू होगी जिसके लिए हवाईअड्डा प्रचालक सीएसएस की न्यूनतम आवश्यकताओं को पूरा करने में असफल रहता है, और अगले प्रत्येक छह माह के लिए नियमित आधार पर लागू होती रहेगी, जब तक कि वह पहली अर्धवार्षिक अवधि शुरू न हो जाए जिसमें हवाईअड्डा प्रचालक सीएसएस की न्यूनतम आवश्कताओं को पूरा करता हो। ("नवीनीकरण अर्धवार्षिक अवधि ")

27.7.6.3. प्राधिकरण संबंधित तिमाही के लिए खंड 27.7.2 के अंतर्गत देय प्रतिपूर्ति से समायोजन कर और/या इस करार के अंतर्गत हवाईअड्डा प्रचालक को देय किसी भी अन्य राशि के विरूद्ध क्षतिपूर्ति कर ऐसी कटौती कर सकता है।

27.7.7. अनुमोदित गैर-प्रचालन अवधि जो विमानक्षेत्र के नियंत्रण से बाहर (मौसम/कम दृश्यता, नोटम/रनवे बंद होना, अप्रत्याशित घटना/महामारी आदि के कारण बंद होना) को छोडकर प्रतिपूर्ति योजना के अंतर्गत केवल निरंतर प्रचालन अवधि के लिए ही मान्य होगा।

27.7.7.1. यदि विमानक्षेत्र पर सभी आरसीएस उडानों को दो (2) माह से अधिक के लिए निलंबित या बंद कर दिया जाता है, तो इस दो माह की अवधि समाप्त होने के बाद प्रचालन प्रतिपूर्ति व्यय (opex) स्वीकृत नहीं होगा। यह अयोग्यता शेष प्रतिपूर्ति अवधि तक, या आरसीएस उडान के पुनः शुरू होने तक, जो भी पहले हो, जारी रहेगी, जब तक कि पीईसी योग्यता के आधार पर छूट को स्वीकृति न दी जाए ।

27.7.8. हवाईअड्डों, हेलीपोर्ट या वॉटर एयरोड्रोम के लिए प्रतिपूर्ति योजना के प्रत्येक वर्ष की अवधि के लिए नागर विमानन मंत्रालय द्वारा निर्धारित वार्षिक सीमा तक ही सीमित होगी, जैसा भी मामला हो।

28. हवाईअडों के विकास हेतु चैलेंज मोड फ्रेमवर्क के अंतर्गत योग्यता और स्कोरिंग मानदण्ड

28.1.प्रत्येक राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश को अपने हवाईअड्डों/हवाईपट्टियों का औपचारिक आकलन करने से पूर्व निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत करनी होगी:

28.1.1. राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश प्रतिबद्धता: हवाईअड्डा को एक औपचारिक समर्थित पत्र के साथ नामित करें, साथ ही खण्ड 28.3 में बताए गए मानदण्डों के अनुसार हवाईअड्डा की क्षमता प्रदर्शन वाला एक प्रस्ताव भी प्रस्तुत करें।

28.1.2. हवाईअड्डे तक पहुंच: हवाईअड्डों का विकास पूरा होने पर, पक्की सड़कों और सार्वजनिक यातायात के लिए लिखित आश्वासन।

28.1.3. राज्य सेवा करार की निष्पादित प्रति।

28.2. जो प्रस्ताव खण्ड 28.1 को पूरा नहीं करते हैं, उन्हें स्कोरिंग के लिए अयोग्य घोषित कर दिया जाएगा।

28.3 राज्य सरकारों और केन्द्र शासित प्रदेशों के प्रस्तावों का मूल्यांकन नीचे दिए गए उप-खण्डों में बताए गए स्कोरिंग मानदण्डों के अनुसार किया जाएगा:

28.3.1. राज्य सरकार की प्रतिबद्धता (ए): ये मानदण्ड भूमि प्रावधान, सुगम्यता और वित्तीय सहयोग का आकलन करते हैं। अधिकतम अंक = 50

