

भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (एयरपोर्ट ऑपरेटरों के टैरिफ के निर्धारण के लिए निबंधन और शर्तें) दिशा निर्देश -2011

Airports Economic Regulatory Authority of India (Terms and Conditions for
Determination of Tariff for Airports Operators) Guidelines, 2011 (Page No1 to 170)

अनुवादक

केन्द्रीय अनुवाद ब्यूरो

भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण

भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (विमानपत्तन परिचालकों के लिए प्रशुल्क (टैरिफ) निर्धारण हेतु निबंधन एवं शर्तें) दिशा निर्देश, 2011

ऐरा बिल्डिंग
प्रशासनिक कॉम्प्लेक्स
सफदरजंग एयरपोर्ट
नई दिल्ली 110 003

तारीख- 28 फरवरी, 2011

(नोट: किसी भी विवाद की स्थिति में अंग्रेजी पाठ को ही मूल माना जाए।)

भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (विमानपत्तन परिचालकों के लिए प्रशुल्क (टैरिफ) निर्धारण हेतु निबंधन एवं शर्तें) दिशा निर्देश, 2011

चूंकि,” (1), वायुयान के अवतरण, ठहराव (हाउसिंग) अथवा पार्किंग अथवा किसी हवाई अड्डे पर, विमान परिचालन के संबंध में प्रस्तावित की गई कोई भी अन्य ग्राउंड सुविधा; (ii) किसी हवाई अड्डे पर ग्राउंड सेफ्टी सेवाओं; (iii) किसी हवाई अड्डे विमान पत्तन पर एयरक्राफ्ट, यात्रियों और कार्गो से संबंधित ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं; (iv) किसी भी हवाई अड्डे पर कार्गो सुविधा; और (v) किसी हवाई अड्डे पर एयरक्राफ्ट को ईंधन की आपूर्ति करने के लिए सेवाओं की व्यवस्था किए जाने को”, भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 2008 की धारा 2(क) के अनुसार ” वैमानिक सेवाएं “ कहा जाता है;

चूंकि अधिनियम की की धारा 13 (1) (क) के अनुसार प्राधिकरण द्वारा वैमानिक सेवाओं के लिए टैरिफ निर्धारित किया जाना अपेक्षित होता है;

क्योंकि अधिनियम की धारा 15 के अंतर्गत , प्राधिकरण, उक्त अधिनियम के अधीन अपने क्रियाकलापों के निर्वहन के प्रयोजन के लिए , ऐसे निर्देश जो प्राधिकरण अनिवार्य समझे, विमानपत्तन परिचालक (कों)को समय-समय पर , जारी कर सकता है;क्योंकि प्राधिकरण उपर्युक्त सेवाओं के लिए टैरिफ के निर्धारण के अपने क्रियाकलाप के निर्वहन केप्रयोजन के लिए , उसमेंनिबंधन, शर्त, पद्धतियां, कार्य विधियां, और सूचना अपेक्षानिगमित करते हुए रूपरेखातैयार करने के लिए दिशा निर्देश जारी करना आवश्यक समझता है;

अब, इसलिए अधिनियम की धारा 15 के अधिन इसमें विहित प्रदत्त शक्तियों के संदर्भ में, प्राधिकरण एतद्वारा विमानपत्तन परिचालक (को)निम्नलिखित दिशा निर्देशों के अनुसरण मेंउपर्युक्तसेवाओं की व्यवस्था करने के लिए निर्देश देता है;

1. प्रारंभिक

1.1 संक्षिप्त नाम,विस्तार और प्रारंभ

1.1.1 इन दिशा - निर्देशों का नाम भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (विमानपत्तन पर परिचालकों के लिए टैरिफ के निर्धारण हेतु निबंधन और शर्त)दिशा निर्देश, 2011 (“दिशा निर्देश”) है।

1.2 ये दिशानिर्देश (1) मुख्य हवाई अड्डों पर एयरक्राफ्ट प्रचालनों के संबंध मेंपस्तावित की गईएयरक्राफ्ट की लैंडिंग , ठहराव अथवा कोई भी अन्य जमीनी (ग्राउंड) सुविधा;(2) मुख्य हवाई अड्डों पर ग्राउंड सुरक्षा सेवाओं ; (3) मुख्य हवाई अड्डों परएयर क्राफ्ट, यात्रियोंऔर कार्गो से संबंधित ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं ; (4) मुख्य हवाई अड्डों पर कार्गो सुविधाएं; और (5) मुख्य हवाई अड्डों पर एयरक्राफ्ट को ईंधन की आपूर्ति के लिए विमानपत्तन प्रचालक (को)पर लागू होंगे;

1.3 ये दिशा - निर्देश प्राधिकरण द्वारा जारी किए जाने की तारीख को लागू होंगे;

1.4 ये दिशानिर्देश ऐसप्रारूपऔररीति जैसा प्राधिकरण अलग आदेश द्वारा सेनिर्धारित करें, के अनुसार इंदिरा गांधी अंतरराष्ट्रीय विमान पत्तन , नई दिल्ली , छत्रपति शिवाजी अंतर्राष्ट्रीय विमान पत्तन, मुंबई और सिविल एंकलेव गोवा तथा पुणे पर लागू होंगे

|

2 .परिभाषाएं

इन दिशा निर्देशों में जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो-

2.1 अधिनियम से अभिप्रेत भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण अधिनियम , 2008 (2008 का 27) है;

2.2 एएआई अधिनियम से अभिप्रेत भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण अधिनियम , 1994 (1994 का 55) है;

2.3 प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमत आय से अभिप्रेत खंड 6.12 के अनुसार परिकलित, किसी टैरिफ वर्ष मेंप्राप्त की जाने वाली प्रति यात्री वास्तविक अधिकतमअनुमत आय है;

- 2.4 विमानपत्तन प्रचालक से अभिप्रेत हवाई अड्डे का अनुजप्तिधारी अथवाएसा प्राधिकारी जोमुख्य हवाई अड्डे का प्रबंधन करता है है;
- 2.5 सकल राजस्व अपेक्षा से अभिप्रेत खंड 4 के अनुसार परिकल्पित, विनियामक सेवाओं के अलावा अन्य सेवाओं से पूर्वानुमान विनियामक परिसंपत्ति आधारित , पूर्वानुमान प्रचालन और अनुरक्षण व्यय , पूर्वानुमान घाटे, पूर्वानुमान कराधान और पूर्वानुमान राजस्व के संबंध में लागूचित प्रतिफल दर जहां पर भी प्रयोज्य हो पर विचार करते हुए, प्राधिकरण द्वारा निर्धारित विनियामक सेवा (ओं)से राजस्व अपेक्षा है;
- 2.6 वार्षिक अनुपालन विवरण से अभिप्रेत वार्षिक लेखापरीक्षित खातों के आधार पर , टैरिफ वर्ष के समा प्त होने के बाद , विमानपत्तन प्रचालक (कों) पर यथा प्रयोज्य , इनदिशा निर्देशों के अनुसार , विमानपत्तन प्रचालक (कों) द्वारा प्रस्तुत कि या गया वार्षिक विवरण है;
- 2.7 वार्षिक टैरिफ आदेश से अभिप्रेत टैरिफ और अनुमानित प्रति व्यक्ति वास्तविक अधिकतम अनुमत आय विनिर्दिष्ट करने के लिए प्राधिकरण द्वारा जारी किए जाने वाले ऐसे आदेश है;
- 2.8 वार्षिकटैरिफ प्रस्ताव से अभिप्रेत प्राधिकरण द्वारा यथा विनिर्दिष्ट खंड 6. 8 के अनुसार टैरिफ वर्ष मेंप्राप्त की जाने वाली प्रति यात्रीवास्तविक अनुमानित अधिकतम अनुमत आयका प्राधिकरण के विचारार्थ परिकलन शम्मिलित करते हुए, और टैरिफ का विस्तृतविवरण , विमानपत्तन प्रचालक (कों)द्वारा प्रस्तुत किया गया वार्षिक प्रस्ताव,जिससे अनुमानित अधिकतम अनुमत आय की वसूली किए जाने का प्रस्ताव करता है, है;
- 2.9 परिशिष्ट से अभिप्रेत इन दिशा निर्देशों के परिशिष्ट है;

- 2.10 स्वतंत्र एवं निष्पक्ष लेन देन संबंधी से वही अभिप्रेत है जो संबंधित पक्षकार संख्या.18; के संबंधी लेखा मानकों और यथास्थिति आयकर अधिनियम, 1961 अथवा प्रत्यक्ष कर बोर्ड , हस्तांतरण मूल्य निर्धारण से संबंधित धाराओं में विहित है। इसके अलावा, स्वतंत्र निष्पक्ष लेन देन निर्धारण मेंकंपनी अधिनियम ,1956, विदेशीमुद्रा प्रबंधन अधिनियम ,1999 , सीमा शुल्क मूल्यन नियमावली 2007 और यथापेक्षित कोई अन्य संगत विधि, का संदर्भ लिया जा सकता है;
- 2.11 प्राधिकरण से अभिप्रेत भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण है;
- 2.12 पूंजीगत आस्ति मूल्य निर्धारण मॉडल से अभिप्रेत ईक्विटी की लागत के अनुमान के लिए निम्नलिखित प्रकार्यात्मक प्ररूप का उपयोग है:

$$R_e = R_f + Bx EMRP$$

जहां:

R_e - ईक्विटी की लागत है

R_f - जोखिम मुक्त दर है

बीटा है

EMRP ईक्विटी बाजार जोखिम प्रीमियम है जो ($R_m - R_f$) होता है जहां R_m बाजार पोर्टफोलियो पर प्रतिफल है

2.13 खंड (डॉ) सेअभिप्रेत 3 इन दिशा निर्देशों का खंड) है ।

- 2.14 गोपनीयसूचना से अभिप्रेत फॉर्मला, पैटर्न, संकलन, कार्यक्रम युक्ति, पद्धति, तकनीक, अथवाप्रक्रम सहित ऐसीसूचना होगी जो:
- (क) इस तरह से गोपनीयरखी जाती है बॉडी अथवा इसके अवयवों नियत विन्यास और असेंबली के रूप में प्रश्नगत सूचना का सामान्यतक का आदान - प्रदान करने वाले समूह (सर्कल) के अंदर व्यक्तियों को आम तौर पर इसकी जानकारी अथवा सानी से समझ नहीं आती ।
- (ख) क्योंकि यह गोपनीय होती है इसलिए इसका वाणिज्यिक महत्व होता है; और
- (ग) इसे गोपनीय रखने के लिए , सूचना के में विधि पूर्व क नियंत्रक में रहने वाले व्यक्ति द्वारा परिस्थितियों के अंतर्गत उचित कार्रवाई अध्यधीन रखा गया है।
- 2.15 नियंत्रण अवधि से अभिप्रेत पांच टैरिफ वर्षों की अवधि , जिसके दौरान ऐसे आदेशों के अनुसार प्राधिकरण द्वारा यथा निर्धारित बहुवर्षीय टैरिफ आदेश अथवा प्रशुल्क (टैरिफ)बना रहेगा है।परंतु कि प्रथम नियंत्रण अवधि 1 अप्रैल 2011 से शुरू होगी ;
- 2.16 प्रति यात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत आय से अभिप्रेत खंड 6. 9 के अनुसारपरिकलित, किसी टैरिफ वर्ष में वसूलकिए जाने के लिए अनुम तप्रति यात्री अनुमानित आय है;
- 2.17 प्ररूप (फॉर्म) से अभिप्रेत इन दिशा निर्देशों की अनुसूची में सूचीबद्धफॉर्म है;
- 2.18 बहुवर्षीय टैरिफ संरचना से अभिप्रेत आर्थिक नियंत्रण के लिए इन दिशा निर्देशों में दी गई संरचना, और एक निश्चित अवधि में टैरिफ का पहले ही निर्धारणऔर अन्य

बातों के साथ साथ अध्याय - 2 में यथावत सकल राजस्व आवश्यकता के निर्धारण को शामिल करते हुए इसमें शामिल अंतर्निहित सिद्धांत है;

- 2.1 9 बहुवर्षीय टैरिफ आदेश से अभिप्रेत ऐसे आदेश हैं जो सकल राजस्व अपेक्षा और नियंत्रण अवधि के लिए प्रयोज्य प्रति यात्री आय कर विनिर्दिष्ट करने वाले सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किए जाते हैं हैं;
- 2.20. बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव से अभिप्रेत धारा क 5.2 के अनुसार में, निर्धारित अवधि के लिए प्रति यात्री सकल राजस्व आवश्यकता और आय के निर्धारण का अनुसरण करते हुए टैरिफ के निर्धारण के लिए नियंत्रण अवधि के प्रारंभ होने से पूर्व विमानपत्तन प्रचालन (कों) प्राधिकारी के समक्ष रखा गाय प्रस्ताव हैं;
- 2.21. विनियमित सेवा (सेवा औं) से अभिप्रेत हवाई यातायात प्रबंधन (एयर ट्रैफिक मैनेजमेंट)से पहले नौवहन, सतर्कता और सहायेक संप्रेषण के लिए उपलब्ध कराई गई सेवाओं के अलावा विमानपत्तन पचालक द्वारा उपलब्ध कराई गई वैमानिक सेवा हैं;
- 2.22. विनियामक अवयवों से अभिप्रेत खंड 5 में यथा उल्लिखित संगत नियंत्रण अवधि के टैरिफ वर्ष (वर्षों) के लिए सकल राजस्व आवश्यकता के निर्धारण के लिए अपेक्षित अवयव हैं;
- 2.23. धारा (धाराओं) से अभिप्रेत इन दिशा निर्देशों के साथ संलग्न किए गए परिशिष्ट की धारा (धाराएं) हैं;
- 2.24. प्रशुल्क (टैरिफ) से अभिप्रेत विनियमित सेवाओं के उपबंध के लिए किसी विमानपत्तन प्रचालक द्वारा उद्घारण के लिए प्राधिकरण द्वारा यथा अनुमोदित प्रशुल्क (टैरिफ) है;

- 2.25. टैरिफ वर्ष से अभिप्रेत नियंत्रण अधिकारी में प्रत्येक वर्ष है। टैरिफ वर्ष किसी कैलेंडर वर्ष के प्रथम अप्रैल से प्रारंभ होगा और अगामी कैलेंडर वर्ष की 31 मार्च को समाप्त होगा;
- 2.26. प्रयोक्ता से अभिप्रेत किसी भी प्रकार की विनियमित सेवा प्राप्त करने वाला कोई भी व्यक्ति है;
- 2.27. वाल्यूम से प्रभिप्रेत प्रस्थान और आगमन करने वाले यात्रियों की कुलसंख्या है;
- 2.28. प्रयुक्त शब्द और अभिव्यक्तियोंजिनको इनदिशा निर्देशों में परिभाषित नहीं किया गया है, का वही तात्पर्य होगा जो इस अधिनियम के अधीन अभिहित किया गया है;
- 2.29. निर्वचनइनदिशा निर्देशों में किसी शब्द, अभिव्यक्ति अथवा उपबंध के अर्थके निर्वाचन के संबंध में किसी भी प्रकार के विवाद के मामले में , प्राधिकरण का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।

अध्याय - 1

3. टैरिफ प्रस्ताव की प्रस्तुति और समीक्षा के लिए कार्यविधि

3.1 सभी विमानपत्तन परिचालक, इन दिशा निर्देशों के जारी होने की तारीख से 4 माह के अंदर, इसके साथ-साथ परिशिष्ट 5 की धारा क 5.2 में विनिर्दिष्ट प्रारूप फॉर्म और रीति से प्रथम नियंत्रण अवधि के लिए बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव, विचार करने के लिए प्राधिकरण को प्रस्तुत (करेंगे):

परंतु कि परवर्ती नियंत्रण अवधि के लिए बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव की प्रस्तुत करने की नियत तारीख प्राधिकरण द्वारा यथा विनिर्दिष्ट होगी।

इन दिशा निर्देशों के जारी किए जाने के बाद , किसी विमानपत्तन परिचालक कोमुख्य हवाई अड़डे अथवा विमानपत्तन जो मुख्य अड़डा बन जाता है , परविनियामक सेवा (सेवाओं)की व्यवस्था करने के लिए अनुमति दी जाती है तो ,विमानपत्तन परिचालक, ऐसी अनुमति प्रदान किए जाने की तारीख अथवा मुख्य विमानपत्तन बन जाने की तारीख से , जैसा भी मामला हो , 2 माह की अवधि के अंदर इन दिशा निर्देशों के अनुसरण में एक बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव, विचार करने के लिए प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा।

3.2 प्राधिकरण विमानपत्तन परिचालक से बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव पर प्राधिकरण के प्रायोगिक दृष्टिकोण के साथ विमानपत्तन परिचालकों के बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव (वों) के भाग के तौर परविमानपत्तन परिचालक (कों) से प्राप्त सूचना यथा प्राप्त बहुवर्षीयटैरिफप्रस्तावका विश्लेषण करेगा और प्रस्ताव को हिस्सेदारों से परामर्श करने के लिए पब्लिक डोमेन में रखेगा ।

प्राधिकरण, विमानपत्तन परिचालक (कों) से बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव में विहित कुछ सूचना को, गोपनीयता के आधार पर, पब्लिक डोमेन में नए रखते हुए, विमानपत्तन परिचालकों द्वारा प्रस्तुत विशिष्ट प्रस्ताव (पुस्तकों) (यों) पर विचार करेगा।

प्राधिकरण प्रस्तुत प्रस्ताव (पुस्तकों) की समीक्षा करेगा और जैसा उपयुक्त समझेगा, निर्णय लेगा।

3.3 प्राधिकरण बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ता व और उसके संबंध में स्टेकहोल्डरों के परामर्श सम्यक विचार करने और ऐसी अतिरिक्त सूचना प्राप्त करने के बाद उचित विचार करेगा, जैसा प्राधिकरण आवश्यक समझेगा, और एक नियंत्रण अवधि (कंट्रोल पीरियड) के लिए बहुवर्षीय टैरिफ आदेश करेगा;

बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्तावों की प्राप्ति के बाद, प्रशासनिक आव्यकताओं के लिए, प्राधिकरण विविध प्रस्तावों की तुलना में बहुवर्षीय टैरिफ आदेश करने के लिए एक अलग अनुसूची अधिसूचित करेगा।

जब कभी भी विमानपत्तन परिचालक द्वारा अपेक्षित प्रस्ताव फाइल करने के बाद, प्राधिकरण की राय में, इन दिशा निर्देशों में उल्लिखित घटना क्रम के अनुसार, बहुवर्षीय टैरिफ आदेश अथवा वार्षिक टैरिफ आदेश अथवा दोनों, जैसा भी मामला हो जारी किया जाना संभव न हो तो, तो अंतरिम अवधि के दौरान प्राधिकरण तारीख को विनियमित करने वाले उपयुक्त आदेश जारी

करेगा।

3.4 बहुवर्षीय टैरिफ आदेश के जारी किए जाने के बाद, संबंध विमानपत्तन परिचालक (कों) प्राधिकरण को अपना वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा:

परंतु वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव टैरिफ वर्ष के शुरू होने से कम से कम 105 दिन पहले प्रस्तुत किया जाएगा ।

प्रथम नियंत्रण अवधि के प्रथम टैरिफ वर्ष के लिए वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव बहुवर्षीय टैरिफ आदेश जारी करने के तारीख से 60 दिन के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा ।

3.5 खंड 3.7 के अधीन , प्राधिकरण वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव पर विधिवत विचार करेगा और, जहां आवश्यक समझा जाएगाउक्त प्रस्ताव का विश्लेषण करने का आदेश देगा और अतिरिक्त सूचना की प्रस्तुति की अपेक्षा करेगा। प्राधिकरण वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव के संबंध में प्राधिकरण के प्रायोगिकदृष्टिकोण के साथउनके वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव के भाग के तौर पर विमानपत्तन परिचालक (कों) से प्राप्त सुचना को हिस्सेदारों (स्टेकहोल्डर) के परामर्श के लिए पब्लिक डोमेन में रखेगा ।

3.6 प्राधिकरण, वार्षिकटैरिफ प्रस्ताव और और उसके संबंध में हिस्सेदारों के परामर्श पर उचित विचार के बाद , टैरिफ वर्ष के लिए वार्षिक टैरिफ आदेश पारित करेगा , जो ऐसा वार्षिक टैरिफ आदेश के जारी किए जाने की तारीख से 30 दिन में प्रभावी होगा ।

3.7 सभी विमानपत्तन परिचालक , टैरिफ वर्ष के लिए लेखा परीक्षा की सूचना उपलब्ध होने की तारीख से एक माह के अंदर , अथवा संगत वित्त वर्ष की समाप्ति के छह माह बाद, जो भी पहले हो, वार्षिकअनुपालन विवरण प्रस्तुत करेगा।

3.8 बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव, वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव, वार्षिक अनुपालन विवरण अथवा ऐसा अन्य दस्तावेज अथवा सूचना जिसकी मांग प्राधिकरण विमानपत्तन परिचालक (कों) से प्रस्तुत करनेकी कर सकता है, की प्रस्तुति लिए समय के विस्तार के लिएविशिष्ट अनुरोधप्राप्त होने पर , प्राधिकरण विमानपत्तन परिचालक (कों) को समय विस्तार

की, जो उपयुक्त लगे, ऐसे निबंधन और शर्तों पर, जो आदेश में विनिर्दिष्ट की जाएं, अनुमति प्रदान करेगा।

3.9 यदि विमानपत्तन परिचालक कथित बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव , वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव , वार्षिक अनुपालन विवरण अथवा ऐसा अन्य दस्तावेज अथवा सूचना जो प्राधिकरण विमानपत्तन परिचालकों से विनिर्दिष्ट अवधि , अथवा उसके संबंध में विस्तार , यदि कोई हो, के अंदर प्रस्तुत किए जाने की अपेक्षा करता है , प्रस्तुत करने में असमर्थ रहते हैं तो, प्राधिकरण ऐसा आदेश पारित कर सकता है जो उपयुक्त समझे ।

अध्याय 2

4. विनियामक सेवा (ओं) के लिए अपेक्षित सकल राजस्व आवश्यकता के निर्धारण के लिए कार्य विधि

- 4.1 इन निर्देशों में निरुपित, बहुवर्षीय टैरिफ रूपरेखा में अन्य बातों के साथ - साथ उनके सिद्धांत शामिल जिनका नियंत्रण अवधि के लिए अपेक्षित सकल राजस्व (एआरआर) के परिकलन के लिए, प्राधिकरणविश्लेषण करने और विनियामक अवयवों बिल्डिंग ब्लॉक निर्धारण करने के लिए उपयोग करेगा।
- 4.2 निम्नलिखित विनियामक अवयवों और जैसा नीचे आरेख में चित्रित किया गया है के निर्धारण के आधार पर नियंत्रण अवधि के लिए प्राधिकरण सकल राजस्व आवश्यकता का परिकलन करेगा
- 4.2.1 विनियामकआस्तियों के आधार (FRoR x RAB) के संबंध में अनुप्रयुक्त रिटर्न की उचित दर
- 4.2.2 प्रचालन और रखरखाव व्यय (ओं)
- 4.2.3 मूल हास (डी)
- 4.2.4 कराधान (टी)
- 4.2.5 वैमानिक सेवा (ओं) (एन ए आर) के अलावासेवाओं से प्राप्त होने वाला राजस्व
- 4.3 नियंत्रण अवधि (ए आर आर) के लिएअपेक्षित सकल राजस्व को निम्नलिखित रूप में व्यक्त किया जाएगा:

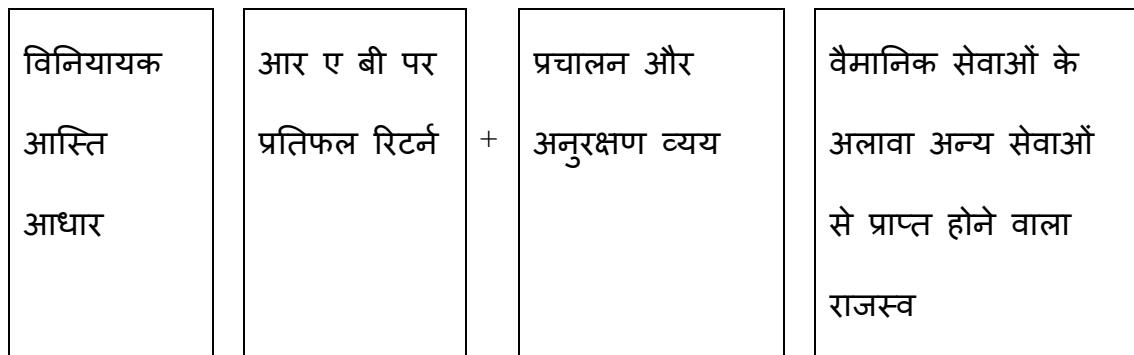
$$ARR = Z_{t-1}^5(ARR_c) \text{ और }$$

$$ARR_t = (FRoR \times RAB_t) + D_t + O_t + T_t - NAR_t$$

जहां पर t नियंत्रण अवधि में t टैरिफ वर्ष होता है और t वर्ष के लिए ARR_t सकल राजस्व आवश्यकता होता है

4.2.5 का शेष

कैपैक्स उचित दर का प्रतिफल



सेवा गुणवत्ता

अपेक्षित सकल राजस्व

पृयात्रा

प्रतियात्री

वैज्ञानिक लाभ

उदाहरण 1: निम्नलिखित उदाहरण नियंत्रण अवधि के लिए सकल राजस्व आवश्यकता के परिपालन को दर्शाता है। उदाहरण में दी गई संख्याओंको नजदीकीपूर्णांक में दर्शाया गया है।

अपेक्षित सकल राजस्व

		टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
एआरआर परिकलन के लिए आरएबी	आर ए बी	19663	17644	15230		
आरएबी पर लागू रिटर्नकी उचित दर	एफआरओआर	16. 0 %	16.0.%	16.0%	16.0%	16.0%
	RABxFRoR	3,146	2,823	2,437	2,102	1,906

मूल्यहास	डी	2,307	2,364	2,364	2,402	731
परिचालन और रखरखाव व्यय	ओ	2,000	2,200	2,400	2,550	2,800
कर	टी	40	31	269	432	606
वैमानिक सेवा के अलावा अन्य सेवाओं से राजस्व	एनएआर	833	930	1,020	1,111	1,197
		ARR ₁	ARR ₂	ARR ₃	ARR ₄	ARR ₅
अपेक्षित सकल राजस्व	ARR ₁ = RAB ₁ x FRoR + O _{t+} D ₁ +T ₁ -NAR _t	6,660	6,488	6,450	6,376	4,845

- इस उदाहरण में दर्शाई गई संख्या नामिक (नोमिनल) आधार पर दर्शाई गई हैं।
- ए आर आर के परिकलन के लिए आरएबी को खंड - 5.2 के अनुसार निर्धारित किया जाएगा।
- एआरआर के परिकलन के लिए एफ आर ओ आर को खंड 5.1 के अनुसार निर्धारित किया जाएगा ।
- एआरआर के परिकलन के लिए मूल्य हास खंड - 5.3 के अनुसार निर्धारित किया जाएगा

- ए आर आर के परिकलन के लिए कर खंड 5.5 के अनुसार निर्धारित किया जाएगा।
- ए आर आर के परिकलन के लिए वैमानिक सेवा के अलावा अन्य सेवाओं से होने वाले राजस्व को खंड 5.6 के अनुसार निर्धारित किया जाएगा।

5. विनियामक अवयव (बिल्डिंग ब्लॉक्स)

5.1 उचित प्रतिफल दर

5.1.1 प्राधिकरण नियंत्रण अवधि के लिए उचित प्रतिफल दर

का निर्धारण करेगा क्योंकि किसी हवाई अड्डे के लिए

भारित (वेटेड) औसत लागत का आकलन निम्नलिखित

होता है:

$$FRoR = (g \times R_d) + ((1-g) \times R_e)$$

जहां :

g पूँजी जुटाने का अनुपात (अर्थात् ऋण/ ऋण +

ईक्विटी) होता है

R_d ऋण की पूर्व -कर लागत है

R_e ईक्विटी की कर पश्चात लागत है

5.1.2. FRoR को नियंत्रण अवधि के लिए नामिक आधार पर परिकलित किया जाएगा ।

5.1.3 ईक्विटीकी लागत

ऐसे घटकों पर विचार करते हुए जिनको प्राधिकरणउचित समझें , पर विचार करते हुए, प्रत्येक विमानपत्तन परिचालक के लिए पूँजीगतआस्ति मूल्य निर्धारणमॉडल(CAPM) का उपयोग करते हुए नियंत्रण अवधि के लिए प्राधिकरण इकिवटी की लागत का आकलन करेगा

5.1.4 ऋण की लागत

- (क) प्राधिकरण, ऋण जुटाने के लिए प्रयुक्त अपने स्रोत (स्रोतों), प्रक्रिया (प्रक्रियाओं), और पद्धति(यों)सहित समीक्षा के आधार पर ऐसी लागतों के औचित्य का प्राधिकरण को आश्वासन दिए जाने के अध्यधीन, मौजूदा ऋण की पूर्वानुमानित लागत पर विचार करेगा
- (ख) प्राधिकरण, (1) नियंत्रण -अवधि के दौरान लिए जानेहेतु प्रस्तावित ऋण , अथवा (2) ऐसा ऋणजो ब्याज की स्थिर दरों पर लिया जाए , के बारे में उक्त प्राधिकरण द्वाराएसे ऋण जुटाने के लिए (स्रोतों), अपने उपयुक्त स्रोत प्रक्रिया (प्रक्रियाओं) औरपद्धतिसहित, इसकी समीक्षा के आधार पर उनके द्वारा इनकी लागतों कीयुक्तियुक्तता के बारे में प्राधिकरण को आश्वस्त किए जा ने के उपरांत , भावी लागत केपूर्वानुमान पर विचार करेगा
- (ग)एफआरओआर केनिर्धारण के प्रयोजन के लिए नियंत्रण अवधि में ,खंड 5.1.7 में नीचे उदाहरण - 2 में निर्दर्शित सूत्र के अनुसार प्राधिकरण , ऋणकी भारित औसत लागतनिर्धारित करेगा । ऋणकि ऐसी भारित औसत लागतका निर्धारण नियंत्रण अवधि में प्रत्येकटैरिफ वर्ष के लिए ऋण की पूर्वानुमानित मात्रा के आधार पर होगा और इसमेंविमानपत्तन परिचालक द्वाराप्रस्तुत ऋण की अनुमानितप्रमात्रा का संदर्भ होगा।

(घ) प्राधिकरण ऋण की भारित औसत लागत के निर्धारण के लिए, 12 माह सेकमअवधी की परिपक्वता सहितकिसी भी लघु अवधि ऋण , जमा आदि पर विचार नहीं करेगा। प्राधिकरण खंड - 5.4 के अनुसार ऐसेऋणकी समीक्षा करेगा।

(ङ) ऋणकीभारित औसत लागत के निर्धारण के लिए सुविचारित ऋण सेसंबद्ध वित्तपोषण लागत पर, परियोजना की पूँजीगत लागतो में विचार किया जाएगा ने की ऋण की लागत के समायोजन के रूप में।

5.1.5 प्राधिकरण रिटर्न की उचित दर , ब्याज मुक्त अथवा रियायती ऋण प्रबंधनों , जमा यदि कोई है के निर्धारण के लिएऐसे प्रबंधनों की वास्तविक लागत पर विचार करेगा।

5.1.6 प्राधिकरण इक्विटी की लागत अथवा ऋण की लागत के संबंधमें , जैसा भी मामला हो, ऐसी निधियों के इस्तेमाल में प्रयुक्त की जा रही अथवा उपयोग के लिए प्रस्तावित सभी वित्तीय लिखतों के स्वरूप पर विचार करेगा।

5.1.7 पूँजी जुटाने का अनुपात (गियरिंग)

(क) प्राधिकरण एफ आर ओ आर के निर्धारण के प्रयोजन के लिए नियंत्रण अवधि में भारित औसत गियरिंग निर्धारित करेगा।ऐसी भारित औसत गियरिंगके निर्धारण में विमानपत्तन परिचालकों द्वारा प्रस्तुत की गई वास्तविक अथवा ऋण की अनुमानित प्रमात्रा का संदर्भ होगा । ऐसी भारित गियरिंग का परिकलन नियंत्रण अवधि में ऋण की पूर्वानुमानि त प्रमात्रा और प्रत्येक टैरिफ वर्ष में ईक्विटी के पूर्वानुमान पर आधारित होगा।

उन मामलों में जहां पर गियरिंग का निम्न स्तर हो वहां पर प्राधिकरण प्रयोक्ताओं के उचित हितों के संरक्षण के मूलभूत उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए उचित प्रतिफल दर का निर्धारण करते समय अन्य घटकों पर भी विचार करेगा।

उदाहरण 2: निम्नलिखित उदाहरण इस दृष्टिकोण को सचित्र व्याख्या करता है , जहां पर पूर्वानुमानित ऋण ,इक्विटी ,और ऋण की लागतनियंत्रण अवधि के दौरान भिन्न भिन्न हैं।इस उदाहरण में जो संख्याएंप्रतिशत मेंदी गई हैंउन संख्याओं को छोड़कर , शेष संख्याओं को नजदीकी पूर्णांक में दर्शाया गया है।

		उचित प्रतिफल दर			
	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
ऋण (घ)	20,000	27,000	27,000	40000	45,000
इक्विटी (ड)	15,00 0	15,000	15,000	30,000	30,000
ऋण+ इक्विटी (ग)	35,000	42,000	42,000	70,000	75,000
ऋण की लागत (केडी)	13.90%	14.00%	15.00%	14.20%	14.50%
इक्विटी की लागत (केइ)	18.00%	18.00%	18.00%	18.00%	18.00%

अलग-अलग वर्ष गैयरिंग(जी)	57.1%	64.3%	64.3%	57.1%	60.0%
भारित औसत गियरिंग(डब्ल्यू जी)	60.2 %				
ऋण की भारित औसत लागत R_d	14.3%				
ईक्विटी की लागत R_e	18.0%				

उचित प्रतिफल दर 16.0% $FRoR = WG \times Rd + (1-WG) \times Re$

- उदाहरण स्पष्ट रूप से व्याख्या करता है कि प्रत्येक टैरिफ वर्ष के लिए, ऋण और इक्विटी के घटते बढ़ते स्तरों के कारण गैयरिंग भिन्न होता है। इसलिए, निम्नलिखित फार्मूले का उपयोग करते हुए एफ आर औ आर का निर्धारण करने के लिए भारित औसतनिकाला जाता है:

$$\text{भारित औसत गियरिंग} = WG = \sum_{t=1}^5 (C_t \times G_t) / \sum_{t=1}^5 (C_t)$$

जहां

$t = 1$ से 5 तक प्रत्येक टैरिफ वर्ष का द्योतक होता है

- इसी प्रकार, प्रत्येकटैरिफ वर्ष के लिए ऋण की लागत अलग होती है। इसलिए एफआर और आर के निर्धारण के लिए, ऋण की भारित लागत का निर्धारण निम्नलिखित फार्मूले का उपयोग करते हुए किया जाता है:

$$\text{ऋण की भारित औसत लागत} = \frac{\sum_{t=1}^5 (C_t \times G_t)}{\sum_{t=1}^5 C_t}$$

जहां

$t = 1$ से 5 तक प्रत्येक टैरिफ वर्ष का द्योतक होता है

5. 2 विनियामक आस्तिआधार (आर ए बी)

5.2.1 आर ए बी का कार्यक्षेत्र (स्कोप)

(क) सामान्य प्रक्रिया में, विमानपत्तन की सभी नियतआस्तियां आर ए बी के स्कोप के अंतर्गत आएंगी। परंतु, यदि प्राधिकरण चाहे तो, संगत घटकों पर समुचित विचार के आधार पर, कुछ नियत आस्तियाएँ को आर ए बी के स्कोप स्कोप में शामिल कर अथवा निकाल सकता है।

(ख) निम्नलिखित सिद्धांतों के आधार पर विशिष्ट आस्तियों के मामले में प्राधिकरण द्वारा यथा निर्धारित, संगत आर ए बी ॥ आस्तियोंमें ऐसे अपवर्जन अथवा उसमें ऐसे समावेशन की व्यवस्था करने के बाद, विमानपत्तन परिचालक (परिचालकों) द्वारा प्रस्तावित सभी आस्तियां नियत आस्तियां होंगी:

- वे आस्तियां जो महत्वपूर्ण रूप से सुख सुविधाएं/ सुविधाएं/सेवाओं/की व्यवस्था करती हैं और जो किसी हवाई अड्डे से संबंधित नहीं हैं, अथवा सामान्य तौर पर जिनकी हवाई अड्डे पर व्यवस्था नहीं की गई है, को आर ए बीकी सीमा से अपवर्जित किया जा सकता है;

2. वे आस्तियां जो प्राधिकरण की राय में हवाई अड्डे (उदाहरण के लिए हवाई अड्डे केसनिकट अवस्थित होने से) से कोई भी तात्विक वाणिज्यिक फायदा उत्पन्न नहीं करती है, उनआस्तियों को आर ए बीकी सीमा से अपवर्जित किया जा सकता है;
- (3) परामर्श के दौरान उनके समावेशन अथवा अपवर्जन के संबंध मेंहिस्सेदारों द्वारा दी गई प्रतिक्रियाएँ;
- (4) आस्तियों से संबद्ध लागतों और राजस्व की विनियमित विमानपत्तन लेखा तैयार करने और उनकी लेखा परीक्षा के संदर्भ मेंस्पष्ट पहचान सुनिश्चित की जा सके इसके लिए , प्राधिकरण की संतुष्टि के , अनुरूप पर्याप्त लेखा- पृथक्करण हेतु विनिर्देशन;
- (5) जहाँ कहीं उचित हो (जहां प्राधिकरण के विचार में किसी आस्ति से जुड़े किसी सारवान वित्तीय जोखिम की संभावना हो),वहां किसी सारवान वित्तीय जोखिम उत्पन्न होने की स्थिति में विमानपत्तन परिचालकों तथा विमानपत्तन उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा हेतु पर्याप्त विधिक पृथक्करण के बारे में , प्राधिकरण की संतुष्टि में,विनिर्देशन। प्राधिकरण,आर ए बीसीमा सेअपवंचित की गईआस्तियों की उपयुक्त रूप से घेरा (रिंग फैसिंग) बनाते हुएप्रयोक्ताओं को अलग रखने की विमानपत्तन परिचालक (परिचालकों)से अपेक्षा करेगा।रिंग फैसिंग को नियंत्रित करने वाले सिद्धांतों का उल्लेखप्राधिकरण द्वारा 12 जनवरी ,2011 को जारी किए गए आदेश संख्य13/2010-11 के पैरा 7.5 में किया गया है।

(6) उपर्युक्त बिंदुओं 1 से लेकर 5 तक में वर्णित किए गए सिद्धांतों के होते हुए भी, टर्मिनल भवनों के अंदर नियत अवस्थितियों वाली आस्तियों को आर ए बी सीमा के अंदर समझा जाएगा।

- (ग) किसी भी अपवर्जन /समावेशन पर केवल तभी विचार किया जाएगा यदि नियंत्रण अवधि में इसको निष्पादित किए जाने का प्रस्ताव किया जाता है जिसके लिए बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।
- (घ) प्राधिकरण, अपने विवेक से, आस्तियों के अपवर्जन अथवा समावेशन के लिए किसी भी अन्य संगत घटक पर विचार कर सकता है।
- (ङ) विमानपत्तन परिचालक द्वारा उपबंधित की गई किसी भी प्रकार की सेवा (सेवाओं) से संबंधित आस्तियां जो पृथक नियंत्रण के अधीन हैं और खंड 5.7, के अनुसार विनियमित की जाती है, को आर ए बीकी सीमा से अपवर्जित किया जाएगा।
- (च) ब्राउन फील्ड अथवा ग्रीन फील्ड विमानपत्तन के विकास के समय, सरकार/ नागरिक विमानन सुरक्षा ब्यूरो(बीसीएएस) द्वारा यथा अभिहित अधिदेशित प्रतिभूति व्ययसे संबंधित आस्तियं परियोजना लागत का हिस्सा होंगी और खंड 5.2.4 के अनुसरण में प्रारंभिक आर ए बी में शामिल की जाएंगी। किंतु, प्रतिभूति से संबंद्ध आस्तियों के संबंध में किसी भी वर्धमान पूँजीगत व्ययकी पूर्ति यात्री सेवा शुल्क (पी एस एफ) से की जाएगी। यात्री सेवा शुल्क के निर्धारण के लिए दिशा- निर्देश प्राधिकरण द्वारा अलग से जारी किए जाएंगे।
- (छ) आर ए बी से अभिजात परिसंपत्तियों के अपवर्जन के परिणाम - स्वरूप, प्राधिकरण सकल राजस्व आवश्यकता के निर्धारण के प्रयोजन के लिए ऐसी आस्तियों (इसके

समनुरूपी राजस्व और व्यय सहित) के मूल्य पर विचार नहीं करेगा। परंतु यदि प्राधिकरण विमानपत्तन परिचालक के बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव के आधार पर आरएबी से किसी आस्ति के अपवर्जन की अनुमति देता है और अन्य किसी भी कारण से विमानपत्तन परिचालक ऐसे अपवर्जन का निष्पादन करने में असमर्थ रहता है ऐसे उपचार प्रशोधन के होते हुए कि प्राधिकरण ऐसी आस्तियोंको आरएबीकी सूची मेंशामिल करने का निर्णय ले सकता है, नियंत्रण अवधि केंद्र एसी आस्तियों के लिए कोई प्रति कर अनुमत नहीं किया जाएगा।

(ज) यदि प्राधिकरण को ऐसा लगता है कि किसी आस्ति को आरएबी के स्कोप में शामिल किया जाना अपेक्षित है जिसे अभी तक विमानपत्तन परिचालक द्वारा प्रस्तावित नहीं किया गया है, तो प्राधिकरण ऐसी आस्ति का मूल्य निम्नलिखित रूप में निर्धारित करेगा :

आरएबी में समावेशन के लिए विचारित आस्तियों की लागत

= अचल आस्तियों की वास्तविक लागत

- संचित मूल्य हास

- हिस्सेदारों से अनुदान के स्वरूप की संचित पूँजीगत प्राप्तियां

जहां :

अचल आस्तियों की वास्तविक लागत, संचित मूल्य हास और हिस्सेदारों से प्राप्त अंशदानों के स्वरूप की संचित पूँजीगत प्राप्तियों पर नीचे दिए गए खंड 5.2.4 (ख) के अनुसार विचार किया जाएगा।

1. हो सकता है कि आरएबी किसी भी स्थिर आस्ति रजिस्टर में धारितस्थिर (अचल) आस्तियोंके किसी भी मूल्य के योग के समनुरूपी न हो। किंतु ,आरएबी लेखा से संबंधित समायोजन स्थिरआस्तियों के मामले में लेन-देन और घटनाओं से संबंधित होंगे जैसे अर्जन, चालू करना, निपटान करना, अपवर्जन और ह्रास।

5.2.2. आरएबी विमानपत्तन परिचालक द्वारा बनाए गए खंड 5.2.1 और 5.2.6, के अनुसारनिवल विनिवेशों को निरूपित करेगा ।

5.2.3.किसी टैरिफ वर्ष के लिए आरएबी प्रशुल्क टैरिफ वर्ष की समाप्ति पर आरएबी का औसत होगा और पूर्ववर्ती टैरिफ वर्ष t-1 की समाप्ति पर आरएबी मूल्य होगा:RAB_t+RAB_{t-1}

5.2.4. प्रारंभिक विनियामक आस्ति आधार (आर ए बी)

(क) प्रारंभिकनियंत्रण अवधि के लिए अपेक्षित सकलराजस्व के निर्धारण के लिए प्रारंभिक विनियामक आस्ति आधार खंड 5.2.1. के अधीन, विमानपत्तन परिचालक के अंतिम लेखा परीक्षितलेखा में उल्लेखित अचल आस्तियां होंगी।

(ख) प्रारंभिक विनियामक आर्थिक आधार के मूल्य का परिकलन निम्नलिखित रूप में किया जाएगा:-

प्रारंभिक विनियामक आस्ति आधार=स्थिर आस्तियों की मूल लागत

- संचित मूल्य ह्रास
- हिस्सेदारों से प्राप्त अनुदान के स्वरूप की संचित पूँजीगत
- प्राप्तियां
- नियंत्रित आस्ति आधार की सीमा से अपवर्जितआस्तियों के लिएआस्ति मूल्य समायोजन

- नियंत्रित आस्ति आधार से अपवार्जित आस्तियों के लिए भूमि मूल्य समायोजन

जहां:

स्थिर आस्तियों की मूल लागत: अंतिम लेखापरीक्षित लेखा में यथा उल्लिखितस्थिर आस्तियों की मूल लागत,(क्षति अथवा ऐसे अन्य समायोजन जिन्हें प्राधिकरण उपयुक्त समझे के समायोजनों के अलावा किसी भी पुनर्मूल्यांकन को अपर्वाजित करते हुए)को निम्नलिखित सिद्धांतोंपर आधारित विनियामक आस्ति आधार की सीमा में शामिल किया जाएगा:

1. प्रथम टैरिफ वर्ष के लिए विनियामक आस्ति आधार की शुरुआत में 5% से अधिक मूल्य के मुख्य पूँजीगत निवेशों के लिए प्रतिस्पर्धात्मक प्रापण का साक्ष्य;
2. इस बात का साक्ष्य कि सक्षम प्राधिकारी द्वारा विधिवत अनुमोदित पूँजीगत निवेश योजना के अनुसार ही निवेश किया गया था।
3. इस बात का साक्ष्य कि निवेश जैसा ऊपर (2) में उपबंध किया गया है यदि कोई भी , अतिरिक्त किया गया है , हवाई पत्तन (हवाई पत्तनों)परअथवा प्रयोक्ताओं अथवा हिस्सेदारों से किए गए विशिष्ट अनुरोध के आधार पर बेहतर सेवाएं प्रदान करने के लिए आवश्यक था।

संचित मूल्य हास: स्थिर आस्तियों के हास के लिए उपबंधित संचित राशियां, जिनके बारे में ऊपर विचार किया गया है , जैसा हासमान पॉलिसियों का उपयोग करते हुए अंतिम लेखा परीक्षित लेखा में उल्लिखित किया गया है जो आस्तियों के मितव्ययी उपयोगिता के उचित आकलन को परिलक्षित करता है।

हिस्सेदारों से प्राप्त अनुदानों के स्वरूप की संचित पूँजीगत प्राप्तियां: स्थिर आस्तियों से संबंधित कुल अंशदान जिन्हें आरएबी के स्कोप में समावेशित किया गया है , और

जिन्हें विकास शुल्क, पूंजीगत अनुदान और आर्थिक सहायता के तरीके से समावेशित किया गया है।

आस्ति मूल्य समायोजन: आरएबी के स्कोप से अपवर्जित की गई आस्तियों के लिए ,आस्तियों और ऐसी आस्तियों से संबद्ध किसी भी समनुरूपी भूमि के मूल्य के मामले में समायोजन(आस्ति मूल्य समायोजन)के संबंध में निम्नलिखित के उच्चतर स्तर पर विचार किया जाएगा :

1. ऐसी आस्तियों के मूल्य ह्रास प्रतिस्थापन लागत मूल्य की राशि और उस सीमा तक कि ऐसी आस्तियों से संबद्ध भूमि की सीमा तक भूमि मूल्य समायोजन (जैसा नीचे वर्णित किया गया है) का किसी अन्य प्रयोजन के लिए उपयोग नहीं किया जाता है,
2. ऐसी आस्तियों के अंकित मूल्य की राशि और ऐसी अस्थियों से संबद्ध विस्तारित भूमि तक भूमि मूल्य समायोजन (यथा नीचे वर्णित) का किसी भी अन्य प्रयोजन के लिए उपयोग नहीं किया जाता है, और
3. आस्तियों के अंतरण मूल्य की राशि और ऐसी आस्तियों से संबद्ध भूमि की सीमा तक भूमि मूल्य समायोजन (यथा नीचे वर्णित) का किसी भी अन्य प्रयोजन के लिए उपयोग नहीं किया जाता है; बशर्ते कि यदि भूमि का मूल्य पहले से ही अंतरण मूल्य का हिस्सा होता है, तो भूमि मूल्य समायोजन को शून्य समझा जाएगा।

उपर्युक्त समायोजन को प्रभावित करने के प्रयोजन से प्राधिकरण हवाई पत्तन कंपनी से ऐसी आस्तियों के विवरण और अंकित मूल्य को अधिसूचित करने की अपेक्षा करेगा। प्राधिकरण समीक्षा करेगा और निम्नलिखित का स्वतंत्र रूप से निर्धारण करने के लिए विशेषज्ञों को अधिकार प्रदान कर सकता है :

1. आस्तियों की मूल्य हास प्रतिस्थापन लागत; और
2. अंतरक के रूप में विमानपत्तन परिचालक और अंतरिती के बीच समझौता स्वतंत्र एवं निष्पक्ष लेन देन है।

यदि विमानपत्तन परिचालक, भविष्य में, उन आस्तियों का किसी भी विमानपत्तन से संबंधित क्रियाकलाप के लिए उपयोग करने का निर्णय लेते हैं और और वह प्राधिकरण से इसके मूल्य का आरएबी में विचार किए जाने का अनुरोध करते हैं, तो प्राधिकरण सामान्य तौर पर प्रस्ताव का उचित पुनरीक्षण करने के बाद, उसी मूल्य पर जिस मूल्य के आधार पर पहले आस्तियों को आरएबी से अपर्वाजित किया गया था उसी मूल्य के आधार पर ऐसी आस्तियों और उनके समनुरूपी भूमि के मूल्य के समावेशन पर विचार कर सकता है।

भूमि मूल्य समायोजन: आरएबी की सीमा से अपवंचित की गई आस्तियों के लिए, विगत में विमानपत्तन परिचालक को अंतरित की गई अथवा लीज पर दी गई अथवा विमानपत्तन परिचालक द्वारा अर्जित की गई ऐसी आस्तियों से संबंधित किसी भी समनुरूपी भूमि का समायोजन (भूमि मूल्य समायोजन) (क) ऐसी भूमि के प्रचलित बाजार मूल्य, अथवा (ख) ऐसी भूमि के अंकित मूल्य के उच्चतर मूल्य पर विचार किया जाएगा।