क्रम सं	मानदण्ड	अपेक्षाएँ	अंक
1	हवाई अड्डा विकास के लिए वित्तीय योगदान	राज्य सरकार/केन्द्र शासित प्रदेश योजना लागत का 25% हिस्सा देंगे।	5
		राज्य सरकार/केन्द्र शासित प्रदेश योजना लागत का 20% हिस्सा देंगे।	4
		राज्य सरकार/केन्द्र शासित प्रदेश योजना लागत का 15% हिस्सा देंगे।	3
		राज्य सरकार/केन्द्र शासित प्रदेश योजना लागत का 10% हिस्सा देंगे।	2
		कोई योगदान नहीं	1
2	हवाई अड्डे तक सब्सिडी वाली परिवहन कनेक्टिविटी	शहर/नगर के सबसे नजदीकी केन्द्र से हवाईअड्डे तक फ्री पिक अप/ड्रॉप ऑफ़	15
		शहर/नगर के सबसे नजदीकी केन्द्र से हवाईअड्डे तक शुल्क के साथ सार्वजनिक परिवहन का प्रावधान	10
		कोई सार्वजनिक परिवहन सेवा उपलब्ध नहीं	1
3	उपयोगिता और अनुषंगी लागतों में योगदान (संपति/नगर पालिक कर)	उपयोगिता लागत और दूसरे अनुषंगी लागतों में 100% छूट	5
		उपयोगिता लागत और दूसरे अनुषंगी लागतों में 75% छूट	3
		राज्य सेवा अनुबंध के परे कोई विशेष दर नहीं।	1
4	एविएशन टर्बाइन फ्यूल पर वैट में कमी	एविएशन टर्बाइन फ्यूल पर 0% वैट	5
		एविएशन टर्बाइन फ्यूल पर 0.5% वैट	3
		समझौता ज्ञापन के परे कोई कटौती नहीं	1
5	मार्केटिंग और प्रमोशन योजना/बजट	आरसीएस उडानें शुरू होने पर प्रत्येक हवाईअड्डा के लिए सालाना बजट ≥ रू 10 लाख	10
		आरसीएस उडानें शुरू होने पर प्रत्येक हवाईअड्डे के लिए रू 5 से 10 लाख के बीच का वार्षिक बजट।	5
		आरसीएस उडानें शुरू होने पर प्रत्येक हवाईअड्डे के लिए वार्षिक बजट < 5 लाख	1

6	सीएनएस, एटीएम और आईएमडी के लिए ओऐंडएम जनशक्ति लागत में योगदान	जनशक्ति लागत का 100%	**5**
		जनशक्ति लागत का 50%	3
		जनशक्ति लागत का 0%	1
7	तेल मार्केटिंग कंपनियों के लिए ज़मीन के किराए में छूट	राज्य सरकार/केन्द्र शासित प्रदेश 100% छूट देगा	5
		राज्य सरकार/केन्द्र शासित प्रदेश 50% छूट देगा	3
		कोई छूट उपलब्ध नहीं	1

28.3.2. क्षेत्रीय संपर्कता और लोकेशन (बी): ये मानदंड प्रस्तावित साइट की लोकेशन और क्षेत्रीय सेटिंग का आकलन करते हैं। अधिकतम अंक= 20

क्रम सं	**मानदंड**	**अपेक्षाएं**	**अंक**
1	प्रमुख हवाई अड्डे से निकटता	300 किमी से अधिक सड़क दूरी (प्राथमिकता वाले इलाकों हेतु 150 किमी)	10
		151–300 किमी सड़क दूरी (प्राथमिकता वाले इलाकों के लिए 76 - 150 kमीटर)	5
		150 किमी तक सड़क दूरी (प्राथमिकता वाले इलाकों हेतु 75 किमी)	1
2	प्रस्तावित हवाई अड्डे का स्थान	प्राथमिकता वाले क्षेत्र	10
		अन्य राज्य	1

28.3.3. अवसंरचना तत्परता (सी): यह मानदंड वर्तमान या सुलभता से अपग्रेड की जा सकने वाली सुविधाओं पर केन्द्रित हैं। अधिकतम अंक = 20

क्रम सं	मानदंड	अपेक्षाएं	अंक
1	रनवे की संभाव्य लंबाई	प्राथमिकता क्षेत्र में लोकेशन हेतु , रनवे की संभाव्य लंबाई >800मीटर	5
		प्राथमिकता क्षेत्र में लोकेशन हेतु , रनवे की संभाव्य लंबाई <800मीटर	1
		प्राथमिकता क्षेत्र के अतिरिक्त अन्य स्थानों हेतु, रनवे की संभाव्य लंबाई ≥1,800 मीटर	5
		प्राथमिकता क्षेत्र के अतिरिक्त अन्य स्थानों हेतु, रनवे की संभाव्य लंबाई >1,200मीटर और <1,800 मीटर	3
		प्राथमिकता क्षेत्र के अतिरिक्त दूसरे स्थानों हेतु, रनवे की संभाव्य लंबाई <1,200मीटर	1