उपर्युक्त भूमि मूल्य समायोजन को प्रभावित करने के प्रयोजन सेप्राधिकरण विमानपत्तन कंपनी से ऐसी भूमि की अवस्थिति और अंकित मूल्य को अधिसूचित किए जाने की अपेक्षा करेगा। प्राधिकरण ऐसी भूमि के मामले में स्वतंत्र रूप से बाजार मूल्य निर्धारित करने और उसकी समीक्षा करने के लिए विशेषज्ञों को नियुक्त कर सकता है। ऐसे मूल्य निर्धारण में ऐसी भूमि (किसी भी रियायती करार के अंतर्गत छूट

भुगतान सहित) के मामले में किसी भी प्रकार की प्रसंविदा अथवा अन्य बाध्यताओं पर भी विचार किया जा सकता है।

उदाहरण 3: प्रारंभिक विनियामक आस्ति आधार के परिकलन के लिए निम्नलिखित उदाहरण इस दृष्टिकोण पर प्रकाश डालता है। इस उदाहरण में संख्याओं को उनके नजदीकी पूर्णांक में दर्शाया गया है।

स्थिर आस्तियों के रजिस्टर से लिए गए स्थिर आस्तियों के आंकड़े						
आस्तियां	मित्तव्ययी उप यो गि ता	स्थिर आस्तियों की वास्त विक लागत (ओ.सी)	पूँजीगत प्रा प्ति यां (एसीआर)	मूल्य हास द र यां (डी = 1/ इ .ए ल)	प्रचालन मै व र्ष ए.डी = (	संचित मू ल्य हास द र ए.सी - ए.सी) x 0.9x डी.आरx वाई
आस्ति1	25	15,000	0	4.00%	5	2,700
आस्ति2	10	20,000	1,000	10.00%	5	8,550

	योग	35,000	1,000			11,250
--	-----	--------	-------	--	--	--------

प्रारंभिक विनियामक आस्ति का आधार मूल्यांकन		
स्थिर आस्तियों की मूल लागत	35,000	ओ.सी
संचित मूल्य हास	11,250	ए. डी
संचित पूँजीगत प्राप्ति	1,000	एसीआर
आस्ति मूल्य समायोजन	-	ए वी ए
भूमि मूल्य समायोजन	-	एल वी ए
प्रारंभिक विनियामक आस्ति आधार	22,750	IR=OC-AD-ACR- AVA-LVA

- यह उदाहरण इस बात को स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि वर्ष 2009 -2010 के स्थिर आस्ति रजिस्टर से विमानपत्तन परिचालक द्वारा यथा प्रस्तुत किए -गए उपकेंद्र (डाटा) डेटा का उपयोग प्रारंभिक विनियामक आस्ति आधार के मूल्य के परिकलन के लिए किया जाता है। उसके बाद प्रारंभिक विनियामक आस्ति आधार का उपयोग वर्ष 2010 -11 के अंत में विनियामक आस्ति आधार का पूर्वानुमान लगाने के लिए किया जाता है।
- आस्तियों के मितव्ययी उपयोगिता उपयोगी आर्थिक लाइफ के आधार पर सरल लाइन पद्धति का उपयोग करते हुए मूल्य हास दर का परिकलन किया जाता है। मूल्य हास के परिकलन के प्रयोजन के लिएकिसी भी पूँजीगत प्राप्तिपर विचार नहीं किया गया है।

5.2.5. विनियामक आस्ति के आधार का पूर्वानुमान

- (क) विनियामक आस्तियों के आधार का पूर्वानुमान नियंत्रण अवधि में प्रत्येक टैरिफ वर्ष के प्रारंभ और अंत में किया जाएगा। विनियामक आस्ति आधार के कथित पूर्वानुमान के आधार पर, प्राधिकरण, नियंत्रण अवधि में प्रत्येक टैरिफ वर्ष t के लिए खंड 5.2.3 में दर्शाएं गए अनुसार RAB_t , RAB_{t-1} निर्धारित करता है।
- (ख) विनियामक आस्ति आधार से संबंधित पूर्वानुमान के बारे में प्राधिकरण के निर्णय के बारे में विमानपत्तन उपयोगकर्ताओं से संबंधित परामर्शदाता समिति की आवधिक अद्यतन रिपोर्ट द्वारा जानकारी दी जाएगी। उन परियोजनाओं के मामले मेंजो महत्वपूर्ण रूप सेपरामर्श प्रोटोकॉल के प्रभावी होने से पूर्व ही शुरू की गई थी, के बारे में प्राधिकरण का निर्णय ऐसे घटकों के विचाराधीन होगा जिन्हें प्राधिकरण ठीक समझे।
- (ग) प्रथम नियंत्रण अवधि के प्रथम टैरिफ वर्ष के लिए RAB_{t-1} पूर्ववर्ती वित्त वर्ष की समाप्ति पर अनुमानित आरएबी के बराबर होगा। खंड 5.2.4 खंड में यथा परिकालित प्रारंभिक आरएबी का उपयोग ऐसी पुर्वानुमानित आरएबी के निर्धारण के लिए किया जाएगा।

स्पष्टीकरण: 2011-12 के लिए प्रथम नियंत्रण अवधि (अर्थात् 2011-12 से लेकर 2015-16 तक) के प्रथम टैरिफ वर्ष के तौर पर, प्रथम टैरिफ वर्ष (अर्थात् 2011-2012) के लिए RAB_{t-1} (अर्थात् आरएबी₂₀₁₀) वित्त वर्ष 2010 - 2011 की समाप्ति पर अनुमानित आरएबी के बराबर होती है।

- (घ) परवर्ती नियंत्रण अवधियों के प्रथम टैरिफ वर्ष के लिए RAB_{t-1} अंतिम नियंत्रण अवधि के अंतिम टैरिफ वर्ष की समाप्ति पर अनुमानित RAB होगी।

(ङ) नियंत्रण अवधि के दौरान चालू की गई अथवा निपटाई गई आस्तियों के पूर्वानुमान के संबंध में मूल्य ह्वास के अनुमान के लिए, ऐसा माना जाएगा कि टैरिफ वर्ष के दौरान वे आस्तियांचालूकी गई हैं अथवानिपटाई गई हैं और ऐसी आस्तियों से संबंधित मूल्य ह्वास का परिकलन अनुपातिक आधार पर किया जाएगा ।

उदाहरण 4 निम्नलिखित उदाहरण नियंत्रण अवधि के लिए आरएबी के नजदीकी पूर्वानुमान दृष्टिकोण को उदाहरण के साथ स्पष्ट करता है। उदाहरण में संख्याओं को उनके पूर्णांक में दर्शाया गया है

नियंत्रित आस्ति आधार का पूर्वानुमान							
		2010-	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ

प्रारंभिक आरएबी ₁₋₁	ओआर		20,500				
चालू की गई ^इ आस्ति यां	सी ए	-	633	-	-	681	-
मूल्य हास	डी आर	2,250	2,307	2,364	2,364	2,402	731
निपटान	डीआई	-	-	-	100	-	-
प्रेरक समायोजन	आइ.ए	-	-	-	-	-	-

आंतिम R A B t	$CR=OR+CA-DR-DI+IA$	20,500					
ए आर आर के परिकलन के लिए ताका आ	$RA=(OR+CR)/2$						

र ए बी						
--------------	--	--	--	--	--	--

- यह उदाहरण इस बात की सचित्र व्याख्या करता है कि प्रथम नियंत्रण अवधि के लिए प्रथम टैरिफ वर्ष के लिए RAB_{t-1} वित्तवर्ष 2010- 2011 की समाप्ति पर पूर्वानुमानित RAB के बराबर होती है और खंड 5.2.4.में यथा परिकलित प्रारंभिक RAB , वर्ष 2010-11 के लिए प्रारंभिकRAB के तौर पर प्रयुक्त की गई है।

- यह उदाहरण इस बात की भी व्याख्या करता है कि टैरिफ वर्ष t के लिए ARR के परिकलन के लिए विचारित किए जाने के लिए RAB मूल्य, टैरिफ वर्ष t की समाप्ति और परवर्तीटैरिफ वर्ष $t-1$ की समाप्ति पर पर RAB का औसत होगा ,जैसा खंड 5.2.3 में वर्णित किया गया है।

उदाहरण पांच: निम्नलिखित उदाहरण नियंत्रण अवधि के लिए पूर्वानुमानित मूल्य हास लगाने की पद्धति को समझाता है। उदाहरण प्रतिशत में दर्याईगई संख्याओं को छोड़कर अन्य संख्याओं को नजदीकीपर्णक में दर्शया गया है।

स्थिर आ स्ति यों की मूल	मितव्ययी उपयोगिता (इएल)	मूल्यहास की दर ¹ (डीआर = ₁ /इ ₂ एल)	2010-11	टेरिफ वर्ष		टेरिफ वर्ष		टेरिफ वर्ष	
				1	2	3	4	5	

	लागत								
आस्ति 1	15,000	25	4.00%	540	540	540		540	540
आस्ति 2	20,000	10	10.00%	1,710	1,710	1,710		1,710	-
आस्ति 3	633	5	20 .00%	-	57	114		114	114
आस्ति 4	681	8	12.50%	-	-	-	-	38	37

			যোগ	2,250	2,307	2,364		2,402	731
--	--	--	-----	-------	-------	-------	--	-------	-----

- उदाहरण में स्पष्ट रूप से दर्शाया गया है कि मूल्यहास का परिकलन आस्तियों की मितव्ययी उपयोगिताअवधि लाइफ के आधार पर सीधी रेखा पद्धति (स्ट्रेट लाइन मेथड) का उपयोग करते हुए किया गया है
- यहउदाहरण इस बात की भी स्पष्ट व्याख्या करता है कि नियंत्रण अवधि(आस्तियों 3 और ऑस्टि 4) के दौरान चालू की गई आस्तियों से संबंधित मूल्यहास का परिकलन टैरिफ वर्ष की आधी अवधि के दौरान चालू की गई अथवा निपटा न की गईआनुपातिक अनुमानित अथवा निपटई गई के आधार पर किया गया है। आस्ति - 2 का पूर्ण मूल्यहास खंड 5.3 के अनुरूप है।

5.2.6 नियंत्रित आस्ति के आधार का विस्तार

- (क) द्वितीय और प्रत्येक परवर्ती नियंत्रण अवधि के लिए अपेक्षित सकल राजस्व के निर्धारण के लिए नियंत्रित आस्ति का आधार का विगत नियंत्रण अवधि के लिए प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नियंत्रित आस्तिआधार मूल्य का विस्तार होगा ।
- (ख) प्राधिकरण परवर्ती नियंत्रण अवधि के शुरू होनेके पूर्व से लेकर , अंतिम टैरिफ वर्ष तक जिनके लिए लेखा परीक्षित लेखा उपलब्ध होते हैंविस्तारित नियंत्रण आस्तिआधार मूल्य का निर्धारण करेगा और वास्तविक पूँजीगत निवेश और प्राधिकरण द्वारा यथा पुनरीक्षित वास्तविक निपटान मूल्य , पूर्ववर्ती निर्धारण में किए गए अपेक्षित सकल राजस्व के परिकलन के लिएअनुमत मूल्यहास और प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए जा सकने वाले किसीभी प्रकार के प्रोत्साहन समायोजन के आधार पर ऐसे मूल्यों का निर्धारण करेगा।

- (ग) परामर्श प्रोटोकोल के आधीन विमानपत्तन के लिए उपबंधित विमानपत्तन प्रयोक्ताओं के लिए परामर्शी समिति की आवधिक अद्यतन रिपोर्ट के द्वारा भी प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा।
- (घ) प्रत्येक टैरिफ वर्ष के लिए टैरिफ वर्ष की समाप्ति पर नियंत्रित आधार आस्तियोंका निम्नलिखित रूप में परिकलन किया जाएगा:

$$RAB_t = RAB_{t-1}$$

संस्थापिक (कमिशन्ड) आस्तियां

- मूल्यहास

- निपटान

+ प्रोत्साहन समायोजन

जहां :

RAB_t = टैरिफ वर्ष t की समाप्ति पर नियंत्रित आस्ति आधार

RAB_{t-1} = टैरिफ वर्ष $t-1$ की समाप्ति पर नियंत्रित आस्ति आधार

(कमिशन्ड) आस्तियां: यहां पर नीचे खंड 5.2.7 के अनुरूप, टैरिफ वर्ष t के दौरान उपयोग में लाए गए निवेश कोदर्शाती हैं ।

मूल्यहास: पूर्वगामी निर्धारण में किए गए, टैरिफ वर्ष के संबंध में अपेक्षित सर्कल राजस्थान के परिकलन में अनुमत और खंड 5.3 में यथा वर्णित मूल्यहास की राशि को दर्शाता है।

निपटान: टैरिफ वर्ष t के लिए अनुमानित निपटा लो अथवा समझे गए निपटान (नियंत्रितास्ति आधार से अंतरण) के मामले में आगम अथवा उचित बाजार मूल्य दर्शाता है।

प्रोत्साहन समायोजन: सामाजिक निवेश को बढ़ावा देने के लिए विगत बहुवर्षीय टैरिफआदेश अथवा किसी भी अन्य समय जिसे प्राधिकरण निर्धारित करना चाहता है उस प्रोत्साहन को प्रत्यावर्तित करने के लिए अन्य समायोजनों को निरूपित करता है। ऐसे समायोजनों का पता लगाने के प्रयोजन के लिए , प्राधिकरण को ऐसे निवेश की प्रभावकारिता और कार्यक्षमता के प्रति सम्यक ध्यान देना होगा। उदाहरण के लिए , पर्याप्त विचार के बाद , यह प्राधिकरण ऐसा विचार करता है कि , प्राधिकरण टर्मिनल में अतिरिक्त क्षमता को बढ़ावा देना चाहता है जिसका निर्माण किया जा रहा है , तो प्राधिकरण नियंत्रित आस्ति आधार के समायोजन को विनिर्दिष्ट कर सकता है जो पूर्वानुमान क्षमता की अपेक्षा जब यह संपूर्ण हो जाता है तो डिलीवरकी गई वास्तविक क्षमता से संबंधित होता है। अथवा यदि विमानपत्तन अपेक्षित तारीख से पहले खुलता है तो प्राधिकरण इसके लिए प्रोत्साहन समायोजन विनिर्दिष्ट कर सकता है।

उदाहरण 6: निम्नलिखित उदाहरण नियंत्रण अवधि के लिए नवीनतम उपलब्ध लेखापरीक्षितखातों में वास्तविक आंकड़ों का उपयोग करते हुए विस्तारित नियंत्रित आस्ति आधार के परिकलन पद्धति की स्पष्ट व्याख्या करता है। उदाहरण में संख्याओं को उनके नजदीकी पूर्णांक में दर्शाया गया है।

विस्तारित नियंत्रित आस्ति का आधार

		2010-	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ
प्रारंभिक आरएबी _{t-1}	ओआर		20,500				
कमिशनड आ स्ति यां	सी ए	-	550	50	-	650	-
मूल्यहास	डी आर	2,250	2,307	2,364	2,364	2,402	731
किया गया निपटान	डीआई	-	-	-	80	-	-
प्रोत्साहन स मा	एल.ए	-	-	-	-	-	-

यो जन							
क्लोजिंग RA B_t	$CR=OR+CA-DR-DI+IA$	20,500					
ए आर आर के परि कल न के लिए आर एबी	$RA=(OR+CR)/2$						

- इस उदाहरण में इस बात की स्पष्ट व्याख्या की गई है कि प्रथम नियंत्रण अवधि के प्रथम टैरिफ वर्ष के लिए RAB_{t-1} वित्तवर्ष 2010- 2011 की समाप्ति पर विस्तारित RAB के बराबर होती है और खंड 5.2.4.में यथा परिकलित प्रारंभिक RAB , वर्ष 2010-11 के लिए ओपनिंग RAB के तौर पर प्रयुक्त की गई है।

- द्वितीय नियंत्रण अवधि के लिए प्रथम टैरिफ वर्ष की ओपनिंग आरएबी प्रथम नियंत्रण अवधि के टैरिफ वर्ष 5 की अंतिम नियंत्रित आस्तियों का आधार मूल्य (अर्थात् 11,502) होगा।

5.2.7. वर्क इन प्रोग्रेस आस्तियां (एस्ट्रेस)

- (क) ऐसी आस्तियों को वर्क इन प्रोग्रेस एस्ट्रेस कहा जाता है जिन्हें टैरिफ वर्ष अथवा नियंत्रण अवधि के दौरान शुरू नहीं किया गया हो जैसा भी मामला हो। वर्क इन प्रोग्रेस एस्ट्रेस की गणना निम्नलिखित रूप में की जाती है:

$$WIPA_t = WIPA_{t-1}$$

- पूँजीगत व्यय (कैपेक्स)
- वित्त पोषण भत्ता
 - हिस्सेदारों से प्राप्त किए गए अंशदान के स्वरूप की पूँजीगत प्राप्तियां
 - चालू की गई आस्तियां (सी ए)

जहां :

WIPA_t : टैरिफ वर्ष t की समाप्ति पर वर्क इन प्रोग्रेस आस्तियां

WIPA_{t-1} : टैरिफ वर्ष t-1 की समाप्ति पर वर्क इन प्रोग्रेस आस्तियां

पूँजीगत व्यय : पूँजीगत परियोजनाओं और टैरिफ वर्ष t के दौरान बनाई गई पूँजीगत मर्दों पर किया गया व्यय।

वित्त पोषण भत्ते को निम्नलिखित रूप में परिकलित किया जाएगा

$$\text{वित्त पोषण भत्ता} = R_d \times (WIPA_{t-1} + \text{capex-SC-CA}_2)$$

जहां पर Rdखंड 5.4.1. के अनुसार प्राधिकरण द्वारा निर्धारित ऋण (डेबिट) की लागत होती है

SC टैरिफ वर्ष t में उपगत किए गए पूँजीगत व्यय से संबंधित हिस्सेदारों (पूँजीगत अनुदानों और आर्थिक सहायता सहित) से प्राप्त किए गए अनुदान के स्वरूप की पूँजीगत प्राप्तियां होती है।

CA आस्तियों को संस्थापित आस्तियां कहते हैं जो टैरिफ वर्ष t के दौरान प्रभावी ऑपरेशन में रखी गई उन सभी आस्तियों में शामिल WIPA के संचित मूल्य से संबंधित होती हैं ।

- (ख) एक ही टैरिफ वर्ष के अंदर अर्जित अथवा संस्थापित की गई आस्तियों को पूँजीगत व्यय और संस्थापित आस्तियों दोनों में ही शामिल किया जाएगा
- (ग) प्राधिकरण अपेक्षित सकल राजस्व के निर्धारण और पूर्वानुमानित नियंत्रित आस्ति (प्रत्येक टैरिफ वर्ष में संस्थापित आस्ति मूल्य सहित) के आधार के निर्धारण में वर्क इन प्रोग्रेस आस्तियों के पूर्वानुमान का निर्धारण करेगा ।

उदाहरण 7: निम्नलिखित उदाहरण वर्क इन प्रोग्रेस आस्तियों , वित्तपोषण भत्ते , और संस्थापित आस्तियों के परिकलन कीपद्धति की स्पष्ट व्याख्या करता है। उदाहरण में संख्याओं को उनके नजदीकी पूर्णांक में दर्शाया गया है।

वर्क इन प्रोग्रेस आस्तियों का पूर्वानुमान							
		2010-	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ

प्रारंभिक WIP _t	ओडब्ल्यू WIPA _{t-1}	-	-	-	558	638	-
पूँजीगत व्यय	सी ई	-	833	521	-	-	-
वित्तपोषण भत्ते	FA=R _d (ow+(CE- CA-SC)/2)	-	-	37	80	43	-
पूँजीगत प्राप्ति यां	SC	-	200	-	-	-	-
संस्थापित आ स्तियां	CA	-	633	-	-	681	-
क्लोजिंग WIP: WIPA _t	CW=OW+CE-FA- SC-CA	-	-	558	638	-	-

- वित्त पोषण भूते के परिकलन के लिए प्रयुक्त R_d , डेबिट की लागत खंड -5.1.4 के अंतर्गत प्राधिकरण द्वारा निर्धारित ऋण की लागत होती है।
- यह उदाहरण इस बात को स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि एक ही टैरिफ वर्ष (अर्थात् टैरिफ वर्ष 1) के अंदर अर्जित अथवा संस्थापित आस्तियों को पूँजीगत व्यय और संस्थापित आस्तियों में शामिल किया गया है।
- यथा परिकलित, संस्थापित की गई आस्तियों का मूल्य, नियंत्रण अवधि के लिए नियंत्रित आस्तियों के आधार के पूर्वानुमान के लिए प्रयुक्त किया जाएगा।

5.3 मूल्यहास (डी)

5.3.1 आर ए बी के कार्यक्षेत्र में शामिल की गई आस्तियों के लिए, नियंत्रण अवधि में प्रत्येकटैरिफ वर्ष के लिए पूर्वानुमान आधार पर अपेक्षित सकल राजस्वके परिकलन के लिए मूल्यहास को अनुमत किया जाएगा, और पूर्वानुमान संकलनों और स्थिर आस्तियों के कमतर किए गए निपटान सहित मौजूदा स्थिर आस्तियों की मूल लागत की राशि के संबंध में सामान्य मूल्यहास पद्धति (स्ट्रेट लाइन मेथड) का उपयोग करते हुए उनका परिकलन किया जाएगा।

स्पष्टीकरण : संदेह का परिहार करने के लिए यह स्पष्ट किया जाता है कि पूर्व निधियन प्राप्तियों यथा, विकास शुल्क के उद्ग्रहण, और हिस्सेदारों, (एटेकडोल्डर) से प्राप्त अनुदानों के स्वरूप की अन्य पूँजीगत प्राप्तियों जैसे आर्थिक सहायता/ सरकार से प्राप्त अनुदान, यदि कोई है, के माध्यम से निधिक आस्तियों के संबंध में मूल्यहास की व्यवस्था नहीं की जाएगी।

- 5.3.2.** आस्तियों की मितव्ययी उपयोगि ता अवधि के उपयुक्त आकलन के आधार पर मूल्यहास की दरें होगीं और कंपनी अधिनियम, 1956 में उपबंधित मूल्यहास की दरें अथवा किसी भी अन्य अनुभवजन्य साक्ष्य का हवाला दिया जा सकता है।
- 5.3.3.** आस्तियों का न्यूनतम अवशिष्ट मूल्य 10% माना जाएगा और आस्तियों की मूल लागत के अधिकतम 90% तक मूल्यहास को अनुमत किया जाएगा।
- 5.3.4.** भूमि अवक्षयी आस्ति नहीं होती है और आस्तियों के अवक्षयी मूल्य कापरिकलन करते समय भूमि की लागत को मूल लागत में से निकाल दिया जाएगा।
- 5.3.5.** नियंत्रण अवधि के प्रत्येक टैरिफ वर्ष के लिए अपेक्षित सकल राजस्व के निर्धारण में प्रयुक्तपूर्वानुमानित मूल्यहास का खंड 5.2.6. के अनुसार नियंत्रण अवधि की समाप्ति पर नियंत्रित आस्ति आधार के विस्तार के परिकलन के लिए उपयोग किया जाएगा।

5.4 प्रचालन और अनुरक्षण व्यय (ओ)

- 5.4.1.** प्रचालन और अनुरक्षण में संवैधानिक प्रचालन लागतों पर किए गए व्यय और खंड 5.4.2 में यथा वर्णित अन्य अनिवार्य प्रचालन लागतों सहित विमानपत्तन परिचालक (परिचालकों) द्वारा किए गए सभी व्यय शामिल होंगे
- 5.4.2.** प्राधिकरण द्वारा परिचालन और अनुरक्षण व्यय के मूल्यांकन में निम्नलिखित सिद्धांतों के आधार पर विमानपत्तन परिचालक द्वारा यथा प्रस्तुत ऐसे व्ययके पूर्वानुमान की समीक्षा शामिल होगी:
- (क) अंतिम लेखापरीक्षेत खातों में उल्लिखित वास्तविक व्यय की समीक्षा पर आधारित बेसलाइन प्रचालन और अनुरक्षण व्यय का मूल्यांकन, और अन्य बातों के साथ -

साथ एक बारगी लागतों अथवा विशेष लागतों के लिए उपचार सहित परवर्ती वर्ष (वर्षादें) सेपरिवर्तन का करने वाले घटकों को रेखांकित करने के साथ-साथ विवेक पूर्ण जांच करना। संदेह के निवारण के लिए, मूल्यांकित किए जाने वाले प्रचालन और अनुरक्षण व्ययों कोउन व्यय तक ही सीमित रखा जाएगा जो अपेक्षित सकल राजस्व के निर्धारण के लिएविचारार्थी गई आस्तियों और सेवाओं से संबंधित हों।

- (ख) परिचालन लागतों की प्रवृत्तियों, उत्पादकता में सुधार, यथा निर्धारित लागत- निर्धारक तत्वों जैसे कारकों तथा अन्य ऐसे घटकों , जो उचित समझे जाए ,कि समीक्षा पर आधारित ऐसी लागतों के संबंध में दक्षता संवर्धन का आकलन; मूल्यांकन और
- (ग) अन्य अधिदेशित प्रचालन लागतों अथवा सांविधिक परिचालन लागतों का मूल्यांकन , जहां पर (1) खंड 5.4.5 के अंतर्गत, अन्य अधिदेशित प्रचालन लागतें महानिदेशक नगर विमानन सहित नियामक एजेंसियों से प्राप्त निर्देशों के अनुपालन में उपगत की गई लागतें होती हैं ; (2) सांविधिक लागतें , विनियामक एजेंसियों द्वारा विमानपत्तन परिचालक पर प्रत्यक्षतः अधिरोपित अथवा विमानपत्तन परिचालक द्वारा प्रत्यक्षतः संदर्भ शुल्क, उद्ग्रहण, करों अथवाअन्य ऐसे ही प्रभारों पर उपगत की गई लागतें होती हैं।

5.4.3. प्राधिकरण, अल्पावधि ऋणों, विशेषकर कार्यशील पूँजी आवश्यकता कोपूरा करने के लिए प्रचालन और अनुरक्षण के तौर पर 1 वर्ष से कम अवधि की परिपक्वता सहित कार्यशील पूँजी से की गई वसूली पर विचार करेगा।

विमानपत्तन परिचालक कार्य शील पूँजी आव श्यकताओं के प्रस्तावित स्तर प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा और इस बात को निर्दर्शित करेगा कि प्रस्तावित कार्यचालन पूँजी ऋण,कार्यशीलपूँजी के ऐसे स्तरों के संबंध में अधिक नहीं हैं। प्राधिकरण कार्य शील पूँजी मेंअशोध्य ऋण के आवंटन के लिए उपबंधित किए गए किसी भी प्रकार के

भत्ते पर विचार नहीं करेगा। प्राधिकरण अनुमानित कार्यशील पूँजी आवश्यकताओं के स्तरों का पुनः निरीक्षण और मूल्यांकन करेगा और कार्यशील पूँजी को ऋणों की लागत को उचित मानते हुए ऋण की लागत के परिकलन में ऐसे ऋणों पर विचार नहीं किया जाएगा।

5.4.4 विमानपत्तन परिचालन द्वारा उपबंधित किसी भी सेवा。(सेवाओं) के संबंध में प्रचालन और अनुरक्षण व्यय जो पृथक नियंत्रण के अधीन आते हैं और खंड - 5.7 के अनुसार नियंत्रित किए जाते हैं, एआरआर के निर्धारण से निकाल दिए जाएंगे।

5.4.5. सरकार/नागरिक उड़ान सुरक्षा ब्यूरो द्वारा यथा विहित अनिवार्य सुरक्षा व्यय से संबंधित परिचालन और अनुरक्षण व्यय को ए आर आर के निर्धारण से निकाल दिया जाएगा। ऐसी प्रचालनलागतों पर पीएसएफ प्रभार के निर्धारण में विचार किया जाएगा और इस प्रयोजन के लिए प्राधिकरण अलग से दिशानिर्देश जारी करेगा।

5.5. कराधान (टी)

5.5.1. कराधान अपेक्षित सकल राजस्व के निर्धारण के लिए विचार थं ली जाने वाली परिसंपत्तियों/ सुख सुविधाओं/सुविधाओं / सेवाओं से होने वाली आय पर कॉरपोरेट कर के मामले में विमानपत्तन परिचालक द्वारा किए जाने वाले भुगतान को दर्शाता है।

5.5.2. प्राधिकरण अन्य बातों के साथ - साथ आवंटन और उसके संबंध में किए गए परिकलन की उपयुक्तता का पता लगाने के दृष्टिकोण से कॉरपोरेट कर परिकलन के लिए पूर्वानुमान की समीक्षा करेगा।

स्पष्टीकरणः संदेह के निराकरण के लिए , यह स्पष्ट किया जाता है कि कारपोरेट कर से संबंधित किसी भी प्रकार के ब्याज भुगतानों , शास्त्रियों , जुर्मानों और ऐसे ही अन्य दांडिक उदग्रहण पर कराधान के परिकलन के लिए विचार नहीं किया जाएगा ।

5.6.वैमानिक सेवाओं (एनएआर) के अलावा अन्य सेवाओं से राजस्व

पृष्ठ संख्या 39 (क) पर

5.6.2 प्राधिकरण, सभी यात्रियों से होने वाले आय के परिकलन के लिए, एयरक्राफ्ट, यात्रियों और विमानपत्तन पर कार्गो ; मुख्य विमानपत्तन पर कार्गो सुविधा ; और मुख्य विमानपत्तन पर एयरक्राफ्ट को इंधन की आपूर्ति करने से संबंधित ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं के लिए उपबंधित सेवा (सेवाओं) के लिए स्वतंत्र सेवा प्रदाता (प्रदाताओं) से विमानपत्तन परिचालकों द्वारा अर्जित सभी प्रकार के राजस्वों (राजस्व हिस्सेदारी,रॉयल्टी और लाभांश) को भी शामिल करेगा।

पृष्ठ संख्या 31

5.6.1. वैमानिक सेवाओं से भिन्न सेवाओं से प्राप्त राजस्वों के पूर्वानुमान संबंधी प्राधिकारी की समीक्षा में प्रचालन और रखरखाव व्यय, यातायात और पूँजी निवेश की उन योजनाओं के लिए अन्य पूर्वानुमान की समीक्षा सहित जिनकी ऐसे क्रियाकलापों के लिए विवक्षाएं होती हैं, विमानपत्तन ऑपरेटर द्वारा तैयार उक्त राजस्वों के लिए बॉटम - अप प्रोजेक्शनों की संवीक्षा, राजस्व स्तरों की बैंचमार्किंग, यह विचार करने

के लिए उक्त राजस्वों के लिए अवसरों का कम लाभ उठाया गया है और विशेषज्ञों की रायभी लेना भी शामिल हो सकता है।

5.7 पृथक नियंत्रण (आर.एस.सी) के अधीन नियंत्रित सेवाएं

5.7.1. विमानपत्तन परिचालक द्वारा निम्नलिखित के लिए उपबंधित किसी भी (1) विमान,

यात्रियों और किसी विमानपत्तन पर कार्गो से संबंधित ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं ; (2)

किसी विमानपत्तन पर कार्गो सुविधा ; और (3) किसी विमानपत्तन पर विमान को

ईंधन की आपूर्ति करने की सेवा के लिए ,प्राधिकरण “कार्गो सुविधा , ग्राउंड हैंडलिंग ,

और विमान को इंजन की आपूर्ति के लिए , दिशा निर्देश, 2011” उपबंधित सेवाओं के

लिए टैरिफ के निर्धारण के लिए निबंधन और शर्तों के संबंध में निर्देश संख्या

04/2010-11 में यथा वर्णित टैरिफ के निर्धारण के लिए प्राधिकरण विनियामक

दृष्टिकोण और प्रक्रिया का अनुपालन करेगा।

परंतु ऐसी सेवाओं के लिए बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव की प्रस्तुति के लिए

,विमानपत्तन परिचालक ऐसी सेवाओं से संबंधित विनियामक बिल्डिंग ब्लॉक्स स्पष्ट

रूप से अलग करते हुए और आवंटित करते हुए पृथक लेखापरीक्षित प्रोफॉर्मा लेखा

तैयार करेगा। ऐसे आवंटन के लिए विस्तृत औचित्य और वर्गीकरण की व्यवस्था भी

की जानी चाहिए

स्पष्टीकरण: संदेह के निराकरण के लिए , यह स्पष्ट किया जाता है कि प्राधिकरण ,

इन दिशा निर्देशों₂की शर्तों में, चाहे जो भी नाम दिया जाए , इंधन प्रभाव क्षमता प्रभार

के तौर पर प्रशुल्क को नियंत्रित करेगा

5.7.2. पृथक लेखा तैयार करना

(क) खंड 5.7.1. में उल्लिखित सेवाओं के लिए , विमानपत्तन परिचालक के ट्रैफिक वॉल्यूम के साथ, से ऐसी सेवाओं के लिए राजस्व, लागत, आस्तियों और देयताओं का स्पष्ट रूप से उल्लेख करते हुए पृथक लेखा परीक्षित प्रोफॉर्मा लेखा तैयार करेगा

- (ख) विमानपत्तन परिचालक, प्रथम नियंत्रण अवधि के लिए, पूर्वानुमान के प्रारंभिक बिंदु के तौर पर, वित्त वर्ष 2010- 11 के लिए ऐसा प्रोफॉर्मा लेखा तैयार करेगा ।

² 12 जनवरी, 2011को जारी किए गए प्राधिकरण के आदेश संख्या 13/ 2010- 11:00 का पैराग्राफ संख्या 15.19 .

- (ग) आस्तियों के किसी भी प्रकार के पुनर्मूल्यांकन के बिना मूल लागत आधार पर ये लेखा तैयारकिए जाएंगे। ये आधार भी ऐसे होंगे कि जिसमें राजस्व, लागतों, आस्तियों और दर्शाई गई देयताएं संगत सेवाओं में उचित रूप से आरोप्य होंगी। इस प्रकार से प्रस्तुत किए गए लेखा प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने से पहले विमानपत्तन परिचालक के निदेशकों के बोर्ड द्वारा अनुमोदित और हस्ताक्षरित किए जाएंगे। प्राधिकरण चाहे तो ऐसे लेखा स्वतंत्र लेखा परीक्षा के अधीन भी हो सकते हैं।
- (घ) सभी संगत क्रियाकलापों और सुविधाओं के लिए भले ही ऐसी सेवाओं के उपबंध के लिए प्रयुक्त विशेष अथवा विमानपत्तन परिचालक के अन्य क्रियाकलापों के साथ भागीदारी की हुई हो के लिए लेखा (लेखा प्रणाली और आवंटन पॉलिसियाँ) के आधार का प्रदर्शन और वर्णन किया जाएगा।

अध्याय 3

6 नियंत्रित सेवा (शिवाओं) के लिए प्रशुल्क (प्रशुल्कों) के निर्धारण की प्रक्रिया

6.1. प्राधिकरण इसमें नीचे यथा विनिर्दिष्ट नियंत्रण अवधि के लिए जैसा खंड 4.3 निर्दिष्ट किया गया है और प्रति यात्री (केंद्र) लाभ ,बहुवर्षीय प्रशुल्क आदेश में विनिर्दिष्ट किए जाने के लिए सकल राजस्व आवश्यकता का निर्धारण करेगा।

6.2. प्रति यात्री लाभ (वाई)

6.2.1 प्राधिकरण निम्नलिखित फार्मूले का उपयोग करते हुए नियंत्रण अवधि के लिए प्रति यात्री का निर्धारण करेगा:-

प्रति यात्री (वाई) लाभ =

जहां पर:

टैरिफ वर्ष t के लिए ARR_t का वर्तमान मूल्य (PV) नियंत्रण अवधि के प्रारंभ में निर्धारित किया जाता है और PV परिकलन के लिए कटौती दर खंड 5.1 के अनुसार प्राधिकरण द्वारा निर्धारितउचित दरों प्रतिफल के बराबर होती है।

VE_t किसी बहु वर्षीय टैरिफ आर्डर में प्राधिकरण द्वारा यथा अनुमानित टैरिफ वर्ष t मेंप्रमात्रा होती है।

ARR_tपेरिस वर्ष t के लिए अपेक्षित सकल राजस्व होता है।

6.2.2. खंड - 6.4 के संदर्भ से , प्रत्येक टैरिफ वर्ष और y_1 के लिए x निर्धारित करेगाताकि खंड 6.2 मेंयथा निर्धारित प्रति यात्री (y) लाभ निम्नलिखित के बराबर होता है।

प्रति यात्री (y) लाभ

जहां पर:

$VE_{\text{बहुवर्षीय}}$ टैरिफ आदेश में टैरिफ वर्ष t मेंप्राधिकरण द्वारा आकलित प्रमात्रा होती है।

$Y_{t,EWP1}$ खंड 6.4 के अनुसार परिकलित टैरिफ वर्ष t के लिए प्रति यात्री लाभ होता है।

टैरिफ वर्ष t के लिए t ($VE_t \times Y_t$) का वर्तमान मूल्य (PV) नियंत्रण अवधि के प्रारंभ में निर्धारित किया जाता है और PV परिकलन के लिए कटौती दर खंड 5.1 के अनुसार प्राधिकरण द्वारा निर्धारित उचित प्रतिफल दरों के बराबर होती है।

6.3 बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव के हिस्से के तौर पर , विमानपत्तन परिचालक नियंत्रित बिल्डिंग ब्लॉक्सके परिकलन में प्रयुक्त डब्ल्यू पीआई (नियंत्रण अवधि के प्रत्येक टैरिफ वर्ष के लिए) में अनुमानित परिवर्तन प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा ।

6.4 प्राधिकरण विमानपत्तन परिचालक द्वारा यथा प्रस्तुत डब्ल्यू पीआई में परिवर्तनों के पूर्वानुमान की समीक्षा करेगा और निम्नलिखित फार्मूले का उपयोग करते हुए द्वितीय टैरिफ वर्ष के लिए प्रति यात्री लाभ का निर्धारण करेगा:

$$Y_{t,EWP1} = Y_{t-1,EWP1} \times (1 + WP1_t \cdot X_t)$$

जहां पर

$Y_{t,EWP1}$, डब्ल्यू पीआई में पूर्वानुमानित परिवर्तन सहित टैरिफ वर्ष t के लिए प्रति यात्री लाभ होता है;

$Y_{t-1,EWP1}$, टैरिफ वर्ष के लिए प्रति यात्री लाभ होता है। प्रथम टैरिफ वर्ष के लिए पूर्ववर्ती t और वाईप्राधिकरण (खंड 6.5 के अनुसरण में) द्वारा बहुवर्षीय आदेश में निर्धारित किया जाएगा;

$WP1_t$, प्राधिकरण द्वारा यथा निर्धारित टैरिफ वर्ष t के लिए डब्ल्यू पी आई में परिवर्तन का पूर्वानुमान होता है;

बहुवर्षीय टैरिफ वर्ष आदेश में टैरिफ वर्ष t के लिए प्राधिकरण द्वारा x_t , निर्धारित किया जाता है।

स्पष्टीकरण: x_t एक ऐसाप्रतीक है जिसे बहुवर्षीय टैरिफ आदेश में प्रत्येक टैरिफ वर्ष t के लिए अलग से, प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जाएगा और जो प्रति यात्री (अथवा x_t के नकारात्मक होने की स्थिति में वृद्धि की दर)लाभ में बुनियादी दर कमी को निरूपित करेगी। X_t को प्रतिशत के रूप में अभिव्यक्त किया जाता है जैसे दशमलव संख्या 0.1 के फॉर्मूले में 10% अभिव्यक्त किया जाता है।

खंड 6.5 में यथानिदर्शित घटकों की संख्या पर विचार करते हुए प्राधिकरण x का मूल्य निर्धारित करेगा।

- 6.5 प्राधिकरण निम्नलिखित को शामिल करते हुए घटकों की संख्या पर विचार करते हुए प्रथम टैरिफ वर्ष (Y_1) और X_t (प्रत्येक टैरिफ वर्ष t के लिए) प्रति यात्री लाभ का मूल्य निर्धारित करेगा: (1) खंड 6.2 में यथा निर्धारित प्रति यात्री (y) लाभ; 6.2 नियंत्रण अवधि के अंदर मूल्य निर्धारण का प्रोफाइल ; (3) प्रशुल्क (प्रशुल्कों) का मौजूदा स्तर; (4) अनुमानित पूँजी निवेश; (5) लक्षित कार्यकुशलता सुधार; और (5) कोई भी अन्य संगतकारक।

X के निर्धारण में, लक्षित कार्यकुशलता सुधार का उद्देश्य, लागत बढ़ोतरी की कमी को पूरकरने के लिए प्रशुल्क (प्रशुल्कों) में वृद्धि करने के लिए विमानपत्तन परिचालक को अनुमत करते हुए , किंतु और अधिक कार्यकुशलता को प्रोत्साहित करने के लिए मुद्रास्फीति की दर की अपेक्षा निम्न दर को अनुमत करते हुए गैर-प्रतिस्पर्धात्मक परिस्थितियों में प्रतिस्पर्धात्मक माहौल बनाना होता है। यदि प्राधिकरण इस बारे में विचार करे कि दक्षता की अत्यधिक संभावना है और विमानपत्तन परिचालकों को अपने संसाधनों के अधिक प्रभावी अथवा कार्यकुशल उपयोग किए जाने की आवश्यकता है, तो लक्षित कार्यकुशलता सुधार और अधिक हो सकते हैं। किंतु अजय प्राधिकरण इस बारे में विचार करेंगी कार्यकुशलता सुधार की समिति संभावना है , तो लक्षित कार्यकुशलता सुधार अपेक्षाकृत कम हो सकता है।

कार्य कुशलता सुधार का मूल्यांकन जटिल हो सकता है और इसलिए इसके लिए प्रति यात्री लागतों में प्रचलित प्रवृत्तियों , देश में अन्य प्रतिष्ठानों पर लागू कार्यकुशलता घटक, राजस्व, प्रचालन और अनुरक्षण व्यय के संबंध में कार्यकुशलता घटकों के विविध स्तरों के प्रबाव और प्रतिफल (रिटर्न्स) और ऐतिहासिक लाभप्रदता और निष्पादन से संबंधित महत्वपूर्ण निष्पादन संसूचकों सहित विविधसंघटकों परविचार किए जाने की आवश्यकता है।

उदाहरण 8: निम्नलिखित उदाहरण प्रति यात्री (y_t), y_t और X_t लाभ के परिकलन की पद्धति पर प्रकाश डालता है। अपेक्षित सकल राजस्व और उदाहरण में यूनिटों को नजदीकी पूर्णांक में दर्शाया गया है और प्रति यात्री लाभ को दशमलव के 2 स्थानों तक पूर्ण अंक में दर्शाया गया है।

प्रतियात्री लाभ(y_t)						
		टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ

अपेक्षित सकल राजस्व	ARR	6,600	6,488	6,450	6,376	4,845
अनुमानित प्रमाणा	VE	1,000	1,150	1,323	1,521	1,749
वर्तमान मूल्य (ARR)	pv (ARR)	6,660	5,593	4,793	4,085	2,676
Epv (ARR)	23.807					
EVE	6,743					
Y=pEv (ARR)/EVE	3.53					
<hr/>						
Y1 और X						
		टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 6
डब्ल्यू पीआई में पूर्वानुमानित परिवर्तन	WPI _t	10%	10%	10%	10%	10%
X	X _t	2 %	2%	2%	2%	2%
टैरिफ वर्ष 1 के लिए प्रति यात्री लाभ	y _{t EWP1}	4.13	4.46	4.82	5.21	5.62
राजस्व VE x Y	VE x Y	4,134	5,134	6,379	7,920	9,836

Epv(VExY)	23,807					
EVE	6,743					
Y=Epv(VExY)/EVE	3.53					

- निम्नलिखित विविध घटकों पर विचार करते हुए Y_1 और x का परिकलन किया गया है।

$$Epv(ARR)/EVE = E \quad P=v(VExY)/EVE$$

- इस उदाहरण में, सरलीकरण के लिए, उसी X को लिया गया है जो सभी 5 वर्षों के लिए है।
- द्वितीय टैरिफ वर्ष और आगामी वर्षों के लिए प्रति यात्री लाभ का परिकलन खंड 6.4 के अनुसार किया गया है।
- PV परिकलन के लिए रियायती दर खंड 5.1 के अनुसार प्राधिकरण द्वारा निर्धारित उचित दर के बराबर होती है। इस उदाहरण में, 16 प्रतिशत FROR उदाहरण 2 से प्रयोग किया गया है।

- 6.6 निम्नलिखित पर विचार करते हुए किसी टैरिफ वर्ष के लिए प्राधिकरण प्रशुल्क (प्रशुल्कों) की समीक्षा और अनुमोदन करेगा : वार्षिक प्रशुल्क प्रस्ताव और क्रमशः खंड 6.8 और खंड 6.11 के अनुसार प्राधिकरण को विमानपत्तन परिचालक द्वारा प्रस्तुत किया गया वार्षिक अनुपालन विवरण, और ऐसी अन्य सूचना जिसे प्राधिकरण आवश्यक समझे।

6.7 प्राधिकरण वार्षिक आधार पर प्रशुल्क (प्रशुल्कों) के निर्धारण और समायोजन के लिए

यहां नीचे यथा विनिर्दिष्ट प्रक्रिया का अनुपालन करेगा:

6.7.1 वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव के संबंध में, खंड 6.8 के अनुसार;

6.7.2. वार्षिक अनुपालन विवरण के मामले में , खंड 6.11 के अनुसार ।

6.8. वार्षिक प्रशुल्क (टैरिफ) प्रस्ताव

6.8.1. प्रत्येक प्रशुल्क वर्ष शुरू होने से पूर्व , सभी विमानपत्तन परिचालक , अनुमोदन के लिए , प्राधिकरण को वार्षिक प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेंगे। प्रस्ताव में टैरिफ वर्ष के दौरान वसूल किए जाने वाले , खंड 6. 9 के अनुसारप्रति यात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत लाभ , का परिकलन और प्रशुल्क का विस्तृत विवरण होगा, जिससे प्रति यात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत लाभका प्रस्ताव करेगा,

6.8.2. वार्षिक प्रशुल्क प्रस्ताव में टैरिफ वर्ष के दौरान प्रभारित किए जाने के लिए , विमानपत्तन परिचालक द्वारा यथा प्रस्तावित विविध प्रशुल्क का विवरण निहित होगा। ऐसे प्रशुल्क में , अन्य बातों के साथ साथ , भूमि,आवास और पार्किंग प्रभार,एयर ब्रिज प्रभार और ईंधनप्रवाह अक्षमता प्रभार और साथ ही साथ ऐसे प्रशुल्क के लिए शर्तें, यथा प्रति उड़ान प्रभार अथवा भार प्रभार ,आदि शामिल होगा । विमानपत्तन परिचालक इस बात का निर्दर्शन भी करेगा कि यथा प्रस्तावित प्रशुल्क का परिणाम प्रति यात्री लाभ उस टैरिफ वर्ष के अनुमानित अधिकतम

अनुमत लाभ के बराबर अथवा कम होगा। वार्षिक प्रशुल्क प्रस्ताव में , प्रयोक्ता विकास शुल्क को उद्ग्रहण, यदि कोई हो, का प्रस्ताव भीशामिल होगा ।

6.8.3 यात्री सेवा शुल्क के निर्धारण के संबंध में प्राधिकरण की स्थिति को इनदिशा - निर्दशों के खंड 5.2.1.(एफ) और 5.4.5 में विनिर्दिष्ट किया गया है।

6.8.4. विमानपत्तन परिचालक प्रति यात्री समग्र लाभ को प्रभावित करने वाली प्रयोक्ता विकास शुल्क जैसी सेवाओं अथवा प्रभारों, यथाकी सूची से संबंधित सूचना भी प्रस्तुत करेंगे।

6.8.5. प्रयोक्ता विकास शुल्क (यू डी एफ) और अन्य वैमानिक प्रभा र भी सेवाओं की उसी रेज में आते हैं, और इसलिए प्रयोक्ता विकास शुल्क को विमानपत्तन परिचालकों की आर्थिक व्यवाहर्याता सुनिश्चित करने के लिए राजस्व उपाय माना जाएगा और उपयुक्त विचार के बाद केवल विशिष्ट मामलों में ही इसको अनुमत किया जाएगा।

स्पष्टीकरण: प्राधिकरण द्वारा प्रयोक्ता विकास शुल्क उद्ग्रहण के प्रस्ताव का अनुमोदन किए जाने के मामले में , प्राधिकरण प्रयोक्ता विकास शुल्क निर्धारित

करेगा ताकि राजस्व मैंइस प्रकार से संवर्धन हो और यह सुनिश्चित किया जा सके कि विमानपत्तन परिचालक संगत अवधि के दौरान, इन मार्गदर्शी निर्देशों के अनुसार ,आर ए बीके मामले में उचित प्रतिफल दर हासिल करने में सक्षम हैं।

6.8.6. विमानपत्तन परिचालक , संभावित विविध अन्य वैमानिक प्रभारों के मामले में प्रयोक्ता विकास शुल्क उद्ग्रहण की आवश्यकता के संबंध में वार्षिक प्रशुल्क प्रस्ताव में उचित कारण दर्शाते हुए इसकी पुष्टि करेगा और मुख्य कारण में ,अन्य बातों के साथ साथ यात्रियों पर प्रभार के प्रत्यक्ष उद्ग्रहण , एयरलाइंस और यात्रियों से वसूल किए जाने वाले प्रभारों की सीमा और पूर्णतः एयरलाइन प्रभार के रूप में वसूली नहीं किए जाने के बाबत विमानपत्तन परिचालक कारण बताते हुए स्पष्ट रूप से उल्लेख करेगा।

6.8.7. प्राधिकरण अंतिम उपाय के रूप में विकास शुल्क के उदग्रहण जैसी पूर्व -निधियन (प्री-फंडिंग) वयवस्था पर विचार करेगा और विमानपत्तनपरिचालक प्रयोक्ताओं से परामर्श करने के बाद यह औचित्य प्रस्तुत करेगा कि परियोजना के आकार , इसके महत्व , अन्य विकल्पों के माध्यम से परियोजना के माध्यम से परियोजना में की वित्त पोषण की अक्षमता और अन्य स्रोतों/ विकल्पों के माध्यम से परियोजना में वित्त पोषण (फाइनेंस) किए जाने पर वसूली के अंतिम प्रयोक्ता प्रभारों से संबंधित प्रभार के संदर्भ में , परियोजना के लिए यह पूर्व निधियन सर्वाधिक उपयुक्त निधियन विकल्प है। इस प्रकार के औचित्यों में अन्य बातों के साथ साथ यह भी शामिल होगा कि:

(क) पूर्व निधियन के माध्यम से परियोजना पर कार्य करने के लिए प्रयोक्ताओंके साथपरामर्श/ करार।

(ख) विभिन्न चरणों में ऐसे बड़े पैमाने के निवेश ने किए जाने के अप्रतिरोध्य कारण।

- (ग) इस बात का औचित्य कि अन्य बातों के साथ साथ सभी उपलब्ध वित्तपोषण विकल्पों का अन्वेषण करके प्रयोग में लाया गया है ,
- (1) ईक्विटी अंशदान
 - (2) उधार (ऋण)

6.8.8. प्राधिकरण इस बात को समझता है कि इस स्वरूप की परियोजना जहां पर पूर्वनिधियन की आवश्यकता हो सकती है अग्रिम रूप में पर्याप्त रूप में योजना बनाली गई होगी , और आवश्यकता , यदि कोई हो , पूर्व निधियन को बहुवर्षीय टौरिफ प्रस्ताव करते समय अनुमान लगया जाना चाहिए। तदनुसार , सामान्य परिस्थितियों में, नईपूर्व- निधियन उद्ग्रहण अथवा नियंत्रण अवधि के दौरान मौजूदा पूर्व -निधियन उद्ग्रहण में संवर्धन के ऐसे नए प्रस्ताव पर , प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया जाएगा। लेकिन, विशेष परिस्थितियों में, जहां प्राधिकरण नई पूर्व- निधियन उद्ग्रहण अथवा नियंत्रण अवधि के दौरान मौजूदा पूर्व- निधियनउद्ग्रहण में सकल वृद्धि पर विचार करने को सहमत होता है , प्राधिकरण सकल राजस्व आवश्यकता के पुनर्निर्धारण अर्थात् सकल राजस्व आवश्यकता की पूर्णतया नए सिरे सेनिर्धारण की मांग कर सकता है ।

6.8.9. पूंजीगत निवेश मैंपूर्व-निधियन उद्ग्रहण/ प्रारूप यथाड़ी एफ के अंशदान को आर ए बी में शामिल नहीं किया जाएगा।

6.8.10. खंड क 5.9 में यथाउपबंधित प्रारूप और रीति में वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा।

6.8.11. प्राधिकरण वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव की समीक्षा करेगा और ऐसे समायोजन सहित , विमानपत्तन परिचालक(परिचालकों)द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क (कों)के लिए ,जो आवश्यक समझा जाए, वार्षिक प्रशुल्क आदेश पारित करेगा।

6.9. प्रति यात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत लाभ

6.9.1. विमानपत्तन परिचालक निम्नलिखित फार्मूले का उपयोग करते हुए प्रत्येक टैरिफ वर्ष t के लिएप्रति यात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत लाभ (ई एम ए वाई)का परिकलन करेगा:

$$\text{EMAY}_t = Y_{t,\text{EWP1}} + K_{t,\text{EV}}$$

जहां पर,

$Y_{t,\text{EWP1}}$ खंड6.4 के अनुसार परिकलित प्रति यात्री लाभ है

$K_{t,\text{EV}}$ खंड 6.10 के अनुसारटैरिफ वर्ष t की शुरुआत में परिकलित ,अनुलब्धि त्रुटि संशोधन गुणक है ($K_{t,\text{AV}}$ के मामले में खंड 6.18 टैरिफ वर्ष t की समाप्ति पर परिकलितकिया जाएगा) ।

6.10 अनुलब्धि त्रुटि संशोधन गुणक (अनुमानित प्रमात्रा सहित) $K_{t,\text{EV}}$

6.10.1 अनुलब्धि त्रुटि संशोधन गुणक खंड 6.10.2. में दिए गए फार्मूले के अनुसार टैरिफ वर्ष t-2 और योग गुणक की त्रुटि संशोधनशर्तों का उपयोग करते हुए , परिकलितप्रति यात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत लाभ का समायोजन होता है। त्रुटि संशोधन प्रतीक का परिकलन खंड 6. 20 के अनुसार किया जाएगा और यहखंड 6.12 के अनुसार निर्धारित, किसी टैरिफ वर्ष में प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमत लाभ के संबंध में क्रमशःवृद्धि अथवा कमी के कारण अधिकअनुपलब्धि अथवा कम अनुलब्धि की प्रमात्रा को निर्दर्शित करता है।

6.10.2. खंड 6.9.1 में दिए गए फार्मूले में यथानिर्दर्शित , अनुलब्धि त्रुटि संशोधन गुणक ($K_{t, EV}$), का परिकलन निम्नलिखित रूप में किया जाएगा :

$$K_{t, EV} = \frac{E_{t-2} \times (1 + r)^2}{VE_t}$$

जहां पर :

E_{t-2} खंड 6.20 के अनुसार परिकलित 1 टैरिफ वर्ष t-2 में वास्तविक अधिअनुलब्धि अथवा अल्प-अनुपलब्धि की प्रमात्रा को निर्देशित करने वाली त्रुटि शोधकप्रतीक है।

$E_{t-2} = 0$ जब t प्रथम नियंत्रण अवधि का प्रथम या द्वितीय टैरिफ वर्ष है।

VE_t बहुवर्षीय टैरिफ आदेश में प्राधिकरण द्वारा टैरिफ वर्ष में प्रति यात्री लाभ निर्धारित करने के लिए प्रयोग की जाने वाली अनुमानित प्रमात्रा होती है।

r, यथास्थिति अधि अनुलब्धि अथवा अल्प - अनुलब्धि के लिए कंपाउंडिंग गुणाक है, और संगत नियंत्रण अवधि और खंड 5.1 के अनुसार प्राधिकरण द्वारा यथा निर्धारित अनुप्रयोज्यउचित प्रतिफल दर के बराबर होता है।

स्पष्टीकरण: अनुपलब्धि (रिकवरी) त्रुटि संशोधन गुणक, K, निम्नलिखित सुनिश्चित करते हुए वास्तविक अधिकतम अनुमत प्रति यात्री लाभ सुनिश्चित करता है

- (क) किसी भी एकटैरिफ वर्ष में प्रति यात्री अधिकतम लाभ के संबंध में अधि परिलब्धि की परिणति स्वतः परवर्ती टैरिफ वर्ष के लिएप्रति यात्री अनुमानित अधिकतम लाभ में कटौती के रूप में होगी, इस मामले में ऐसी अधिक परिलब्धि के कारणों पर विचार नहीं किया जाएगा।
- (ख) अनुमोदित किए गए प्रश्न के संबंध में अंतिम उपभोक्ता द्वारा बीजक अथवा भुगतान मेंकी गई किसी भी कटौती अथवा समायोजन की प्रतिपूर्ति नहीं की जाएगी।
- (ग) यदि वसूली में कोई कमी आई हो तो उसे प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमत लाभ केआधार पर अंकित किए गए विवरण की जाँच करके ठीक किया जाएगा। इसीलिए, यातायात संयोजन आदि, किसी भी कारण से होने वाली वसूली की कमी को

क्षतिपूर्ति के माध्यम से पूरा नहीं किया जाएगा। वसूली की कमी के लिए समायोजन, निम्नलिखित शर्तों के आधार पर, केवल किसी एक ही प्रशुल्क वर्ष के दौरान ही किया जाएगा।

- (1) खंड - 6.13 के अनुसार डब्ल्यू पीआई में वास्तविक परिवर्तन के लिए प्रति यात्री लाभ में परिवर्तन;
- (2) खंड 6.15 के अनुसार पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन;
- (3) खंड 6.16 के अनुसार अन्य अनिवार्य प्रचालन लागत संशोधन;
- (4) खंड 6.17 के अनुसार सांविधिक अनिवार्य लागत संशोधन; और
- (5) खंड 6.18 के अनुसारवास्तविक प्रमात्रा के लिए, टैरिफ वर्ष t के लिए, वसूलीत्रुटि संशोधन कारक में परिवर्तन ।

ए एम ए वाई कैप के अंतर्गत , उपर्युक्त 1 से लेकर 5 तक के किए गए समायोजन के परिणाम स्वरूप परवर्ती टैरिफ वर्षके लिए प्रति यात्री अनुमानित अधिकतम लाभ में स्वतः उपर्युक्त वृद्धि होगी।

(घ) वार्षिक प्रशुल्क प्रस्ताव में विमानपत्तन परिचालक द्वारा ऐसे प्रस्तावित प्रशुल्क के मामले में, जिसके परिणाम स्वरूप उस टैरिफ वर्ष में अनुमानित अधिकतम अनुमत परिलब्धि की अपेक्षा कमतर परिलब्धि होती है , तो इस प्रकार कम वसूली के लिए संशोधन को सामान्यतःअनुमत नहीं किया जाएगा।

उदाहरण 9:निम्नलिखित उदाहरण प्रति यात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत लाभ के परिकलन की पद्धतिपर प्रकाश डालता है। उदाहरण में संख्याओं को उनके नजदीकी 2 दशमलव स्थानों तक पूर्णांकित किया गया है ।

प्रति यात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत परिलब्धि						
		टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
टैरिफ वर्ष t के लिए	$Y_t EWP_1$	4.13	4.46	4.82	5.21	5.62
प्रति यात्री परिलब्धि						

टैरिफ वर्ष t-2 के लिएत्रुटि शोधन प्रतीक	E_{t-2}	-	-	25.73	(455.74)	105.70
संयोजक गुणक	$r=FR0R$	16.0 प्र ति श त	16.0 प्र ति श त	16.0 प्र ति श त	16.0 प्रतिशत	16.0 प्र ति श त
$E_{t-2} (1+r)^2$	A	-	-	34.62	(613.25)	142.22
अनुमानित वॉल्यूम	VE	1,000	1,150	1,323	1,521	1,749
वसूली त्रुटि संशोधन गुणक	$K_{t,,EV}=A/V_E$	-	-	0.03	(0.40)	0.08
प्रति यात्री अनुमा नित आधिक	$EMAY_t$	4.13	4.46	4.85	4.80	5.71

तम अनुमत परिल बिधि						
-----------------------------	--	--	--	--	--	--

- प्रति यात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत परिलबिधि के परिकलन के प्रयोजन के लिए प्रति यात्री परिलबिधि प्राधिकरण द्वारा बहुवर्षीय प्रशुल्क आदेश में निर्धारित की जाएगी। उपर्युक्त उदाहरण में प्रयुक्त, प्रति यात्री परिलबिधि का परिकलन उदाहरण 8 में दिया गया है।
- त्रुटि संशोधन प्रतीक के लिए, संयोजक घटक r , खंड 5.1 में यथा परिकलित FRoR के बराबर होगा।
- खंड 6.20 में परिकलित, टैरिफ वर्ष $t-2$ के लिए त्रुटि संशोधन शर्ट, टैरिफ वर्ष t के लिए EMAY के परिकलन के लिए प्रयुक्त प्रयोग किया जाता है।
- प्रथम नियंत्रण अवधि के टैरिफ वर्ष 1 और टैरिफ वर्ष 2 के लिए E_{t-2} शून्य (0) के बराबर होता है।
- प्रशुल्क वर्ष के लिए प्रस्तावित शुल्क प्रति यात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत परिलबिधि के अनुरूप होगा।

6.11 वार्षिक अनुपालन विवरण

6.11 वार्षिक अनुपालन विवरण का प्राथमिक उद्देश्य प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमत परिलब्धि और टैरिफ वर्ष t के लिए त्रुटि संशोधन प्रतीक का परिकलन होगा। वार्षिक अनुपालन विवरण के आधार पर , प्रति यात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत परिलब्धि औरपरवर्ती प्रशुल्क वर्ष के लिए प्रयोज्य प्रशुल्क , जो भी अपेक्षित हो , के प्रति ऐसे समायोजनों कीप्राधिकरण समीक्षा करेगा और अनुमोदन करेगा।

6.11.2 विमानपत्तन परिचालक प्राधिकरण को परिशिष्ट 5 के खंड क 5.10 में दिए गए प्रारूप और रीति से वार्षिक अनुपालन विवरण प्रस्तुत करेगा। इसके अलावा , विमानपत्तन परिचालक वार्षिक लेखापरीक्षित खातों और किसी अन्य सूचना की प्रतियां,जिन्हें समय-समय पर प्राधिकरण विनिर्दिष्ट करेगा प्रस्तुत करेगा।

6.11.3 विमानपत्तन परिचालक किसी विशेष प्रशुल्क वर्ष के लिए अपने वार्षिक लेखा परीक्षिक खातों के आधार पर आंकड़ों के संबंध में वार्षिक अनुपालन विवरण प्रस्तुत करेगा और निम्नलिखित के परिकलन को स्पष्ट रूप से दर्शाएगा:

- (क) खंड 6.13 के अनुसार डब्ल्यू पी आई में वास्तविक परिवर्तन के लिए परिकलित प्रति यात्री लाभ $Y_{t,AWPI}$;
- (क) खंड 6.14 के अनुसार परिकलित ,सेवा गुणवत्ता छूट प्रतीकर्त्तर्म Q_t ;
- (ख) खंड 6.15 के अनुसार, परिकलित पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन प्रतीक टर्म F_t ;
- (ग) खंड 6.16 के अनुसार परिकलित, टैरिफ वर्ष t के लिए अन्य अनिवार्यपरिचालन लागतसंशोधन प्रतीक OM_t ;

- (घ) खंड 6.17 के अनुसार परिकलित टैरिफ वर्ष t के लिए सांविधिक परिचालन लागत संशोधन प्रतीक U_t ;
- (ङ) खंड 6.18 के अनुसार परिकलित, वसूली त्रुटि संशोधन गुणक $K_{t,AV}$.

6.11.4 वार्षिक अनुपालन विवरण में खंड 6.12 के अनुसार परिकलित प्रति यात्री (AMAY) वास्तविक अधिकतम अनुमत परिलब्धि , खंड 619 के अनुसार परिकलित प्रति (AY) यात्री वास्तविक परिलब्धि, और खंड 6.20 के अनुसार परिकलित त्रुटि संशोधन प्रतीक (E) का विवरण भी दिया जाएगा।

6.12. प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमत परिलब्धि

6.12.1. किसी प्रशुल्क वर्ष के लिए प्रति यात्री (AMAY) अनुमत वास्तविक अधिकतम परिलब्धिका निर्धारण उस प्रशुल्क वर्ष के लेखापरीक्षित लेखाके उपलब्ध होने के बाद किया जाएगा।

6.12.2. प्रति यात्री अनुमत वास्तविक अधिकतम परिलब्धि का परिकलन निम्नलिखित रूप में किया जाएगा:

$$\text{AMAY}_t = [Y_{t,AWPI} \times (1-Q_t) \times (1 + F_t)] + OM_t + U_t + K_{t,AW}$$

जहां पर टैरिफ वर्ष t के संबंध में:

$AMAY_t$ टैरिफ वर्ष t के लिए प्रति यात्री अनुमत वास्तविक अधिकतम परिलब्धि है ;

$Y_{t,AWPI}$,टैरिफ वर्ष t जैसे वर्ष की समाप्ति पर , खंड 6.13 के अनुसार परिकलित,प्रति यात्री परिलब्धि है;

Qt, 6.14 के अनुसार परिकलित सेवा गुणवत्ता छूटप्रतीक है;

F_t , खंड 6.15 के अनुसार परिकलित, पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन प्रतीक है;

OM_t , खंड 6.16 के अनुसार परिकलित अन्य अनिवार्य परिचालन लागत संशोधन काप्रतीकहै;

U_t खंड 417 के अनुसार परिकलित, सांविधिक परिचालन लागत संशोधन प्रतीकहै;

$K_{t,AV}$ 6.18 ($K_{t,EV}$ के मामले में खंड 610 के अनुसार टैरिफ वर्ष की शुरुआत में परिकलित किया जाएगा) के अनुसार परिकलित परिलब्धि त्रुटि संशोधन गुणाक है।

6.13 प्रति यात्री ($Y_{t,AWPI}$) (टैरिफ वर्ष की समाप्ति पर वास्तविक WPI सहित) परिलब्धि नियंत्रण अवधि में प्रत्येक टैरिफ वर्ष की समाप्ति पर प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमत परिलब्धि के निर्धारण के लिए, वास्तविक WPI सहित, प्रति यात्री परिलब्धिनिम्नलिखित रूप में परिकलित की जाएगी:

$$Y_{t,AWPI} = Y_{t-1,AWPI} \times (1 + WPI_t - X_t)$$

जहां:

$Y_{t,AWPI}$, WPI में वास्तविक परिवर्तन सहित टैरिफ वर्ष t के लिए प्रति यात्री परिलब्धि है;

$Y_{t-1,AWPI}$, इस खंड के अनुसार परिकलित टैरिफ वर्ष t के पूर्ववर्ती टैरिफ वर्ष के लिए प्रति यात्री परिलब्धि है, और प्रथम टैरिफ वर्ष के लिए Y_t बहुवर्षीय टैरिफ आदेश (खंड 6.2.2 के अनुसरण में) में प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जाएगा , न की उपर्युक्त फार्मूले के अनुसार की गई गणना के अनुसार;

WPI_t टैरिफ वर्ष $t-1$ में से -1 वर्ष के दौरान डब्ल्यू पीआई के मासिक स्तरों के औसत द्वारा विभाजित टैरिफ वर्ष t के दौरान डब्ल्यूपीआई के मासिक स्तरों का औसत है। टैरिफ वर्ष t अप्रैल से लेकर मार्च तक के महीनों के लिए डब्ल्यूपीआई ऑकड़ों के योग का बाहरवा हिस्सा लेते हुए औसत का परिकलन किया जाएगा;

X_t वह प्रतीक है, जिसका निर्धारण पृथक रूप से, प्राधिकरण द्वारा बहुवर्षीय प्रशुल्क आदेश में प्रत्येक टैरिफ वर्ष t के लिए किया जाएगा, औरप्रति यात्री (अथवा ईवेंट X_t में संवर्धन की दर नकारात्मक होती है) परिलब्धि में बुनियादी कमी को निरूपित करती है। X_t को प्रतिशत के तौर पर अभिव्यक्त किया जाता है मानों जैसा कि फार्मूले में दशमलव संख्या 0.1 को 10% समझा जाता है।

उदाहरण 10: निम्नलिखित उदाहरण टैरिफ वर्ष की समाप्ति पर डब्ल्यूपीआई में वास्तविक परिवर्तन सहित प्रति यात्री परिलब्धि के परिकलन की पद्धति पर प्रकाश डाला गया है। उदाहरण में संख्याओं को नजदीकी 2दशमलव तक पूर्णांकित किया गया है।

डब्ल्यू पीआई में वास्तविक परिवर्तन सहित प्रति यात्री परिलब्धि					
	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
नियंत्रण अवधि के प्रारंभ में प्रति	4.13	4.46	4.82	5.21	5.62

यात्री परिलब्धि					
डब्ल्यू पीआई में वास्तविक परिवर्तन	7.6 प्रतिशत	12.7 प्र ति शत	10.2 प्र ति शत	9.2 प्र ति श त	10.0 प्रतिशत
डब्ल्यू पी आई में वास्तविक परिवर्तन के लिए प्रति यात्री परिलब्धि	4.13	4.36	4.83	5.23	5.60

6.14 सेवा गुणवत्ता छूट (छूट)

6.14.1. विमानपत्तन परिचालक के , प्राधिकरण द्वारा निर्धारित निश्चित सेवा गुणवत्ता मानकों को हासिल नेकिए जाने की स्थिति में त्रुटि संशोधन प्रतीक के परिकलन के प्रयोजन के लिए प्रति यात्री परिलब्धि का समायोजनसेवा गुणवत्ता छूटप्रतीक है। ऐसे गुणवत्ता मानकों और उनकी मापन प्रक्रिया का विवरण इन दिशा - निर्देशों के परिशिष्ट 2,3 और 4 में विविरिष्ट किया गया है।

6.14.2. संगत मानदंडों के साथ उद्देश्य वस्तुनिष्ठ का मासिक आधार पर मॉ नीटर किया जाएगा। किसी भी माह में विमानपत्तन परिचालकों द्वारा ऐसे मानदंडों से कम निष्पादन किए जाने की स्थिति में, प्रत्येक व्यक्तिक्रम प्राचल के लिए एक प्रतिशत छूट प्रयोज्य होगी। माह के लिए परिकलि त उद्देश्यप्राचलोंके लिए अधिकतम छूट 1. 5% निश्चितकी जाएगी। माह आई (i) वर्ष t में के लिए लागू प्रयोज्य मासिक छूट निम्नलिखित रूप में परिकलित की जाएगी:

वस्तुनिष्ठ प्राचलों, MRO_i पर मासिक छूट (छूट)

$$= \text{MIN} [1.5\%, \quad \text{AU objectivep} \quad P_p \quad \times \text{MOS}_{p,i}]$$

जहां पर:

P_p बहुवर्षीय प्रशुल्क ढांचे का निर्धारण करते समय प्रत्येक वस्तुनिष्ठ प्राचल p के लिए पृथक रूप से प्राधिकरण द्वारा निर्धारित इन दिशानिर्देशों के परिशिष्ट 2 में विनिर्दिष्ट वस्तुनिष्ठ प्राचल के लिए अधिकतम छूट अनुपात है।

MOS_{p,i} = 0 यदि i माह में वस्तुनिष्ठ प्राचल p के लिए सेवा मानक हासिल कर लिया जाता है;

MOS_{p,i} = 1 अन्यथा

6.14.3. समस्त विमानपत्तन परिचालकों द्वारा किए जाने वाले सेवा मूल्यांकन की व्यक्ति गुणवत्ता के संबंध में एयरपोर्ट काउंसिल इंटरनेशनल के एयरपोर्ट सर्विस क्वालिटी (ए सी आई ए एस क्यू) सर्वेक्षण पर यथास्थिति 3.50 अथवा 3.75 के समग्र मानदंड

(बैंच मार्ग) के सापेक्ष वस्तुनिष्ठ पैरामीटर को तिमाही आधार पर मॉनीटर किया जाएगा। किसी तिमाही में विमानपत्तन परिचालकों का निष्पादन ऐसे बैंच मार्क से अपेक्षाकृत कम हो तो, ऐसी छूट के लिए निश्चित प्रतिशतछूट प्रयोज्य होगी। j (t वर्ष में) महीने के लिए मासिक छूट का परिकलन निम्नलिखित रूप में किया जाएगा :-

$$\text{व्यक्ति निष्ठ पैरामीटर, } MRS_j \text{ पर मासिक छूट} = 2.50 \% \times MSS_{p,j}$$

जहां पर

$MSS_{p,j} = 0$ यदि तिमाही p में समग्र मानदंड के लिए सेवा मानक हासिल कर लिए जाते हैं;

$$MSS_{p,j} = 1 \text{ अन्यथा।}$$

6.14.4. खंड 6.12.2 में दिए गए फार्मूले में द्वारा प्रति यात्री परिलब्धि(1 - Q_t) गुणक से गुणा करते हुए समायोजन किया जाएगा। Q_t को निम्नलिखित रूप में निरूपित किया जाता है:

$$Q_t = 1/12 \times \sum_{i=1}^{12} MRO_i$$

- $+1/12 \times \sum_{j=1}^{12} MRS_j$

जहां पर:

MRO_i खंड 6.14.2 में यथा विहित परिकलित , i महीने (t वर्ष में) के लिए वस्तुनिष्ठ मासिक छूट है;

MRS_j खंड 6.14.3 में यथा विहित परिकलित , jमहीने (t वर्ष में) के लिए वस्तुनिष्ठ मासिक छूट है।

सेवा गुणवत्ता छूटप्रतीक						
		टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
वार्षिक वस्तुनिष्ठ पैरामीटर छूट (अधिकतम 1.5%)	a	1 प्रतिशत	10 प्रतिशत	0 प्रतिशत	0 प्रतिशत	0 प्रतिशत
वार्षिक व्यक्ति पैरामीटर छूट (अधिकतम 2.5%)	b	2 प्रतिशत	0.5 प्रतिशत	0 प्रतिशत	0 प्रतिशत	0 प्रतिशत

				त	त	त
सेवा गुणवत्ता छूटप्रतीक	$Q_{t=}$	3 प्रतिशत	1.5	0 प्र ति श त	0 प्रतिशत	0 प्र ति श त

6.15 पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन प्रतीक

6.15 पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन प्रतीक , त्रुटि संशोधन प्रतीक के परिकलन के प्रयोजन के लिएप्रति यात्री परिलब्धि में समायोजन है। जब किसी टैरिफ वर्ष की वास्तविक प्रमात्रा बहुवर्षीयटैरिफ आदेश में दी गई (विनिर्दिष्ट निर्धारित अनुपात की अपेक्षा अधिक अनुपात द्वारा) पूर्वानुमानितप्रमात्रा से काफी भिन्न हो तो उस स्थिति में पूर्वानुमान त्रुटि के लिए प्रतीक समायोजित करेगी। प्रतीक विनिर्दिष्ट सीमा से अधिक ऐसे अंतर के आधे भाग का संशोधन करेगा।