2	उपरोक्त प्रस्तावित रनवे के विकास हेतु भूमि **प्रावधान**	पूर्णतया उपलब्ध और भारग्रस्त रहित	**10**
		आंशिक रूप से उपलब्ध या भारग्रस्त	1
3	रनवे की स्थिति	कारपेटिड	5
		कारपेटिड रहित	1

28.3.4. **कैचमेंट क्षेत्र और पर्यटन विकास (डी): यह मानदंड आर्थिक कवरेज और पर्यटन विकास के साथ मूल्यांकन करता हैं। अधिकतम अंक = 10**

क्रम सं	**मानदंड**	**अपेक्षाएं**	**अंक**
1	औद्योगिक कॉरिडोर (डीपीआईआईटी सूची से), एसईज़ेड (भारत में विशेष आर्थिक क्षेत्र सूची से), सीईज़ेड (सागरमाला परियोजना के अंतर्गत विकसित किए गए सीईज़ेड की सूची), औद्योगिक पार्क (आईआईएलबी सूची)	औद्योगिक कोरिडोर के 50 किमी परिधि में /एसईजेड/सीईजेड/औद्योगिक पार्क (संबंधित आधिकारिक सूची के अनुसार)	5
		औद्योगिक कॉरिडोर/एसईजेड/सीईजेड/औद्योगिक पार्क के 75 किमी परिधि में (संबंधित आधिकारिक सूची के अनुसार)	3
		कोई कॉरिडोर /एसईजेड/सीईजेड/औद्योगिक पार्क नहीं (संबंधित आधिकारिक सूची के अनुसार) 75किमी परिधि में	1
2	युनेस्को हेतु अंतरराष्ट्रीय स्तर पर मान्यता, पर्यटन के लिए राष्ट्रीय स्तर पर मान्यता और संबंधित एसजी/यूटी पर्यटन मंत्रालय हेतु क्षेत्रीय स्तर पर मान्यता वाली साइट	राष्ट्रीय या अंतरराष्ट्रीय स्तर पर ~50 किमी के अंदर कोई विशेष/मान्यता प्राप्त स्थान (जैसे, युनेस्को, मुख्य तीर्थस्थल)	5
		100 किमी के अंदर क्षेत्रीय रूप से महत्वपूर्ण स्थल	3
		100 किमी के अंदर कोई क्षेत्रीय रूप से महत्वपूर्ण स्थल नहीं है	1

28.3.5. 28.1 के अनुसार प्रत्येक पात्र साइट के लिए , प्रत्येक उप-मानदंड में सीमा के अनुसार अंक आवंटित किए जाएंगे, जिसमें अधिकतम 100 अंक होंगे = ए(50) + बी(20) + सी(20) + डी(10)

28.4 खंड 28.3 में दिए गए प्रस्तावों को उनके प्राप्त स्कोर के अनुसार अवरोही क्रम में लगाया जाएगा। सर्वोच्च 50 या पीईसी द्वारा निर्धारित संख्या के प्रस्तावों को स्कीम दस्तावेजों में अनुलग्नक 1बी के रूप में सम्मिलित किया जाएगा।

29. हेलीपोर्ट के विकास हेतु पात्रता और स्कोरिंग मानदंड चैलेंज मोड फ्रेमवर्क ।

29.1 प्रत्येक राज्य/संघ शासित प्रदेश को निम्नलिखित खंड में बताई गई जानकारी देनी होगी:

29.1.1. क्या प्रस्ताव वर्तमान हेलीपोर्ट या ग्रीनफील्ड हेलीपोर्ट (भूखंड) के विकास हेतु है?