6.15.2 ऊपर वर्णित पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन दृष्टिकोण के अंतर्गत , यदि वास्तविक बहुवर्षीयटैरिफ आदेश में विनिर्दिष्ट , ऊपरी और निचले बैंड के बीच में रहती हैं तो , ऐसी स्थिति में कोई समायोजन नहीं होगा। लेकिन , यदि वास्तविक प्रमात्रा निर्धारित

बैंड की अपेक्षा अधिक होती है तो , अंतर की मात्रा प्रयोक्ता(ओं) और विमानपत्तन परिचालक (कों) के बीच बाटी जाएगी |

6.15.3. पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन प्रतीक (F_t) निम्नलिखित रूप में परिकलित किया जाएगी:

$$F_t = 0.5 \times FH_t \text{ अथवा } 0.5 \times FL_t, \text{ जैसा भी मामला हो}$$

यदि $V_t > VH_t$

$$FH_t = (V_t - VH_t, VE_t)$$

यदि $V_t < VL_t$

$$FL_t = (VL_t - Vt, VE_t)$$

$$VH_t = VE_t \times (I + CF)$$

$$VL_t = VE_t \times (I - CF)$$

और, यदि $VL_t < Vt < VH_t$

$$F_t = 0$$

जहां पर:

V_t टैरिफ वर्ष t के अंदर वास्तविक प्रमात्रा है और खंड 6.19 के अनुसार प्रति यात्री वास्तविक परिलब्धि के परिकलन में भाजक है।

VE_t बहुवर्षीय टैरिफ आदेश में प्राधिकरण द्वारा टैरिफ वर्ष t में प्रति यात्री परिलब्धि निर्धारित करने के लिए प्रयोग की गई , अनुमानित प्रमात्रा है।

CF बहुवर्षीय टैरिफ आदेश में अपेक्षित सकल राजस्व के निर्धारण के समय प्राधिकरण द्वारा

निर्धारितप्रतीक होती है ,और दशमलव में अभिव्यक्त संशोधन गुणक के लिए

निर्धारित अनुपात है। हनुमान त्रुटि संशोधन के प्रयोजन के लिए ऊपरी और

निचलेबैंड के परिकलन के लिए CF का मूल्यभी वैसा ही होगा ।

VH_t पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन के लिए प्रयुक्त, पूर्वानुमान प्रयाजा केउपरी बैंड का मान है।

VL_t पूर्वानुमान संशोधन के लिए प्रयुक्त, पूर्वानुमान प्रमात्रा के निचेल बैंड का मान है

FH_t पूर्वानुमान प्रमात्रा के ऊपरी बैंड के मान से अधिकवास्तविक पर द्रमात्रा में अंतर का अनुपात होता है।

FL_t पूर्वानुमान प्रमात्रा में निचले बैंड के मान से अधिक के वास्तविक प्रमात्रा में अंतर का अनुपात है।

उदाहरण 12: निम्नलिखित उदाहरण यातायात पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन प्रतीक के परिकलन की पद्धति को स्पष्ट रूप से दर्शाता है। उदाहरण में संख्याओं को दो निकटवर्ती दशमलव अंकों तक पूर्णांकित किया गया है।

पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन प्रतीक						
		टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
वास्तविक प्रमात्रा	V	990	990	1300	1700	1400
अनुमानित प्रमात्रा	VE	1000	1150	1323	1521	1749
ऊपरी बैंड	$VH=VE \times 1.1$	1100	1265	1455	1673	1924

निचला बैंड	VL=VE x 0.9	900	1035	1191	1369	1574
निचला बैंड संशोधन प्रतीक	FH	-	-	-	(0.02)	0.00
लोअर बैंड संशोधन प्रतीक	FL	-	0.04	-	(0.01)	-
पूर्वानुमानत्रुटि संशोधन	$F=0.5 \times FH_1$, या	-	-	-	(0.01)	-
	$F= 0.5 \times FL_4$	-	0.02	-	(0.01)	0.05

- उदाहरण में अनुमान लगाया गया है कि प्राधिकरण ने अनुमानित प्रमात्रा के 10% पर ऊपर और निचले बैंड का निर्धारण किया है।
- संशोधन प्रतीक पर खंड 6.15.3 के अनुसार ऊपरऔर निचले बैंड का परिकलन किया जाता है।

6.16 अन्य अनिवार्य परिचालन लागत (प्रचालन) प्रतीक

6.16.1 अन्य अनिवार्य परिचालन लागत संशोधन प्रतीक प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमत परिलब्धि में समायोजन करते हुए, प्रतिभूति प्रचालन लागतों के अलावा अन्य अनिवार्यप्रचालन लागतों में किसी भी परिवर्तन के लिए अपेक्षित संशोधन सुनिश्चित करेगी।ऐसी अन्य अनिवार्य प्रचालन लागते विनियामक एजेंसियों जैसे डीजीसीए द्वारा जारी किए गए निदेशों के कारण आने वाली लागतों को शामिल करेंगी।विमानपत्तन चालक द्वारा उपगत किए गए किसी भी अतिरिक्त अन्य अनिवार्य पूँजीगत व्यय के बारे में नियंत्रण अवधि के अंदर संशोधन के लिए विचार नहीं किया जाएगा।

6.16.2 किसी भी टैरिफ वर्ष t के लिए, बहुवर्षीय प्रशुल्क आदेश में अपेक्षित सकल राजस्वके निर्धारण के समय प्राधिकरण द्वारा टैरिफ वर्ष t में खर्च की गई वास्तविक अन्य अनिवार्य प्रचालन लागतों और टैरिफ वर्ष t के लिए अनुमानित अन्य अनिवार्य प्रचालन लागतो के बीच किसी भी अंतर के लिए समायोजन किया जाएगा।

6.16.3. समायोजन खंड 6:00.12.2 में दिए गए फार्मूले में प्रतीक OM_t के माध्यम से किया जाएगा और निम्नलिखित रूप में परिकलित किया जाएगा:

$$\text{OM}_t = \text{OMC}_{t-\text{OME}} t V_t$$

जहां पर:

OME_t बहुवर्षीय टैरिफ आदेश में अपेक्षित सकल राजस्व के निर्धारण के समय प्रशुल्क वर्ष t के लिए प्राधिकरण द्वारा निर्धारित पूर्वानुमान अन्य अनिवार्य परिचालन लागतें हैं;

OMC_t प्रशुल्क वर्ष t में विमानपत्तन परिचालक द्वारा उपगत की गई वास्तविक अन्य अनिवार्य परिचालन लागतें हैं;

V_t प्रशुल्क वर्ष t में विमानपत्तन परिचालक के लिए वास्तविक प्रमात्रा है और खंड 6.19 के अनुसार प्रति यात्री वास्तविकपरिलब्धि के परिकलन में है।

6.17 सांविधिक परिचालन लागत संशोधन प्रतीक

6.17.1 सांविधिक परिचालन लागत संशोधन प्रतीक प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमति परिलब्धि में समायोजन करते हुए, सांविधिक परिचालन लागतों में किसी भी परिवर्तन के लिए संशोधन सुनिश्चित करेगी। ऐसी सांविधिक परिचालन लागतों के अंतर्गत केंद्रीय या राज्य सरकारों द्वारा किए जाने वाले कराधान से संबंधित लागतों शामिल होंगी, सिवाय कारपोरेट आय पर करों के, जिन्हें विमान पत्तन परिचालक (एयरपोर्ट ऑपरेटर) द्वारा प्रदत्त उत्पाद/ सेवाओं पर प्रत्यक्षतः अधिरोपित किया जाता है और एयरपोर्ट ऑपरेटर द्वारा उनका भुगतान किया जाता है। एयरपोर्ट ऑपरेटर द्वाराकिए गए किसी भी अतिरिक्त सांविधिक पूँजीगत व्यय के संशोधन पर नियंत्रण अवधि के अंदर विचार नहीं किया जाएगा। संदेह के निवारण के लिए, किसी भी निवेश उत्पाद अथवा एयरपोर्ट ऑपरेटर द्वारा प्राप्त की गई सेवाओं से संबंधित सांविधिक परिचालन लागत में किसी भी परिवर्तन को शामिल नहीं किया जाएगा।

6.17.2 किसी भी प्रशुल्क वर्ष t के लिए, किसी प्रशुल्क वर्ष t में उपगत की गई वास्तविक सांविधिक परिचालन लागतों और बहुवर्षीय प्रशुल्क आदेश में अपेक्षित सकल राजस्व के निर्धारण के समय प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क वर्ष t के लिए पूर्वानुमानित सांविधिक परिचालन लागतों के बीच किसी भी अंतर के लिए समायोजन किया जाएगा।

6.17.3 खंड से 6.12.2 में दिए गए फार्मूले के अनुसार U_t प्रतीक के माध्यम से समायोजन किया जाएगा और इसका परिकलन निम्नलिखित रूप में किया जाएगा:

$$U_t = \underline{UC_t} - \underline{UE_t} V_t$$

जहां पर:

UE_t बहुवर्षीय प्रशुल्क आदेश में अपेक्षित सकल राजस्व के निर्धारण के समय किसी प्रशुल्क वर्ष t के लिए प्राधिकरण द्वारा निर्धारित पूर्वानुमान सांविधिक परिचालन लागत होती है;

UC_t प्रशुल्क वर्ष t में एयरपोर्ट ऑपरेटर द्वारा उपगत की गई वास्तविक सांविधिक परिचालन लागत है;

V_t किसी प्रशुल्क वर्ष t में वास्तविक प्रमात्रा है और खंड 6.19 के अनुसार प्रति यात्री वास्तविक परिलब्धि के निर्धारण में (जिविजट) है।

6.18 . प्रतिलाभ (रिकवरी) त्रुटि संशोधन गुणक (वास्तविक प्रमात्रा सहित), $K_{t,AV}$

6.18.1 प्रति लाभ त्रुटि संशोधन गुणक, प्रशुल्क वर्ष $t-2$ त्रुटि संशोधन प्रतीक E और 6.18. 2 में दिए गए फार्मूले के अनुसार , संयोजित गुणक का उपयोग करते हुए परिकलित समायोजन गुणक होता है। प्रशुल्क वर्ष t के लिए त्रुटि संशोधन प्रतीक खंड 6.20 के अनुसार परिकलित कि या जाएगा और किसी प्रशुल्क वर्ष में प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमत परिलब्धि के मामले में प्रति यात्री वास्तविक परिलब्धि में वृद्धि अथवा कमी के कारण अधिक वसूली अथवा कम वसूली की प्रमात्रा को निर्दशित करेगा।

6.18.2 . वास्तविक प्रमात्रा (K_{t-AV}) सहित प्रति लाभ त्रुटि संशोधन गुणक का परिकलन

निम्नलिखित रूप में किया जाएगा:

$$K_{t,AV} = E_{t-2(1+r)}^2 V_t$$

जहां पर:

E_{t-2} खंड 6.20 के अनुसार परिकलित, प्रशुल्क वर्ष $t-2$ में वास्तविक अधिक वसूली अथवा कम वसूली की प्रमात्रा को निर्देशित करने वाली त्रुटि संशोधनकरने वाली प्रतीक है

$E_{t-2}=0$ जब t प्रथम नियंत्रण अवधि का प्रथम या द्वितीय प्रशुल्क वर्ष है

V_t प्रशुल्क वर्ष t में एयरपोर्ट ऑपरेटर द्वारा हैंडल की गई वास्तविक प्रमात्रा होती है, और यह खंड 6.19 के अनुसार, प्रशुल्कवर्ष t के लिए प्रति यात्री वास्तविक परिलब्धि की संगणना में विभाजक होता है।

r अधिक या कम वसूलने के लिए संयोजित गुणक है, जैसा भी मामला हो, और संगत नियंत्रण अवधि के लिए यथा लागू उचित प्रतिफल दर के बराबर होता है और खंड 5.1 के अनुसार प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जाता है।

उदाहरण 13 : निम्नलिखित उदाहरण वार्षिक अनुपालन विवरण में निहित सूचना के आधार पर, अपेक्षित संशोधन लागू करने के बाद, प्रति यात्री (AMAY) वास्तविक अधिकतम अनुमत परिलब्धि (चील्ड) के परिकलन कीपद्धति को स्पष्ट करता है।

	वास्तविक अधिकतम अनुमत परिलब्धि					
		टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
इब्ल्यू पीआई में वास्तविकपरिवर्तन के बाद प्रशुल्क वर्ष t के लिए प्रति यात्री परिलब्धि	Y_{1_AWPI}	4.13	4.36	4.83	5.23	5.60
पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन	F_1	-	0.02	-	(0.01)	0.05
सेवा गुणवत्ता छूटप्रतीक	Q_t	3%	1.5%	0%	0%	0%
सांविधिक परिचालन लागत संशोधन प्रतीक	U_t	0.15	-	0.10	0.00	0.05
अन्य अनिवार्य परचालन लागत संशोधन प्रतीक	OM_t	-	-	0.05	0.10	0.00

प्रशुल्क वर्ष t-2 के लिए त्रुटि संशोधन प्रतीक	E_{t-2}	-	-	25.73	(455.74)	105.70
संयोजित गुणक	$r = FRoR$	16.0%	16.0%	16.0%	16.0%	16.0%
$E_{t-2} \times (1 + r^2)$	c	-	-	34.62	(613.25)	142.22
वास्तविक प्रमात्रा	v	990	990	1,300	1,700	1,400
प्रतिलाभ त्रुटि शोधन फैक्टर गुणक	$K_{t,AV} = c/V$	-	-	0.03	(0.36)	0.10

- उपर्युक्त उदाहरण में प्रयुक्त, डब्ल्यू पीआई में वास्तविक परिवर्तन के बाद प्रति यात्री परिलब्धि का परिकलन उदाहरण 10 में किया गया है।
- उपर्युक्त उदाहरण में प्रयुक्त, पूर्वानुमान त्रुटिशोधन, का परिकलन उदाहरण 10 में किया गया है।
- उपर्युक्त उदाहरण में प्रयुक्त, सेवा गुणवत्ता छूटप्रतीक, का परिकलन उदाहरण 11 में किया गया है।
- अन्य अनिवार्य (परिचालन) लागत संशोधन प्रतीक का परिकलन खंड 6.16 के अनुसार किया जाएगा।
- सांविधिक (परिचालन) लागत संशोधन प्रतीक का परिकलन खंड 6.17 के अनुसार किया जाएगा।
- उपर्युक्त उदाहरण में प्रयुक्त त्रुटि संशोधन प्रतीक का परिकलन, उदाहरण 15 में दिया गया है।

6.19 प्रति यात्री वास्तविक परिलब्धि

6.19.1 प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम (चीलड़) हनुमत परिलब्धि का अनुपालन सुनिश्चित

किए जाने के लिए प्रत्येक प्र शुल्क वर्ष के लिए प्रति यात्री वास्तविक परिलब्धि का परिकलन किया जाएगा।

6.19.2 प्रति यात्री वास्तविक परिलब्धि का परिकलन निम्नलिखित रूप में किया जाएगा।

कुल वास्तविक राजस्व	
घटा (-)	वैमानिक सेवा (ओं) के अलावा अन्य सेवाओं से प्राप्त होने वाला वास्तविक राजस्व
=	विनियम के अध्यधीन वास्तविक राजस्व
:-	वास्तु प्रमात्रा V
=	प्रति यात्री (AY) वास्तविक परिलब्धि

जहां पर:

‘कुलवास्तविक राजस्व’ विमानपत्तन प्रचालक के कुल वास्तविक राजस्व में सेआर ए बी में शामिल न की गई परिसंपत्तियों के राजस्व को घटाकर प्राप्त राशि को निरूपित करता है।

‘वैमानिक सेवा (ओं) के अलावा अन्य सेवाओं से प्राप्त होने वाला वास्तविक राजस्व’ , वैमानिक सेवा (ओं) के अलावा इन सेवाओं से प्राप्त होने वाले ऐसे राजस्व, जो खंड 4.2 के अंतर्गत बहुवर्षीय प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए गए थे और प्रशुल्क वर्ष t में विनियमित सेवा (ओं) के अलावा अन्य सेवाओं से प्राप्त होने वाले कोई भी अन्य राजस्व , जिसे बहुवर्षीय प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नहीं किया गया था किंतु इसके बावजूद भी विमानपत्तन प्रचालक द्वारा उपार्जित की गई थी, को निरूपित करता है।

‘वास्तविक प्रमात्रा’ से उस आधार पर मापीगई वास्तविक प्रमात्रा अभिप्रेत है जो अंतिमप्रशुल्क समीक्षा के समय पूर्वानुमानों के अनुकूल है ।

उदाहरण 14: निम्नलिखित उदाहरण वार्षिक अनुपालन विवरण में निहित सूचना पर आधारित प्रति यात्री वास्तविक परिलक्ष्य का परिकलन करने की पद्धति को चित्रित करता है। उदाहरण में संख्याओं को वास्तविक प्रति यात्री वास्तविक लाभ जिसे नजदीकी दशमलव स्थानों तक पूर्णांकित किया गया है, को छोड़कर नजदीकी संख्या में पूर्णांकित किया गया है ।

	प्रति यूनिट वास्तविक परिलब्धि					
	(प्रशुल्क) टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ	टैरिफ वर्ष 5	
कुल वास्तविक राजस्व	R	4500	5800	7500	9000	
विनियमित सेवा (ओं) के अलावा अन्य सेवा (ओं) से प्राप्त होने वाला राजस्व	NAR	908	1005	1095	1186	
विनियमों के अध्यधीन वास्तविक राज स्व	AR=R-	3592	4795	6405	7815	
वास्तविक प्रमात्रा	V	990	990	1300	1700	

प्रति यात्री वास्तविक परिलब्धि	AY=AR/V	3.63	4.84	4.93	4.60	5.16
--------------------------------	---------	------	------	------	------	------

6.20 त्रुटि शोधन प्रतीक

- 6.20.1 प्रति यात्री वास्तविक परिलब्धि और प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमत परिलब्धि (चील्ड) के परिकलन के आधार पर , किसी प्रशुल्क वर्ष में प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमत परिलब्धि के संबंध में प्रति यात्री वास्तविक परिलब्धि में अधिक वसूली अथवा कम वसूली की प्रमात्रा निर्दर्शत करते हुए, त्रुटि शोधन प्रतीक निर्धारित की जाएगी ।
- 6.20.2 जैसा खंड 6.10.2 में वर्णित किया गया है त्रुटि शोधन प्रतीक यह सुनिश्चित करेगी कि:
- (क) अधिक वसूली , यदि कोई है , अधिक वसूली के कारणोंपर ध्यान न देते हुए समोयोजित की जाएगी। लेखा परीक्षित वित्तीय सूचना को सम्मिलित किए जाने के लिए प्रशुल्क वर्ष $t+2$ में त्रुटिशोधन प्रतीक के माध्यम से यह कार्य किया जाएगा।
 - (ख) अनुमोदित प्रशुल्क के मामले में अंतिम प्रयोक्ताओं द्वारा बीजक अथवा किए गए भुगतान में किसी भी छूट अथवा समायोजन की प्रतिपूर्ति नहीं की जाएगी।
 - (ग) कम वसूली, यदि कोई है, प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमत चील्ड के माध्य से भाजक प्रतीक के लिए ही संशोधित की जाएगी, (डब्ल्यू पी आई में वास्तविक परिवर्तन के लिए प्रति यात्री परिलब्धि, पूर्वानुमान त्रुटि शोधन, अन्य अनिवार्य परिचालन लागत संशोधन, सांविधिक परिचालन लागत संशोधन और प्रतिलाभ त्रुटि शोधन गुणक परिवर्तन, वास्तविक मात्रा के लिए प्रशुल्क वर्ष $t-2$ के लिए) इसलिए किसी भी अन्य कारण यथा यातायात (ट्रैफिक) मिक्स आदि में परिवर्तन के लिए

कम वसूली का संशोधित नहीं किया जाएगा। ऊपर वर्णित प्रतिक के संबंध में कम वसूली के लिए प्रशुल्क वर्ष $t - 2$ में त्रुटि शोधन प्रतीक के माध्यम से संशोधन किया जाएगा ताकि इसके लिए लेखा परीक्षित वित्तीय सूचना में इसे सम्मिलित किया जा सके।

- (घ) वार्षिक प्रशुल्क प्रस्ताव में विमानपत्तन परिचालक द्वारा प्रस्तावित किए गए प्रशुल्क के ऐसे मामले में, जिसके फलस्वरूप उस प्रशुल्क वर्ष के लिए अनुमानित अधिकतम अनुमति परिलब्धि की अपेक्षा कमतर परिलब्धि (चील्ड) प्राप्त होने के मामले में, ऐसी कम वसूली के लिए आमतौर पर संशोधन की अनुमति नहीं दी जाएगी।

6.20.3 वास्तविक परिलब्धि (चील्ड) और वास्तविक अधिकतम अनुमति परिलब्धि (चील्ड) के बीच के अंतर का परिकलन निम्नलिखित रूप में किया जाएगा:

$$\text{अंतर} = (AY_t - AMAY_t)$$

जहां पर,

यदि अंतर > 0 है तो इसका तात्पर्य वास्तविक अधिकतम अनुमति लब्धि के संबंध में वास्तविक परिलब्धि की अधिक वसूली है।

और यदि, अंतर < 0 है तो, इसका तात्पर्य वास्तविक अधिकतम अनुमति लब्धि के संबंध में वास्तविक परिलब्धि की कम वसूली है।

6.20.4 अधिक वसूली के लिए त्रुटिशोधन प्रतीक

अधिक वसूली के मामले में त्रुटि संशोधन के सिद्धांत का वर्णन खंड 6.20.2 में किया गया है।

अधिक वसूली के लिए त्रुटि संशोधन प्रतीक का निम्नलिखित रूप में परिकलन किया जाएगा:

$$E_t = [(AMAY_t - AY_t) \times V_t] - DL_t$$

जहां पर:

विमानपत्तन परिचालक द्वारा डीएलटी की सगणना प्राधिकारी द्वारा प्रशुल्क के अनुसार राजस्व की कुल राशि में से अंतिम प्रयोक्ताओं द्वारा किए गए सभी भुगतानों और देय राशियों, यदि कोई हो, की कुल राशि घटाकर प्राप्त कुल राशि के रूप में की जानी अपेक्षित है। डी एल टी में निम्नलिखित कारकों के साथ- साथ प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्कों के मामले में अंतिम प्रयोक्ताओं द्वारा बीजकों/ दोनों में किए गए सभी समायोजनों ओं की कुल राशि को शामिल किया जाएगा:

- (1) अंतिम प्रयोक्ताओं को सेवा प्रदाता द्वारा प्रस्तावित छूट; अथवा
- (2) सेवाओं की गुणवत्ता, आदि में कमी के कारण सेवा प्रदाता के बीजकों के संबंध में अंतिम प्रयोक्ताओं द्वारा की गई कटौतियां/समायोजन। बशर्ते कि बैंड के अंदर प्रमात्रा (यातायात के) में अंतर के कारण किसी भी प्रकार की अधिक वसूली को विमानपत्तन पर चालक द्वारा प्रतिधारित किए जाने को अनुमत किया जाएगा।

6.20.5. कम वसूली के लिए त्रुटि संशोधन प्रतीक

कम वसूली के मामले में त्रुटि संशोधन के लिए सिद्धांतों का वर्णन खंड 6.20.2 में किया गया है।

ऐसे मामले में, प्राधिकरण निम्नलिखित के तौर पर वास्तविक अधिकतम अनुमत परिलब्धि के माध्यम से कारक प्रतीक के लिए विमानपत्तन परिचालक को प्रतिपूर्ति करेगा:

- कारक ΔY (अर्थात् परिलब्धि में परिवर्तन) द्वारा; ΔY , प्रति यात्री परिलब्धि में परिवर्तन, डब्ल्यू पीआई (सेवा गुणवत्ता छूट के लिए नीचे की ओर यथा समायोजित और पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन प्रतीक के लिए यथा समायोजित) नियंत्रण अवधि की शुरुआत में सुविचारित पूर्वानुमानित डब्ल्यूपीआई सहित प्रति यात्री परिलब्धि के बीच होने वाले अंतर के बराबर होगा। ΔY का परिकलन निम्नलिखित रूप में किया जाता है :

$$[Y_{t,AWPI} \times (1 - Q_t) \times (1 + F_t) - Y_{t,EWPI}] = \Delta Y$$

- कारक $O M_t$ अन्य अनिवार्य परिचालन लागत संशोधन को है,
- कारक U_t सांविधिक परिचालन लागत संशोधन को है,
- कारक ΔK अर्थात् अनुमानित प्रमात्रा (VE) के लिए “प्रति लाभ त्रुटि संशोधन कारक” के संबंध में वास्तविक प्रमात्रा (V) के लिए “प्रति लाभ त्रुटि संशोधन कारक” में परिवर्तन K का परिकलन निम्नलिखित सूत्र के द्वारा किया जाता है:

$$[K_{t,VA} - K_{t,VE}] = \Delta K$$

कम वसूली के लिए त्रुटि संशोधन प्रतीक का परिकलन निम्नलिखित रूप में किया जाएगा:-

$$\text{यदि } AY_t + (\Delta Y + OM_t + U_t + \Delta K) >= AMAY_t$$

$$\text{तो, त्रुटि} = (AMAY_t - AY_t) * \text{वास्तविक प्रमात्रा} - DI,$$

और,

$$\text{यदि } AY_{t+} (\Delta Y + OM_t + U_t + \Delta K) < AMAYT_t$$

तो तब, त्रुटि = $(\Delta Y + OM_t + U_t + \Delta K) \times \text{वास्तविक मात्रा} - \text{DI}$,