29.1.2. प्रस्तावित हेलीपोर्ट की जानकारी:

1	प्रस्तावित हेलीपोर्ट का नाम	
2	प्रस्तावित हेलीपोर्ट का स्थान	राज्य/संघ शासित प्रदेश:
		ज़िला:
		गाँव/कस्बा/शहर:
		लोकेशन कोऑर्डिनेट्स: *डिग्री, मिनट, सेकंड (डीएमएस) फ़ॉर्मेट में डालें* अक्षांश: उदाहरण: डीडी ° एमएमएसएस" एन देशांतर: उदाहरण: डीडी ° एमएमएसएस" ई

29.1.3. न्यूनतम पूर्वापेक्षाएँ

1	प्रस्तावित हेलीपोर्ट का स्थान (प्राथमिकता क्षेत्र या आकांक्षी जिला)	☐ प्राथमिकता क्षेत्र
		☐आकांक्षी जिला
		☐दोनों
		☐कोई नहीं (इस विकल्प का चयन करने पर नामांकन रद्द कर दिया जाएगा)
2	क्या उसी जिले में कोई हवाई अड्डा/हेलीपोर्ट (प्रचलित/डबल्यूआईपी/प्रस्तावित) उपलब्ध है?	☐हाँ (इस विकल्प का चयन करने पर नामांकन रद्द कर दिया जाएगा)
		☐नहीं
3	प्रस्तावित हेलीपोर्ट/भूखंड केवल प्रयोग हेतु उपलब्ध है और यह किसी साझा जगह जैसे सरकारी संगठन/संस्थान/दफ़्तर, यूनिवर्सिटी, पुलिस मैदान आदि के अंदर नहीं है।	☐हाँ (केवल उपयोग के लिए)
		☐नहीं (शेयर्ड फैसिलिटी) (इस विकल्प का चयन करने पर नामांकन रद्द कर दिया जाएगा)

4	प्रस्तावित हेलीपोर्ट/भूखंड का पूर्ण स्वामित्व	☐हाँ (केवल उपयोग के लिए)
		☐नहीं (इस विकल्प का चयन करने पर नामांकन रद्द कर दिया जाएगा)
5	प्रस्तावित हेलीपोर्ट के लिए 80मीx80 मी क्षेत्रफल की भारग्रस्तता मुक्त भूमि उपलब्ध है	☐हाँ
		☐नहीं (कारण बताएं) इस विकल्प का चयन करने पर नामांकन रद्द कर दिया जाएगा

29.2 राज्यों सरकारों एवं संघ राज्य क्षेत्र के प्रस्तावों का मूल्यांकन नीचे दिए गए उप-खंडों में बताए गए स्कोरिंग मानदंडो के अनुसार किया जाएगा:

29.2.1 राज्य सरकार की प्रतिबद्धताएँ (ए): ये मानदंड **भूमि प्रावधान और वित्तीय योगदान का** मूल्यांकन करते हैं **। अधिकतम अंक = 35**

क्रम सं	**मानदंड**	**अपेक्षाएँ**	**अंक**
1	परियोजना लागत में राज्य/ संघ राज्य क्षेत्र का भाग	परियोजना लागत का **25%**	10
		परियोजना लागत का **20%**	8
		परियोजना लागत का **15%**	6
		परियोजना लागत का **10%**	4
		कोई योगदान नहीं	2
2	**उपयोज्यता और सहायक लागतों में योगदान (भूमि/नगर पालिका कर)**	**उपयोज्यता लागत और अन्य अनुषंगी लागत में 100% छूट**	10
		उपयोज्यता लागत और अन्य अनुषंगी लागत में 75% की छूट	5
		राज्य सरकार के साथ हुए अनुबंध के अतिरिक्त कोई विशेष दर नहीं	1
3	सब्सिडीकृत परिवहन संपर्क	निकटतम शहर/टाउन सेंटर से हेलीपोर्ट तक फ़्री पिक अप/ड्रॉप ऑफ़	5
		निकटतम शहर/टाउन सेंटर से हेलीपोर्ट तक सशुल्क सार्वजनिक परिवहन का प्रबंध	3
		कोई सार्वजनिक परिवहन सेवा उपलब्ध नहीं	1
4	प्रस्तावित हेलिपोर्ट/भूखंड सीधे राज्य/ संघ राज्य क्षेत्र के मालिकाना हक में है, या हेलिपोर्ट के लिए बिना किसी रुकावट के आने-जाने और प्रयोग हेतु भूमि के मालिक द्वारा जारी एनओसी/आज्ञापत्र /एमओयू/अनुबंध मिल सकता है।	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र स्वामित्व	10
		एनओसी उपलब्ध है	5

29.2.2. **क्षेत्रीय संपर्कता और लोकेशन (बी): ये मानदंड प्रस्तावित साइट की लोकेशन और क्षेत्रीय सेटिंग का आकलन करते हैं। अधिकतम अंक = 40**