जहां पर:

$AMAY_t$ प्रशुल्क वर्ष t के लिए प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमति परिलब्धि है;

$Y_{t,AWPI}$ ऐसे वर्ष की समाप्ति पर प्रशुल्क वर्ष t के लिए खंड 6.13 के अनुसार परिकलित प्रति यात्री परिलब्धि है;

$Y_{t,EWPI}$ ऐसे वर्ष की शुरुआत में प्रशुल्क वर्ष t के लिए खंड 6.4 के अनुसार परिकलित, प्रति यात्री परिलब्धि है;

Q_t खंड 6.14 के अनुसार परिकलित सेवा गुणवत्ता छूट प्रतीक है;

F_t खंड 6.15 के अनुसार परिकलित, पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन प्रतीक है;

OM_t खंड 6.16 के अनुसार परिकलित अन्य अनिवार्य परिचालन लागत संशोधन प्रतीक है;

U_t खंड 6.17 के अनुसार परिकलित सांविधिक परिचालन लागत संशोधन प्रतीक है;

$K_{t,AV}$ खंड 6.18 के अनुसार प्रशुल्क वर्ष t की समाप्ति पर परिकलित, प्रति लाभ त्रुटि संशोधन कारक है;

$K_{t,EV}$ खंड 6.10 के अनुसार टैरिफ वर्ष t के प्रारंभ में परिकलित, प्रति लाभ त्रुटि संशोधन कारक है।

उदाहरण 15: निम्नलिखित उदाहरण वार्षिक अनुपालन विवरण में निहित सूचना पर आधारित

त्रुटि संशोधन प्रतीक के परिकलन कीपद्धित को चित्रित करता है।

		त्रुटि संशोधन प्रतीक					
		(प्रशुल्क) टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5	
प्रति यूनिट वास्तविक परिलब्धि	AY	3.63	4.84	4.93	4.60	5.16	
वास्तविक प्रमात्रा	V	990	990	1300	1700	1400	
वास्तविक अधिकतम अनुमत परिलब्धि	AMA	4.16	4.38	5.01	4.92	6.03	
(कम)/ अधिक वसूली	D=AY	(0.5)	0.5	(0.1)	(0.3)	(0.9)	
अधिक वसूली (अंतर\geq 0)							
त्रुटि संशोधन		AMAY-AY	-	(0.5)	-	-	-

अधिक वसूली के लिए त्रुटि संशोधन प्रतीक (रुपयों में)	E=(AMAY-	-	(455.74)	-	-	-
कम वसूली (अंतर<0)						
डब्ल्यूपीआई के लिए समायोजन के बाद प्रशुल्क वर्ष t के लिए प्रति यूनिट परिलब्धि	Y _{t,AWPI}	4.13	4.36	4.83	5.23	5.60
पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन	F _t	-	0.02	-	(0.01)	0.05
अन्य अनिवार्य परिचालन लागत संशोधन प्रतीक	OM _t	-	-	0.05	0.10	0.00
सांविधिक परिचालन लागत संशोधन प्रतीक	U _t	0.15	-	0.10	0.00	0.05
वास्तविक प्रमात्रा के साथ प्रति लाभ त्रुटि संशोधन	K _{t,AV}	-	-	0.03	(0.36)	0.10

प्रतीक						
अनुमानित डब्ल्यू पी आई सहित प्रशुल्क वर्ष T के लिए प्रति यूनिट परिलब्धि	$y_{T,ewpi}$	4.13	4.46	4.82	5.21	5.62
अनुमानित पर मात्रा सहित प्रति लाभ त्रुटि संशोधन प्रतीक	$K_{t,AV}$	-	-	0.03	(0.40)	0.08
कम वसूली के लिए त्रुटि संशोधन प्रतीक		25.7	-	105.70	197.59	460.86

- उपर्युक्त उदाहरण में प्रयुक्त AMAY, कापरिकलन उदाहरण13 में किया गया है।
- उपर्युक्त उदाहरण में प्रयुक्त AY, का परिकलन उदाहरण14 में किया गया है।
- ऊपर परिकलित त्रुटि संशोधन प्रतीक प्रतिलाभ त्रुटि संशोधन कारक (K) के लिए निवेश होता है।
- नेगेटिव E का तात्पर्य अधिक वसूली होता है जिसे नेगेटिव K के तौर पर समायोजित किया जाएगा।

6.21 संशोधनों का सार: स्पष्टता के प्रयोजन के लिए, यह कहा जाता है कि:

6.21.1. प्राधिकरण प्रशुल्क वर्ष के आधार पर निम्नलिखित अवयवों के लिए संशोधन की व्यवस्था करेगा:

- (क) प्रशुल्क वर्ष में डब्ल्यूपीआई में वास्तविक परिवर्तन के लिए परिकलित , प्रति यात्री
 (Y) परिलब्धि;
- (ख) प्रशुल्क वर्ष t के लिए सेवा गुणवत्ता छूट प्रतीक Q_t ;
- (ग) प्रशुल्क वर्ष t के लिए पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन प्रतीक F_t ;
- (घ) प्रशुल्क वर्ष t के लिए अन्य अनिवार्य परिचालन लागत त्रुटि संशोधन
 प्रतीक OM_t ;
- (ङ) प्रशुल्क वर्ष t के लिए सांविधिक प्रचालन (परिचालन) लागत संशोधन प्रतीक (u_t);
- (च) वास्तविक प्रमात्रा के लिए, प्रशुल्क वर्ष $t-2$ के लिए, प्रति लाभ त्रुटि संशोधन
 कारक में परिवर्तन।

**6.21.2.प्राधिकरण नियंत्रण अवधि (यों)के बीच निम्नलिखित अवयवों के लिए संशोधन की
 व्यवस्था करेगा:**

- (क) नियंत्रण अवधि के लिए अपेक्षित सकल राजस्व के पूर्वानुमान में यथा
 परिकलित कॉर्पोरेट आय पर कर की दर में परिवर्तन का प्रभाव ,और
- (ख) (1) प्राधिकरण द्वारा यथा पुनरीक्षित वास्तविक पूँजीगत व्यय ; (2) प्राधिकरण द्वारा
 यथा पुनरीक्षित वास्तविक निपटान मूल्य ; और (3) प्राधिकरण द्वारा यथा निर्धारित
 किसी प्रोत्साहन समायोजन के लिए नियंत्रक अवधि की समाप्ति पर समायोजित
 आर ए बी पर प्राप्त प्रतिफल और नियंत्रक अवधि के प्रारंभ में वियसिक आस्ति
 आधार पर पूर्वानुमानित प्रतिफल (रिट्टन) के बीच वस्तुत : प्राधिकरण द्वारा
 यथानिर्धारित अंतर ऊपर वर्णित कारकों की बाबत किसी भी अधिक वसूली अथवा

कम वसूली को आगामी नियंत्रण अवधि के लिए प्रशुल्कों के निर्धारण के लिए समायोजित की जाएगी ।

6.21.3.प्राधिकरण सामानातया अन्य बातों के साथ - साथ नियंत्रण अवधि के दौरान अथवा नियंत्रण अवधि (यों) केबीच निम्नलिखित घटकों के लिए किसी संशोधन की व्यवस्था नहीं करेगा:

- (क) परिचालन और रखरखाव व्यय (अन्य अनिवार्य परिचालन लागतों और सांबंधिक परिचालन (ऑपरेटिंग) लागतों के अलावा) में किसी प्रकार का अंतर;
- (ख) उचित प्रतिफल दर में कोई अंतर; और
- (ग) नियंत्रित सेवाओं के अलावा अन्य सेवाओं से प्राप्त राजस्व।

प्राधिकरणके आदेश द्वारा और उसके नाम से

(संदीप प्रकाश)

सचिव

1 भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण,
राजीव गांधी भवन, नई दिल्ली- 110003

(श्री वी. प अग्रवाल, अध्यक्षः के माध्यम से)

2 कोचीन अंतरराष्ट्रीयविमानपत्तन प्राइवेट लिमिटेड,
निदुम्बसरी, कोचीन, केरल

(डॉ कृष्ण दास नायर, प्रबंध निदेशक: के माध्यम से)

- 3 दिल्ली अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन प्राइवेट लिमिटेड,
उडान भवन, आईजीआई विमानपत्तन,
नई दिल्ली-110037.

(श्री किरण कुमार गांधी, प्रबंध निदेशक: के माध्यम से)

- 4 हैदराबाद अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन प्राइवेट लिमिटेड,

हैदराबाद,

(श्री किरण कुमार गांधी, प्रबंध निदेशक: के माध्यम से)

- 5 मुंबई अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन प्राइवेट लिमिटेड,
सी एसआई विमानपत्तन, मुंबई।

(श्री जी वी संजयरेडी, प्रबंध निदेशक: के माध्यम से)

- 6 बंगलोरु अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन प्राइवेट लिमिटेड,
118, गायत्री लेकफ्रंट ,आउटर रिंग रोड,
हैबल, नियर फ्लाईओवर ,बैंगलुरु

(श्री जी वी संजीव रेडी, प्रबंध निदेशक के माध्यम से)

भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण

भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियमाक प्राधिकरण

(विमानपत्तन प्रचालकों के लिए टैरिफ के निर्धारण से संबंधित शर्तें) दिशा निर्देश। 2011

ए ई आर ए बिल्डिंग

एडमिनिस्ट्रेटिव कॉम्प्लेक्स

सफदरजंग एयरपोर्ट

नई दिल्ली - 110003

तिथि - फरवरी 28, 2011

डायरी संख्या / 495 (m)/17/अनु.

परिशिष्ट 1: परामर्श संबंधी प्रोटोकॉल

क1.1 परामर्श संबंधी प्रोटोकॉल

क1.1.1 इस परामर्श संबंधी प्रोटोकॉल में विमान पत्तन प्रचालक (प्रचालकों) तथा उपयोक्ता (उपयोक्ताओं) के बीच परामर्श प्रक्रिया के संबंध में प्रोटोकॉल पर प्राधिकरण के दिशा निर्देश निर्धारित किए गए हैं। प्राधिकरण प्रोटोकॉल के तहत साझा किए जाने वाली सूचना के कार्यक्रम न्यूनतम अनिवार्य आवश्यकता के रूप में समझता है ताकि उपयोक्ताओं को विमान पत्तन तथा संबंधित सेवाओं के विकास के संबंध में सूचित किया जा सके। परामर्श के दौरान उपलब्ध कराई जाने वाली सूचना का स्तर तथा गहनता ऐसी होनी चाहिए जिससे उपयोक्ता महत्वपूर्ण अवयवों पर सुविज्ञ विचार प्राप्त कर सकें तथा परिणाम स्वरूप इस संबंध में किए विकास तथा लिए गए निर्णयों पर प्रत्येक विमान पत्तन की कार्य नीति तथा वृष्टिकोण सूचित की जा सके। परामर्श संबंधी प्रोटोकॉल परियोजना आयोजना तथा कार्यान्वयन के मुख्य अवयव पर बेहतर तथा सुविज्ञ निर्णय तक पहुँचने के उद्देश्य से प्रभावी परामर्श का आधार होगी जिसमें कम से कम निम्नलिखित के संबंध में सूचना शामिल होगी:

क1.1.1.1 परियोजना से संबंधित औचित्य तथा क्या इससे अन्य सुधारों के साथ-साथ सेवा गुणवत्ता में सुधार होगा तथा नई सुविधाओं की व्यवस्था होगी,

क1.1.1.2 विकास के विकल्प

क1.1.1.3 विमान पत्तन यातायात (ट्रैफिक) पूर्वानुमान तथा उसकी कार्यप्रणाली

क1.1.1.4 लागत पर संबंधित बैचमार्क सूचना सहित परियोजना लागत संबंधी प्राक्कलन तथा निधियां;

क1.1.1.5 यूडीएफ, बीएफ, यदि कोई हो, सहित ट्रैरिफ पर तत्काल तथा अगले 5 वर्ष की अवधि में पड़ने वाले संभावित प्रभाव;

क1.1.1.6 प्रस्तावित निधियों संबंधी कार्य विधि

क1.1.2 परामर्श संबंधी प्रोटोकॉल नीचे भाग क 1.3.1 में निर्दिष्ट की गई प्रमुख परियोजनाओं से संबंधित परामर्श को नियमित करेगा जिन्हें विमानपत्तन प्रचालक या एयूसीसी द्वारा निर्धारित किया गया है। यद्यपि यह परामर्श संबंधी प्रोटोकॉल विनियमित विमानपत्तन प्रचालकों द्वारा अपनाई जाने वाली परामर्श संबंधी प्रक्रिया को लागू करने के लिए तैयार की गई है, लेकिन इस तथ्य पर आधारित है कि एयरलाइन्स तथा अन्य विमान पत्तन उपयोक्ता प्रभावी परामर्श में सहयोग के लिए अपेक्षित सूचना प्राप्त करने में विमान पत्तन प्रचालक की उपयुक्त अपेक्षाओं पर खरे उतरेंगे। प्राधिकरण का मानना है कि विमान पत्तन प्रचालकों तथा उपयोक्ताओं को अपना योगदान देते समय स्वीकृत प्रक्रिया तथा समय सीमा को ध्यान में रखना होगा। यह जरूरी है कि विमानपत्तन प्रचालक तथा विमानपत्तन उपयोक्ता परामर्शक समिति (एयूसीसी) का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना होगा कि विलंब के कारण विमान पत्तन प्रचालक की निवेश कार्यक्रम या विशिष्ट परियोजनाएं प्रस्तुत करने या उपयोक्ताओं की प्रचालन संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने की उसकी क्षमता को जोखिम में ना डालें।

क1.2 विमान पत्तन उपयोक्ता परामर्शक समिति (एयूसीसी) का गठन

क1.2.1 प्राधिकरण ने विमानपत्तन प्रचालक के लिए विमानपत्तन उपयोक्ताओं से परामर्श के प्रयोजनार्थ अपने प्रमुख विमान पत्तन पर विमान पत्तन उपयोक्ता परामर्शक समिति (एयूसीसी) का गठन करना अनिवार्य कर दिया है।

क1.2.2 विमानपत्तन प्रचालक प्राधिकरण के सूचनार्थ इन दिशा निर्देशों को जारी करने की तारीख के एक माह के अंदर एयूसीसी गठित करने के लिए नीचे वर्णित उपयोक्ताओं को अधिसूचित तथा आमंत्रित करेंगे। यदि इन दिशा निर्देशों को जारी करने की तारीख से एक माह की निर्धारित समय सीमा में एयूसीसी का गठन नहीं किया गया तो प्राधिकरण हस्तक्षेप करेगा और इस प्रक्रिया को सुकर बनाएगा। एयूसीसी अपने सदस्यों में से अध्यक्ष का चयन करेगी तथा विमान पत्तन प्रचालक एयूसीसी का सहयोग करेगा।

क1.2.3 एयूसीसी का गठन निम्न प्रकार से होगा ताकि विमानपत्तन उपयोक्ताओं के हित को समुचित रूप से प्रस्तुत किया जा सके;

क1.2.3.1 एयरलाइंस ; फेडरेशन ऑफ इंडियन एयरलाइंस (एफआईए) ; अंतर्राष्ट्रीय हवाई परिवहन संघ (आईएटीए); बोर्ड ऑफ एयरलाइंस रिप्रजेंटेटिव (bar); तथा भारतीय रजिस्ट्री कृत अनुसूचित एयरलाइंस

क1.2.3.2 यात्री ; भारतीय वाणिज्य और उद्योग मंडल महासंघ (FICCI फिक्की) ASSOCHAM, भारत उद्योग परिसंघ (सीआईआई) तथा कोई स्थानीय चैबर, राज्य सरकार का प्रतिनिधि ; वोलंटरी आर्गनाईजेशन इन इंटरेस्ट ऑफ कंज्यूमर एजुकेशन (वॉइस) ; कंज्यूमर एजुकेशन एंड रिसर्च सेंटर (साईआरसी) कंज्यूमर यूनिटी एंड ट्रस्ट सोसाइटी (सीयूटीक्स) तथा रियायत या निजी विमान पत्तनों की स्थिति में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (ककआई) तथा कपीकओ के प्रतिनिधि

क1.2.3.3 कार्गो सुविधा उपोयकता, फ्रेट फॉरवर्डस की स्थानीय एसोसिएशन, कस्टम हाउस एजेंट्स तथा शीर्षस्थ चैंबर यानी एफ आई इ ओ, फिक्की, सीआईआई तथा ASPOCHAM, एक्सप्रैस इंडस्ट्री काउंसिल ऑफ इंडिया, एक्सप्रैस कार्गो प्रचालक जो विमानपत्तन तथा कार्गो एयरलाइंस को संचालित करते हो।

क1.2.3.4 निम्नलिखित सेवाओं के स्वतंत्र सेवा प्रबंधकों के प्रतिनिधि, विमान पत्तन पर कार्गो सुविधा के लिए, वायुयान (एयरक्राफ्ट) से संबंधित ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं, विमान पत्तन पर यात्री तथा कार्गो, विमान पत्तन पर वायुयान को इंजन सप्लाई करने वाले।

क1.2.3.5 कोई अन्य व्यक्ति जिसे प्राधिकरण द्वारा नामित किया जाए।

क1.2.4 एयूसीसी, यदि अपेक्षित हो, विशिष्ट मुद्दों के समाधान के लिए अपने सदस्यों में से उप/समिति (समितियों) का गठन कर सकेगी।

क1.3 परामर्श संबंधी कार्य क्षेत्र (मुख्य परियोजनाएं)

क1.3.1 विमान पत्तन प्रचालक विमान पत्तन पर नियोजित प्रमुख पूँजीगत परियोजनाओं पर एयूसीसी से उपयोक्ता परामर्श करेगा। प्रमुख पूँजीगत परियोजनाओं को पूँजीगत निवेश परियोजनाओं के रूप में परिभ्राषित किया जाएगा जो नियंत्रण अवधि के प्रारंभ में आरएबी के मूल्य के 5 % से अधिक या 50 करोड़ रूपए, जो भी राशि कम हो, को व्यंजित करें। इसके अतिरिक्त प्रमुख परियोजनाओं को निम्नलिखित दो श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है ताकि इस प्रक्रिया को कारगर बनाया जा सके।

परियोजना श्रेणी	निम्नतर मूल्य सीमा	उच्चतर मूल्य सीमा
श्रेणी / 1	(नियंत्रण अवधि के प्रथम वर्ष के लिए	(नियंत्रण अवधि के प्रथम वर्ष के

	प्रारंभिक rab मूल्य के 5 %, 50 करोड़ रुपए) का न्यूनतम	लिए प्रारंभिक आरएबी मूल्य का 10% 500 करोड़ रुपए) न्यूनतम
श्रेणी / 2	(नियंत्रण अवधि के प्रथम वर्ष के लिए प्रारंभिक rab मूल्य का 10 %, 500 करोड़) न्यूनतम से अधिक	कोई ऊपरी सीमा नहीं

क1.3.2 उपयोक्ता संबंधी परामर्श उन परियोजनाओं के लिए अनिवार्य नहीं है जो नियंत्रण अवधि के प्रथम वर्ष के संबंध में प्रारंभिक आरएबी मूल्य के 5 % से कम है या 50 करोड़ रुपए, जो भी कम है, है। तथापि उन परियोजनाओं के लिए उपयोक्ता परामर्श को प्रोत्साहन दिया जाता है यदि उपयोक्ता यह समझता है कि यह परियोजनाएं उनके हितों की वृष्टि से महत्वपूर्ण है।

क1.3.3 परामर्श के संबंध में सीमा रेखा पर विचार करने के प्रयोजनार्थ संबंधित या परस्पर आश्रित परियोजनाओं के समूह पर एक परियोजना के रूप में विचार किया जाएगा। उस परियोजना के संबंध में जिसमें निर्माण कार्यों का समूह आता है, उपयोक्ता से परामर्श को केवल इसलिए नहीं ठाला जाना चाहिए क्योंकि परियोजना में प्रत्येक या कुछ निर्माण कार्य (निर्माण कार्यों) की लागत भाग क. 1.3.1 में विनिर्दिष्ट सीमा रेखा से नीचे है।

क1.4 एयूसीसी के साथ परामर्श प्रक्रिया

क1.4.1 प्राधिकरण विमानपत्तन प्रचालकों से अपेक्षा करते हैं कि वह उपयोक्ताओं के साथ परामर्श प्रक्रिया के भाग रूप में सभी अपेक्षित परियोजना संबंधी सूचना उपलब्ध कराएं। सूचना एयूसीसी को परियोजना निवेश फाइल के रूप में प्रस्तुत की जाएगी।

क1.4.2 परामर्श की शुरूआत तब होगी जब प्रत्येक चरण के लिए उपयुक्त परियोजना निवेश फाइल का (जिसमें नीचे वर्णित अपेक्षा के अनुसार सूचना शामिल हो) एयूसीसी सहित विमानपत्तन प्रचालक द्वारा परस्पर आदान प्रदान किया गया है तथा इसकी एक प्रति प्राधिकरण को संदर्भार्थ प्रस्तुत की गई हो।

क1.4.3 परामर्श प्रक्रिया विमान पत्तन प्रचालक द्वारा प्रमुख परियोजना संबंधी संकल्पना की रूपरेखा तैयार करने के बाद लेकिन विकल्प का चयन करने के संबंध में कोई निर्णय लेने या डिजाइन को अंतिम रूप प्रदान करने से पूर्व आवश्यकता निर्धारण चरण में शुरू होगी। अधिकरण विमानपत्तन प्रचालकों से यह अपेक्षा करता है कि परामर्श की शुरूआत अभिनिर्धारित आवश्यकताओं को पूरा करने से संबंधित समाधान और विकल्पों पर विचार करने से पूर्व परियोजना के लिए संभावित आवश्यकता को अभिनिर्धारित किए जाने पर करें ताकि उपयोक्ताओं को ऐसी प्रमुख परियोजनाओं के लिए संक्षेप में पर्याप्त इनपुट प्रदान करने का अवसर प्राप्त हो। परामर्श संबंधी चरण निम्न रूप से हो सकते हैं।

क1.4.3.1 **आवश्यकता निर्धारण चरण (चरण / 1)**, यानी जब परियोजना के संबंध में आवश्यकता निर्धारित कर ली जाए, विकास संबंधी समाधानों तथा विकल्पों पर विचार करने से पूर्व परियोजना का सार तैयार कर लिया जाता है।

क1.4.3.2 **विकास चरण संबंधी विकल्प (चरण 2)** अर्थात जब अभिनिर्धारित परियोजना के विकास से संबंधित समाधानों पर विचार किया जाना अपेक्षित हो तथा उपयोक्ताओं के पास परियोजनाओं / सार के संबंध में पर्याप्त इनपुट हो।

क1.4.3.2 **विस्तृत परियोजना डिजाइन चरण (चरण 3)**, अर्थात जब विकास के लिए समाधान या विकल्प का चयन कर लिया गया हो तथा उपयोक्ताओं को इन कारणों की समझ हो।

क1.4.4 परामर्श के अंतर्गत विमान पत्तन परिचालकों तथा उपयोक्ताओं के बीच योजना की सफल सुपुर्दगी करने के लिए प्रमुख निर्णय लिए जाने से पूर्व, जहां संभव हो, यहां नीचे विनिर्दिष्ट समय सीमा में करार पूरा करने के उद्देश्य से सूचना का आदान / प्रदान तथा परवर्ती चर्चा शामिल है।

श्रेणी 1 परियोजनाएं

क1.4.5 प्राधिकरण अपेक्षा करता है कि श्रेणी के अंतर्गत आने वाली परियोजनाओं पर उपयोक्ता परामर्श उपयोक्ताओं को पूर्व सूचना उपलब्ध कराए जाने के समय से लेकर 3 माह की समग्र समय सीमा में पूरा किया जाएगा।

श्रेणी 2 परियोजनाएं

क1.4.6 प्राधिकरण अपेक्षा करता है कि परियोजना अवधि के तीन चरणों में श्रेणी 2 / परियोजनाओं के संबंध में इस प्रोटोकॉल के भाग क. 1.4.3 के अंतर्गत अभिनिर्धारित उपयोक्ता परामर्श 6 माह की समग्र समय सीमा में इस प्रकार पूरा किया जाएगा कि उपयोक्ताओं को चरण 3 के लिए पूर्ण सूचना उपलब्ध कराए जाने के समय से लेकर कम से कम तीन माह प्रदान किए गए हो।

क1.4.7 प्राधिकरण अपेक्षा करता है कि विमानपत्तन प्रचालक प्राधिकरण द्वारा समीक्षा के प्रयोजनार्थ परामर्श प्रक्रिया, आदान प्रदान की गई सूचना तथा उपयोक्ता की प्रतिक्रियाओं के रिकॉर्ड रखें। विमान पत्तन प्रचालक एयूसीसी के साथ हुई बैठक को, चर्चाओं तथा प्रोसेस के संबंध में प्राधिकरण को हर माह अद्यतन करेगा।