क्रम सं	**मानदंड**	**अपेक्षाएँ**	**अंक**
1	प्रस्तावित सुविधा/भूखंड से जुड़ने वाले ज़िले के निकटतम आबादी क्षेत्र/डिमांड सेंटर की दूरी	< 5 किमी	10
		5-10 किमी	5
		> 10 किमी	1
2	प्रस्तावित हेलिपोर्ट/भूखंड से निकटतम प्रचालित हवाईअड्डे तक सड़क मार्ग से यात्रा का समय (कार/चार पहिया गाड़ी से)	> 4 घंटे	10
		2 – 4 घंटे	5
		< 2 घंटे	1
3	जनसंख्या/डिमांड सेंटर से निकटतम एनएबीएच-एक्रेडिटेड हॉस्पिटल तक सड़क की दूरी	> 100 किमी	10
		50 – 100 किमी	5
		< 50 किमी	1
4	प्रस्तावित हेलीपोर्ट/भूखंड से राज्य की राजधानी तक सड़क यात्रा का समय (कार/चार पहिया वाहन से)	> 5 घंटे	10
		3 – 5 घंटे	5
		< 3 घंटे	1

29.2.3. पहुँच की सुगमता और जांच पड़ताल **(सी): ये मानदंड उन सुविधाओं पर ध्याम केन्द्रित करते है जहां पहुँच सुगम है और जिसके संबंध में जांच पड़ताल के प्रयास पहले ही पूर्ण किए जा चुके है। अधिकतम अंक= 25**

क्रम सं	**मानदंड**	**अपेक्षाएँ**	**अंक**
1	प्रस्तावित हेलीपोर्ट/भूखंडसे ज़िले के किसी भी आबादी क्षेत्र/मांग केंद्र तक और वहाँ से हेलीपोर्ट तक सीधी सड़क संपर्कता	हाँ। सड़क पहले से बनी है या विस्तार/अपग्रेड/निर्माणाधीन है।	10
		नहीं। भूमि अधिगृहित/उपलब्ध है, सड़क निर्माण लंबित है	5
		नहीं। भूमि अधिग्रहण का काम चल रहा है/लंबित है	1

2	जिले में किसी भी जनसंख्या/डिमांड सेंटर से/तक प्रस्तावित हेलीपोर्ट तक पब्लिक ट्रांसपोर्ट की उपलब्धता	सार्वजनिक परिवहन का साधन	5
		अन्य	1
3	प्रस्तावित हेलिपोर्ट/लैंड पार्सल हेतु व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट उपलब्ध है।	स्टडी रिपोर्ट उपलब्ध है	10
		अध्ययन किया जा चुका है और रिपोर्ट का इंतज़ार है	5
		अध्ययन नहीं किया गया	1

29.2.4. खंड 29.1 के अनुसार प्रत्येक पात्र साइट हेतु, प्रत्येक उप-मानदंड में तय सीमा के अनुसार अंक दिए जाएँगे, जिसमें अधिकतम 100 अंक होंगे = A(35) + B(40) + C(25)

29.3. खंड 29.2 में दिए गए प्रस्तावों को उनके प्राप्त स्कोर के अनुसार अवरोही क्रम में लगाया जाएगा। सर्वोच्च *60* या पीईसी द्वारा निर्धारित संख्या के प्रस्तावों को स्कीम दस्तावेजों में अनुलग्नक *1*डी के रूप में सम्मिलित किया जाएगा।

30. हवाई अड्डे के विकास का वित्तपोषण

30.1 इन एयरोड्रोम को प्रतिपूर्ति आधार पर बजटीय सहायता से विकसित किया जाएगा।

30.2 इन एयरोड्रोम का विकास इनकी वित्तीय व्यवहार्यता पर ज़ोर दिए बिना किया जाएगा, क्योंकि आरंभ में यहाँ से इतना अधिक यातायात होने की आशा नहीं है जो इन एयरोड्रोम की वित्तीय आवश्यकताओं को बनाए रखने के लिए पर्याप्त हो।

30.3 इन एयरोड्रोम को सुरक्षित वायुयान और यात्री आवागमन हेतु आवश्यक न्यूनतम सुविधाओं के साथ बनाया जाएगा ताकि परियोजना की लागत का अनुकूलन किया जा सके।

संलग्नक

संलग्नक *1* ए – अल्पसेवित हवाई अड्डों/वॉटर एयरोड्रोम की सूची

बिडिंग राउंड आरंभ होने से पूर्व अंतिम सूची अद्यतन कर दी जाएगी।

संलग्नक *1* बी – असेवित हवाई अड्डों की सूची

चैलेंज मोड प्रक्रिया पूर्ण होने के पश्चात अंतिम सूची अद्यतन कर दी जाएगी।

संलग्नक *1* सी – असेवित वॉटर एयरोड्रोम की सूची

चैलेंज मोड प्रक्रिया पूर्ण होने के पश्चात अंतिम सूची अद्यतन की जाएगी।

संलग्नक *1* डी – असेवित हेलीपोर्ट की सूची

चैलेंज मोड प्रक्रिया पूर्ण होने के पश्चात अंतिम सूची अद्यतन की जाएगी।

संलग्नक *2* – आरसीएस के अंतर्गत हवाई किराया सीमा

बिडिंग राउंड आरंभ होने से पूर्व अंतिम विमान किराया कैप सूची अद्यतन कर दी जाएंगी।

संलग्नक *3* – आरसीएस के अंतर्गत वीजीएफ कैप

बिडिंग राउंड आरंभ होने से पूर्व अंतिम वीजीएफ़ कैप सूची अद्यतन कर दी जाएंगी।

संलग्नक *4* – हवाई किराया कैप सूचीकरण सूत्र

फिक्स्ड विंग और हेलीकॉप्टर प्रचालन के लिए विमान किराया कैप और अधिकतम विमान किराया का सूचीकरण खंड *4.8* में दी गई पद्धति के आधार पर नीचे दिए गए सूत्र पर आधारित होगा :

$$Airfare\ Cap(Q2) = Airfare\ Cap(Q1) * [1 + \Delta CPI * 50\% + \Delta ATF * 25\% + \Delta XCH * 25\%\ ]$$

जहाँ,

विमान किराया कैप (*Q2)* वर्तमान वित्तीय तिमाही हेतु चुने गए एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के अनुसार विमान किराया कैप या अधिकतम विमान किराया है।

विमान किराया कैप (*Q1)* आधार वित्तीय तिमाही हेतु चुने गए एयरलाइन ऑपरेटर अनुबंध के अनुसार विमान किराया कैप या अधिकतम विमान किराया है।

*Δ*सीपीआई भारत सरकार द्वारा प्रकाशित आंकड़ों के आधार पर उपभोक्ता मूल्य सूचकांक – औद्योगिक श्रमिक (प्रतिशत में) में बदलाव है, जिसे मौजूदा वित्तीय तिमाही के लिए विमान किराया कैप निर्धारित करने के लिए माना जाएगा। इसकी गणना इस प्रकार की जाएगी:

$$\Delta CPI\ (in\ \%) = \left[\left\{ \left\{ \left(\sum_{i=1}^{3} (CPI - IW)_i\right) \Big/ 3 \right\} - \left\{ \left(\sum_{j=1}^{3} (CPI - IW)_j\right) \Big/ 3 \right\} \right\} \Big/ \left\{ \left(\sum_{j=1}^{3} (CPI - IW)_j\right) \Big/ 3 \right\} \right] \times 100$$

जहां,

*(*सीपीआई -*IW)i,* वर्तमान वित्तीय तिमाही के माह *i* हेतु भारत सरकार द्वारा प्रकाशित सीपीआई -*IW* है

i = 3, तीसरे अधुनातन माह हेतु जिसके लिए भारत सरकार ने सूचीकरण की समीक्षा के समय सीपीआई -*IW* प्रकाशित किया है।

i = 2 चौथे अधुनातन माह हेतु जिसके लिए भारत सरकार ने सूचीकरण की समीक्षा के समय सीपीआई -*IW* प्रकाशित किया है आदि ।

जहाँ,

*(*सीपीआई -*IW) j* आधार वित्तीय तिमाही के माह *j* हेतु भारत सरकार द्वारा प्रकाशित सीपीआई -*IW* है

j = 3, तीसरे अधुनातन माह हेतु जिसके लिए भारत सरकार ने आधार वित्तीय तिमाही के पहले माह, यानी जुलाई *2025* में सीपीआई -*IW* प्रकाशित किया था।

j = 2, चौथे अधुनातन माह हेतु जिसके लिए भारत सरकार ने आधार वित्तीय तिमाही के पहले माह, यानी जून *2025* में सीपीआई -*IW* प्रकाशित किया था।

और इसी प्रकार

*Δ*एटीएफ़ एविएशन टर्बाइन फ्यूल की कीमतों में परिवर्तन (प्रतिशत में) है, जिसे नीचे दिए गए सूत्र के अनुसार निर्धारित जाता है:

$$\Delta ATF(in\,\%) = \frac{\left[\left\{\left(\sum_{x=1}^{m} ATF_x\right)/_m\right\} - \left\{\left(\sum_{y=1}^{n} ATF_y\right)/_n\right\}\right]}{\left\{\left(\sum_{y=1}^{n} ATF_y\right)/_n\right\}} \times 100$$

जहाँ,

m = Δसीपीआई के उपरोक्त सूत्र में तीन माह *i = 3, 2,* और *1* की अवधि में दिनों की संख्या है,

एटीएफ़_*x =* Δसीपीआई के उपरोक्त सूत्र में तीन माह *i = 3, 2,* और *1* की अवधि में *x* वें दिन का एटीएफ मूल्य है

n = तीन माह की अवधि में दिनों की संख्या, जो उपरोक्त Δसीपीआई के सूत्र में महीनों *j= 3, 2,* और *1* के अनुसार है

एटीएफ़*y=* Δसीपीआई के उपरोक्त सूत्र में माह *j = 3, 2,* और *1* के हिसाब से तीन माह के समय में *y* वें दिन का एटीएफ़ मूल्य

उपरोक्त अनुमान हेतु, तेल विपणन कंपनी एचपीसीएल की वेबसाइट पर प्रकाशित चार स्टेशनों (दिल्ली (*T3* टर्मिनल), मुंबई, कोलकाता और चेन्नई) में उपलब्ध एटीएफ़ की कीमतों (अन्तर्देशीय प्रचालन हेतु) पर विचार किया जाएगा। अगर किसी विशेष तिथि हेतु एटीएफ़ की कीमत तेल विपणन कंपनी की वेबसाइट पर उपलब्ध नहीं है, तो पिछली उपलब्ध तिथि की एटीएफ़ कीमत पर विचार किया जाएगा।

नीचे दिए गए सूत्र के अनुसार Δएक्ससीएच, भारतीय रुपये और संयुक्त राज्य अमेरिका के डॉलर के बीच एक्सचेंज रेट में परिवर्तन (प्रतिशत में) है:

$$\Delta XCH(in\,\%) = \frac{\left[\left\{\left(\sum_{b=1}^{m} XCH_b\right)/_m\right\} - \left\{\left(\sum_{a=1}^{n} XCH_a\right)/_n\right\}\right]}{\left\{\left(\sum_{a=1}^{n} XCH_a\right)/_n\right\}} \times 100$$

जहाँ,

एक्ससीएच *=* वह एक्सचेंज रेट जिस पर *1* डॉलर को भारतीय रुपए में बदला जा सकता है, यानी, एक्ससीएच *= 1* यूएसडी में *INR* की संख्या

m = Δसीपीआई के उपरोक्त सूत्र में तीन माह *i = 3, 2,* और *1* की अवधि में दिनों की संख्या है

एक्ससीएच_*b=* Δसीपीआई के उपरोक्त सूत्र में तीन माह *i = 3, 2,* और *1* की अवधि में *b* वें दिन का एक्ससीएच है

n = तीन माह की अवधि में दिनों की संख्या, जो उपरोक्त Δसीपीआई के सूत्र में महीनों *j= 3, 2,* और *1* के अनुसार है

एक्ससीएच_*a=* Δसीपीआई के उपरोक्त सूत्र में तीन माह *i = 3, 2,* और *1* की अवधि में *a* वें दिन का एक्ससीएच है

उपरोक्त अनुमान हेतु, वित्तीय बेंचमार्क इंडिया द्वारा प्रकाशित एक्सचेंज रेट्स प्राइवेट लिमिटेड (*FBIL)* को ध्यान में रखा जाएगा। अगर किसी विशेष तिथि का एक्सचेंज रेट *FBIL* वेबसाइट पर उपलब्ध नहीं है, तो पिछली उपलब्ध तिथि का एक्सचेंज रेट लागू होगा।

एचपीसीएल – *https//www.hindustanpetroleum.com/jet-fuel-price-domestic*

FBIL- https://www.fbil.org.in/#/home

संलग्नक *5* – वीजीएफ कैप हेतु सूचीकरण सूत्र

वीजीएफ़ कैप का सूचीकरण निम्नलिखित आधार पर होगा:

फिक्स्ड विंग विमान और हेलीकॉप्टरों हेतु:

$$VGF(Q2) = [VGF(Q1)] * [1 + \Delta CPI * 50\% + \Delta ATF * 25\% + \Delta XCH * 25\%]$$

जहाँ,

- वीजीएफ़ *(Q2)* वर्तमान वित्तीय तिमाही हेतु लागू वीजीएफ़ कैप या वीजीएफ़ राशि है, जैसा भी मामला हो।
- वीजीएफ़ *(Q1)* बेस वित्तीय तिमाही के लिए लागू वीजीएफ़ कैप या वीजीएफ़ राशि है, जैसा भी हो।
- विमान किराया कैप (*Q2)* वर्तमान वित्तीय तिमाही हेतु किसी चयनित एयरलाइन प्रचालक के अनुबंध के अनुसार विमान किराया कैप या अधिकतम विमान किराया है।
- ∆सीपीआई, उपभोक्ता मूल्य सूचकांक में परिवर्तन – औद्योगिक श्रमिक (प्रतिशत में), जो भारत सरकार द्वारा प्रकाशित किए गए आंकड़ों पर आधारित है, और खंड *4.8* में दिए गए सूत्र के आधार पर परिकलित किया जाता है । संदेह से बचने के लिए, किसी वित्तीय तिमाही हेतु वीजीएफ़ कैप निर्धारित करने के लिए माना जाने वाला ∆सीपीआई, उसी वित्तीय तिमाही हेतु विमान किराया कैप निर्धारित करने के लिए माना जाने वाला ∆सीपीआई जैसा ही होगा।
- ∆एटीएफ़ = एविएशन टर्बाइन फ्यूल की कीमतों में परिवर्तन (प्रतिशत में) है, जिसे खंड *4.8* में दिए गए सूत्र के आधार पर परिकलित किया जाता है । संदेह से बचने के लिए, किसी वित्तीय तिमाही हेतु वीजीएफ़ कैप निर्धारित करने के लिए माना जाने वाला ∆एटीएफ़, उस वित्तीय तिमाही हेतु विमान किराया कैप निर्धारित करने के लिए माने जाने वाले ∆एटीएफ़ जैसा ही होगा।

- ∆एक्ससीएच भारतीय रुपये और संयुक्त राज्य अमेरिका के डॉलर के बीच एक्सचेंज रेट में परिवर्तन (प्रतिशत में) है , जिसे खंड *4.8 में दिए गए* सूत्र *के आधार पर* परिकलित *किया जाता है*। संदेह *से बचने के लिए, किसी* वित्तीय तिमाही हेतु वीजीएफ़ *कैप* निर्धारित *करने के लिए माना जाने वाला* ∆एक्ससीएच, *उस* वित्तीय तिमाही हेतु विमान किराया *कैप* निर्धारित *करने के लिए माने जाने वाले* ∆एक्ससीएच *जैसा ही होगा।*

संलग्नक 6 – क्षेत्रों और संबंधित राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों की सूची

क्रम सं	**क्षेत्र**	**क्रम सं**	**राज्य / केंद्र शासित प्रदेश**
1	पूर्वी क्षेत्र	1	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह
		2	बिहार
		3	छत्तीसगढ
		4	झारखंड
		5	ओडिशा
		6	पश्चिम बंगाल
2	उत्तरी क्षेत्र	7	चंडीगढ़
		8	दिल्ली
		9	हरियाणा
		10	हिमाचल प्रदेश
		11	जम्मू और कश्मीर
		12	लद्दाख
		13	पंजाब
		14	राजस्थान
		15	उत्तर प्रदेश।
		16	उत्तराखंड
3	उत्तर-पूर्वी क्षेत्र	17	अरुणाचल प्रदेश
		18	असम
		19	मणिपुर
		20	मेघालय
		21	मिजोरम

		22	नागालैंड
		23	सिक्किम
		24	त्रिपुरा
4	दक्षिणी क्षेत्र	25	आंध्र प्रदेश
		26	कर्नाटक
		27	केरल
		28	लक्षद्वीप
		29	पुदुचेरी
		30	तमिलनाडु
		31	तेलंगाना
5	पश्चिमी क्षेत्र	32	दादरा और नगर हवेली तथा दमन एवं दीव
		33	गोवा
		34	गुजरात
		35	मध्य प्रदेश
		36	महाराष्ट्र

संलग्नक 7 – प्राथमिकता वाले मार्ग

राज्य सरकार अनुमोदन उपरांत अंतिम सूची प्रदान की जाएगी।