क1.5 प्रभावी परामर्श के लिए सूचना

क1.5.1 प्राधिकरण अपेक्षा करता है कि सभी प्रमुख परियोजनाओं को नीचे दिए गए दिशानिर्देश के अनुसार विस्तृत सूचना सहित परियोजना निवेश फाइल में शामिल किया जाए, जिसे परियोजना अवधि के प्रत्येक चरण में हाल ही में उपलब्ध सूचना और पूर्व अनुमान सहित अद्यतित और संवर्धित किया जाएगा।

क1.5.2 नीचे वर्णित सूचना संबंधी अपेक्षा के अंतर्गत परियोजना निवेश फाइल के भाग रूप में प्रत्येक चरण पर आदान-प्रदान की जाने वाली सूचना निर्दिष्ट की गई है।

क1.5.2.1 आवश्यकता अभिनिर्धारण चरण

(क) वर्तमान निष्पादन या क्षमता संबंधी सूचकों से संबंधित विवरण जिनमें निवेश संबंधी नई संकल्पनाओं पर विचार करने के लिए स्पष्ट रूप से आधार निर्दिष्ट किए गए हो।

(ख) विमान पत्तन पर चालक तथा उपयोक्ताओं दोनों के संबंध में निवेश संबंधी उद्देश्य के परिणाम स्वरूप प्राप्त लाभों का विश्लेषण। निवेश के लाभ के अंतर्गत वर्धित क्षमता, उन्नत सेवा स्तर, प्रचालन संबंधी सुधार आदि शामिल होंगे तथा जहां संभव हो इन्हें निर्धारित किया जाएगा।

(ग) रियायत संबंधी करारों में प्रभाव सहित, यदि कोई हो, निवेश संबंधी आधारों को स्थापित करते हुए विमान पत्तन के लिए अनुमोदित या मौजूदा मास्टर प्लान से संबद्धता।

क1.5.2.2 विकास चरण संबंधी विकल्प

(क) परियोजना विकास संबंधी विकल्पों, जिनमें परिचालन संबंधी तथा संरचनात्मक दोनों शामिल हैं, का निर्धारण तथा मूल्यांकन;

(ख) विकास के लिए प्रत्येक विकल्प के अंतर्गत आधार निर्दिष्ट करते हुए जिला प्रमुख

पूर्वधारणा पर विचार किया गया है उनके अंतर्गत शामिल हैं:

1. परियोजना की समय सीमा तथा चरण
2. डिजाइन का वर्ष
3. सेवा का स्तर
4. व्यस्ततम समय क्षमता के संबंध में लक्ष्य संबंधी आउटपुट तथा निष्पादन संबंधी उपाय आदि
5. विमान पत्तन संबंधी प्रचालन में, उपयोक्ता प्रचालन तथा भावी गतिविधियों से संबंधित पहलू

(ग) विमान चालक तथा उपयोक्ताओं दोनों के लिए पूँजी निवेश विकल्प का लागत लाभ संबंधी विश्लेषण तथा लागत तथा लाभ के शेष को कम करने के लिए किए गए उपायों को भी प्रस्तुत किया जाएगा।

क1.5.2.3 विस्तृत परियोजना डिजाइन चरण

(क) परियोजना का ब्लूप्रिंट/आरेख जिनमें प्रस्तावित परियोजना की सभी संगत विशिष्टताओं का विवरण प्रस्तुत किया गया हो।

(ख) विचार किए गए विकल्पों का विशिष्ट विवरण देना तथा कारणों का विश्लेषण करना या प्रमुख परियोजना संबंधी विशेषताओं के लिए पसंदीदा विकल्प का चयन करना।

(ग) युक्तियुक्त रूप से दर्शाना कि किस प्रकार परियोजना डिजाइन द्वारा आवश्यकता निर्धारण चरणों में पता लगाई गई आवश्यकताओं का समाधान किया गया है तथा उपयुक्त केपीआई के माध्यम से दक्ष विमान पत्तन प्रचालन तथा सेवाओं का निष्पादन पर प्रभाव।

(घ) समान विगत परियोजना तथा बाह्य मानकों के संदर्भ में लागत संबंधी मानक का विश्लेषण, तथा

(ङ) परियोजना के लिए वर्षवार निधि संबंधी स्तोत्र / यदाकदा तुलन पत्र वित्तीयन की सीमा तथा वित्त जुटाने संबंधित पहलुओं को स्पष्ट रूप से उजागर करना।

(च) निर्माण चरण में परियोजना के लिए औसत वास्तविक तथा पूर्वानुमानित दर।

क1.5.2.4 प्रत्येक चरण के संबंध में अपेक्षित अतिरिक्त सूचना

(क) विमान पत्तन के लिए समग्र ट्रैफिक से स्पष्ट लिंकेज स्थापित करते हुए प्रत्येक अभिनिर्धारित बड़ी परियोजना के लिए ट्रैफिक संख्याओं के संदर्भ में मांग का पूर्वानुमान लगाना।

(ख) पूर्वानुमान में प्रयुक्त सभी पूर्व धारणाओं को उजागर करते हुए पूर्व अनुमान के संबंध में प्रयुक्त प्रणाली से संबंधित विवरण।

(ग) प्रत्येक परियोजना के संबंध में लागत तथा अन्य प्रभावों का पूर्वानुमान ;

1. वार्षिक पूंजीगत लागतों का प्रोफाइल ;
2. विमान पत्तन प्रचालक की परिचालन लागत पर कुल पूंजीगत व्यय (चरणों सहित) तथा प्रत्याशित वेतनवृद्धि संबंधी प्रभाव;

3. आधारभूत निर्णाण संबंधी लागत तथा अन्य परियोजना कार्यक्षेत्र विशिष्ट लागतों में

लागतों का विश्लेषण;

4. परियोजना से संबंद्ध लागतों के अंतर्गत परियोजना संबंधी डिजाइन संबंधी अपेक्षाओं

तथा प्रापण कार्यनीति जैसे विवरण प्रस्तुत किए जाएंगे;

(घ) प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए विमानपत्तन टैरिफ पर हाल के दिशा निर्देशों का प्रयोग करके अगले 5 वर्ष की अवधि में विमान पत्तन संबंधी टैरिफों पर परियोजना का अनुमानित प्रभाव। परियोजना के कारण विमान पत्तन टैरिफ पर प्रभाव को वेतन वृद्धि तथा कुल आधार पर प्रस्तुत किया जाएगा।

(ड) विमान पत्तन प्रचालकों, सेवा स्तरों, उपयोक्ता प्रचालकों तथा भावी विकास से संबंधित अनुमानित पहलू,

(च) प्रमुख जोखिम,

(छ) उपयोक्ता परामर्श के अंतर्गत ना आने वाली मुख्य परियोजनाओं सहित समग्र निवेश कार्यक्रम संबंधी सूचना ताकि उपयोक्ता प्रत्येक परियोजना के संदर्भ में अवगत हो सकें।

क1.5.3 अधिकरण मानता है कि परामर्श के संबंध में सूचित करने के लिए अनिवार्य परियोजना सूचना के ब्यौरे का स्तर और विस्तार निम्नतर मूल्य की परियोजनाओं के संबंध में निम्नस्तरीय होगा। निर्दिष्ट सूचना संबंधी अपेक्षा न्यूनतम सूचना आदान / प्रदान करने संबंधी अपेक्षा है तथा सूचना का आदान / प्रदान करने से संबंधित आगे का स्तर एयूसीसी तथा विमानपत्तन प्रचालक के बीच चर्चा तथा बातचीत के जरिए निर्धारित किया जाना चाहिए।

क1.5.4 विमान पत्तन तथा एयूसीसी के बीच परस्पर आदान / प्रदान की गई सूचना प्रभावी परामर्श प्रक्रिया का आधार प्रदान करेगी जिसे उपयोक्ताओं की वर्तमान तथा भावी आवश्यकताओं की श्रेष्ठ रूप से पूर्ति करने के लिए विमान पत्तन सुविधें प्रदान करने के लिए तैयार किया गया है। इस प्रक्रिया के अंतर्गत विमान प्रचालक यह सुनिश्चित करेंगे कि कम से कम इस परामर्श संबंधी प्रोटोकॉल में विनिर्दिष्ट सूचना उपलब्ध कराई गई है तथा विमान पत्तन उपयोक्ताओं के साथ साझा की गई है। प्रत्येक चरण में उपलब्धकराई गई सूचना में व्यूरो का स्तर संपूर्ण परियोजना के चरण को प्रतिबिंबित करेगा। परामर्श के भाग रूप में उपलब्ध कराई गई सूचना का कार्य क्षेत्र तथा जनता के संबंध में विमानपत्तन प्रचालकों तथा एयूसीसी के बीच कोई मदभेद प्राधिकरण को निर्दिष्ट किया जाएगा।

क1.6 मॉनिटरन तथा अनुपालन

क1.6.1 अधिकरण अपेक्षा करता है कि परामर्श प्रक्रिया में उसकी भूमिका प्रक्रिया की कार्यवाही की समीक्षा तक सीमित हो। तथापि, जहां परामर्श प्रक्रिया, विमान पत्तन प्रचालकों द्वारा सूचना संबंधी अपेक्षाओं या निवेश संबंधी निर्णय के संबंध में उपयोक्ताओं और विमान पत्तन प्रचालक के बीच असहमति का पर्याप्त साक्ष्य हो तथा प्राधिकरण का यह समाधान हो जाता है कि असहमतियां सुविज्ञ निर्णय लेने में विमान पत्तन प्रचालक को रोक रहा है तो प्राधिकरण परामर्श प्रक्रिया को सफल बनाने के लिए हस्तक्षेप करेगा। परामर्श के भाग रूप में प्रदान की गई सूचना के कार्य क्षेत्र तथा गहनता के संबंध में विमान पत्तन प्रचालकों तथा एयूसीसी के बीच किसी भी मदभेद को अधिकरण को निर्दिष्ट किया जाएगा।

क1.6.2 अधिकरण विमान पत्तन प्रचालक या उपयोक्ताओं द्वारा साक्ष्य आधारित अनुरोध के संबंध में हस्तक्षेप पर विचार करेगा। किसी भी स्थिति में प्राधिकरण अपेक्षा करता है कि उसे

मासिक अध्ययनों के जरिए विमान पत्तन प्रचालकों तथा उपयोक्ताओं के बीच चल रहे परामर्श के संबंध में सूचित किया जाए। इसके साथ-साथ विमान पत्तन प्रचालक एयूसीसी को प्रस्तुत की गई प्रत्येक सूचना की प्रति प्राधिकरण को प्रदान करेगा।

क1.6.3 प्राधिकरण सभी परियोजनाओं के लिए विनिर्दिष्ट परामर्श अवधि के अंत में एयूसीसी तथा विमान पत्तन प्रचालक परामर्श प्रक्रिया पर अंतिम परियोजना निवेश फाइल प्राप्त करेगा।

क1.6.4 जहां तक हो सके विमान पत्तन प्रचालक तथा NCC के बीच परियोजना निवेश फाइलों पर सहमति जताई जाएगी। प्राधिकरण को प्रस्तुत की गई अंतिम परियोजना निवेश फाइल में विमान पत्तन प्रचालक की गई परामर्श प्रक्रिया तथा प्रस्तुत किए गए सुझावों विषय क्षेत्रों तथा एयूसीसी द्वारा लिए गए निर्णयों का स्पष्ट उल्लेख करेगा। परियोजना निवेश फाइल में अंतिम स्थिति से संबंधित औचित्य और परियोजना विकास में अगले चरणों को भी उजागर किया जाएगा।

क1.6.5 टैरिफ समीक्षा के समय पर, उन परियोजनाओं के संबंध में जिनके लिए परामर्श प्रक्रिया पूरी नहीं हुई है परियोजना निवेश फाइलों तथा परामर्श सूचना, बैठक के कार्यवृत्त आदि प्राधिकरण को संगत सूचना उपलब्ध कराएंगे ताकि पूँजीगत व्यय के उसके निर्धारण को सूचित किया जा सके जिसे rab में शामिल किया जा सकेगा। तथापि प्राधिकरण और अधिक सूचना का उल्लेख करेगा जो विमान पत्तन प्रचालक तथा एयूसीसी द्वारा विचार किए जाने के लिए अपेक्षित होगी।

क1.6.6 प्राधिकरण अपने विवेक पर किसी भी चरण में परामर्श प्रक्रिया में हस्तक्षेप कर सकता है ताकि उसे सुकर बनाया जा सके।

परिशिष्ट 2: सेवा संबंधी पैरामीटरों तथा मानकों (बैंचमार्क) की वस्तुपरक गुणता

सेवा संबंधी पैरामीटर	उपाए	मानक (बैंचमार्क)	मासिक प्रतिशत छूट
विमानपत्तन संबंधी आधारभूत प्रक्रियाएं			
सुरक्षा जांच	पंक्ति में पतीक्षा समय	95 %< 5 मिनट	0.25
आप्रवास	आप्रवास के लिए पंक्ति में जांच समय	95 %< 10 मिनट	0.25
चेक-इन	पंक्ति में लगने का अधिकतम समय	इकोनॉमी : 20 मिनट बिजनैस : 05 मिनट	0.25
बैगेज डिलीवरी (घरेलू)	वायुयान आगमन से बैग सुपुर्दगी के लिए लिया गया समय	प्रथम बैग : 10 मिनट अंतिम बैग: 30 मिनट	0.25
बैगेज डिलीवरी (अंतर्राष्ट्रीय)	वायुयान आगमन से बैग डिलीवरी के लिए लिया गया समय	प्रथम बैग : 15 मिनट अंतिम बैग: 40 मिनट	0.25
यात्री आगमन (अंतर्राष्ट्रीय)	वायुयान आगमन से लेकर कर्बसाइड तक में लिया गया समय	95 %< 45 मिनट	0.25
यात्री आगमन (घरेलू)	वायुयान आगमन से लेकर कर्बसाइड तक लिया गया समय	95 %< 35 मिनट	0.25
—	—	—	—
विमानपत्तन सुविधाएं			

पार्किंग बे	% समय उपलब्ध	99%	0.25
यात्री बोर्डिंग ब्रिजस	एयरलाइन मांग को पूरा करने के लिए किए गए वायुयान संचलनों की %	90%	0.25
उडान सूचना की उपलब्धता	% समय उपलब्ध	98%	0.25
चल सीढ़ियाँ (एस्केलेटर्स) लिफ्ट तथा ट्रैकेलेटर्स	% समय उपलब्ध	98%	0.25%
स्वचालित सेवाएं	% समय उपलब्ध	98%	0.25
बैगेज ट्रालियां	% समय उपलब्ध	100%	0.25
निःअशक्त यात्री के लिए सुविधाएं	निःअशक्त व्यक्ति के लिए सहायता की % समय उपलब्धता	5 मिनट में 100%	0.25
सेवा संबंधी पैरामीटर	उपाय	मानक (बैंचमार्क)	मासिक प्रतिशत छूट
ग्राहक सेवा			
शिकायतों से निपटना	विनिर्दिष्ट समय में समाधान की गई शिकायतों की %	8 कार्य दिवसों में 100%	0.25
फोनकॉल का उत्तर देना	विनिर्दिष्ट समय में जवाब दी गई कॉलों की %	60 सेकेण्ड में 90%	0.25

परिशिष्ट 3: सेवा संबंधी पैरामीटरों तथा मानकों की व्यक्तिपरक गुणता

ए3.1 सेवा संबंधी पैरामीटरों तथा मानकों की व्यक्तिपरक गुणता

ए3.1.1 सेवा की व्यक्तिपरक गुणता प्रत्येक तिमाही में किए जाने वाले एसीआई एएसक्यू सर्वेक्षण में “विमानपत्तन के समग्र समाधान ” संबंधी पैरामीटर पर आंकी जाएगी। पैरामीटर “विमानपत्तन के समग्र समाधान ” के लिए मानक स्कोर यथास्थिति 3.5 या 3.75 होगी। छूट संबंधी प्रतिशत तिमाही कार्यनिष्पादन पर लागू होगी, जिसे दिशानिर्देशों के खंड 6.14 के तहत विनिर्दिष्ट सूत्र के अनुसार आकलित किया जाएगा। विमानपत्तन प्रचालक एसीआई एएसक्यू के सभी मापित पैरामीटरों पर निष्पादन भी उपलब्ध कराएंगे जैसा कि नीचे वर्णित किया गया है:

ए3.1.1.1 विमानपत्तन के संबंध में समग्र समाधान

ए3.1.1.2 विमान पत्तन को / से ग्राउंड परिवहन

ए3.1.1.3 पार्किंग सुविधाओं की उपलब्धता

ए3.1.1.4 पार्किंग सुविधाओं का मुद्रा मूल्य

ए3.1.1.5 बैगेज कार्ट / ट्रॉलियों की उपलब्धता

ए3.1.1.6 चेक इन पर्किंग / लाइन में प्रतीक्षा समय

ए3.1.1.7 चेक-इन स्टॉफ की दक्षता

ए3.1.1.8 चेक-इन स्टॉफ का शिष्टाचार तथा सहायता

ए3.1.1.9 पासपोर्ट / व्यैक्तिक आईडी निरीक्षण में प्रतीक्षा समय

ए3.1.1.10 निरीक्षण स्टॉफ का शिष्टाचार तथा सहायता

ए3.1.1.11 सुरक्षा स्टॉफ का शिष्टाचार तथा सहायता

ए3.1.1.12 सुरक्षा निरीक्षण की पूर्णता

ए3.1.1.13 सुरक्षा निरीक्षण में प्रतीक्षा समय

ए3.1.1.14 सुरक्षित तथा कुशल होने की भावना

ए3.1.1.15 विमानपत्तन के माध्यम से अपने रास्ते का पता लगाने की सुगमता

ए3.1.1.16. उड़ान सूचना संबंधी स्क्रीनें

ए3.1.1.17 टर्मिनल के अंदर पैदल दूरी

ए3.1.1.18 अन्य उड़ानों के साथ संयोजन करने की सुगमता

ए3.1.1.19 विमानपत्तन स्टॉफ का शिष्टाचार तथा सहायता (चेक-इन, पासपोर्ट नियंत्रण तथा सुरक्षा को हटाकर)

ए3.1.1.20 रेस्तरां / भोजन संबंधी सुविधाएं

ए3.1.1.21 रेस्तरां / भोजन संबंधी सुविधाओं का मुद्रा मूल्य

ए3.1.1.22 बैंक / एटीएम सुविधाओं / मुद्रा परिवर्तकों की उपलब्धता

ए3.1.1.23 शापिंग सुविधाएं

ए3.1.1.24 शापिंग सुविधाओं का मुद्रा मूल्य

ए3.1.1.25 इंटरनेट एक्सेस / वाइ-फाइ (Wi-Fi)

ए3.1.1.26 बिजनैस / एक्जिक्यूटिव लॉज

ए3.1.1.27 वॉशरूम / शौचालयों की उपलब्धता

ए3.1.1.28 वॉशरूप / शौचालयों की स्वच्छता

ए3.1.1.29 प्रतीक्षा / गेट क्षेत्रों की सुविधा

ए3.1.1.30 विमानपत्तन टर्मिनल की स्वच्छता

ए3.1.1.31 विमानपत्तन का परिवेश

ए3.1.1.32 पासपोर्ट / वैयक्तिक आई डी निरीक्षण

ए3.1.1.33 बैगेज डिलीवरी सेवा की गति

ए3.1.1.34 सीमाशुल्क निरीक्षण

परिशिष्ट 4: सेवा संबंधी उपाय तथा मापन संबंधी क्रिया विधि की गुणवत्ता

क4.1.1 सेवा उपाय की गुणवत्ता तथा मापन क्रियाविधि

क4.1.1 विमान पत्तन प्रचालक परिशिष्ट 2 और 3 में अभिनिर्धारित पैरामीटर के आधार पर सेवा की गुणवत्ता को मॉनिटर करेंगे और उस का मापन करेंगे। विमान पत्तन प्रचालक निष्पादन मापन योजना प्रस्तुत करेगा जिसमें मापन संबंधी क्रिया विधि तथा मापन संबंधी आवृत्ति / आवधिकता के संबंध में ब्यौरे प्रदान किए जाएंगे। निष्पादन मापन योजना विमान पत्तन प्रचालक द्वारा परिशिष्ट 5 में संलग्न फॉर्मेट के अनुसार तथा अभिनिर्धारित पैरामीटर के संबंध में सेवा गुणवत्ता को मापने के संबंध में नीचे दिए गए निर्देशन के अनुसार तैयार की जाएगी।

क4.2 मापन संबंधी क्रियाविधि तथा मापन आवृत्ति

क4.2.1 निष्पादन मापन योजना में मापन संबंधी क्रियाविधि के अंतर्गत प्रत्येक वस्तुपरक तथा व्यक्तिपरक पैरामीटर के संबंध में मापन संबंधी निष्पादन के लिए प्रयुक्त क्रिया विधि संबंधी विवरण प्रस्तुत किए जाएंगे। नीचे प्रत्येक पैरामीटर के संबंध में दिए गए दिशा निर्देशन के अनुसार विवरण के अंतर्गत नमूना आमाप, मापन समय, प्रयुक्त डाटा के स्तोत्र आदि जैसे पहलू शामिल होंगे। निष्पादन मापन योजना नीचे भाग (भागों) में दिए गए दिशा निर्देशन के आधार पर तैयार की जाएगी।

क4.2.1.1 व्यक्तिपरक पैरामीटर से संबंधित निष्पादन को नीचे सारणी में निर्दिष्ट किए गए अनुसार ACI कार्य प्रणाली के अनुसार आंका जाएगा।

क4.2.1.2 पैरामीटर से संबंधित निष्पादन “सुरक्षा जाँच” और “आप्रवास” निर्धारित मानक में प्रोसेस किए गए यात्रियों की प्रतिशत से संबंधित है। मापन विधि तथा आवृत्ति से संबंधित दिशा निर्देश नीचे सारणी में दिए गए हैं। मापन के लिए प्रयुक्त कार्यप्रणाली विनियमित विमान पत्तनों 3 पर CCA UK द्वारा प्रयुक्त कार्य प्रणाली पर आधारित है। मापन निम्नलिखित कार्य प्रणाली के आधार पर किया जाएगा।

3 संदर्भ, सीएए डिसीजन, रेगुलेशन ऑफ स्टेंडर्ड एयर पोर्ट 2009/2014 पृष्ठ 1781 CAA
कार्यप्रणाली क्तिपय अभिनिर्धारित अपवर्जनों के तहत एक माह में विमान पत्तन के समग्र प्रचालन संबंधी अवधि पर लागू होती है।

(ज) प्रत्येक मास के लिए दिन के नमूना घंटों जिसमें निष्पादन का मापन किया जाएगा उसे संबंधित घंटे में XX:00, XX:15 तथा XX:30, XX:45 से शुरू करके 15 मिनट के समय अंतरालों में विभाजित किया जाता है।

प्रत्येक 15 मिनट के समय अंतराल के लिए औसत पंक्ति समय निम्न रूप से परिकलित किया जाएगा:

“औसत पंक्ति समय” = NUM/A

जहां,

A^4 15 मिनट के समय अंतराल में प्रति मिनट पंक्ति छोड़ने वाले यात्रियों की औसत संख्या,

NUM^5 15 मिनट के समय अंतराल में पंक्ति में यात्रियों की औसत संख्या है

(झ) निर्धारित मानक के संबंध में निष्पादन प्रतिशत आंकड़े निम्न के अनुसार परिकलित किए जाएंगे,

1. यह पता लगाना कि सैंपल घंटे में कितने यात्रियों को एक समय अंतराल में भेजा गया जहां मापा गया औसत पंक्ति समय निर्दिष्ट मानक से कम है।

2. इसके बाद इस संख्या को सैंपल अवधियों में भेजे गए यात्रियों की कुल संख्या से भाग करके प्रतिशत निकाली जाती है।

1 महीने में सैंपल अवधि का निर्धारण विमान पत्तन प्रचालक द्वारा किया जाएगा ताकि 1 महीने में यात्रियों के याद्वच्छिक, निष्पक्ष सैंपल को प्रस्तुत किया जा सके। इसका आशय यह होगा कि यदि क अवधि में यात्रियों की आवाजाही भी अवधि के लिए अपेक्षित से

दोगुनी है तो यह अवधि के प्रतिचयन का अवसर अवधि के प्रतिचयन के अवसर से दोगुना होगा। इस प्रकार प्रतिचयन के लिए चुनी गई अवधि विमान पतन का प्रयोग करने वाले सभी यात्रियों के अनुभव को दर्शाएगी।

घंटे को घड़ी के घंटे के रूप में निर्दिष्ट किया जा सकता है जो 00 मिनट से शुरू होकर 59 मिनट पर समाप्त होगा या उसे किसी अन्य पूर्व निर्धारित परिपाटी के अनुसार निर्धारित किया जाएगा जिसका विमानपत्तन प्रचालक चयन करता है (पूर्व-निर्धारित ताकि घंटे की परिभाषा नमूना घंटे का निर्धारण करते समय किसी अन्य कारक से प्रभावित न हो सके)

|||||

⁴ प्रत्येक 7 सेकंड में सुरक्षा आर्क के माध्यम से एग्जिट नंबरों को आंक कर परिकलित किया गया।

⁵ प्रत्येक 60 सेकंड में पंक्ति में लोगों की संख्या आंक कर परिकलित किया गया।

क4.2.1.3 पैरामीटर चेक-इन संबंधी निष्पादन यात्री के लिए पंक्ति में प्रतिशत समय में संबंधित है। चेक-इन पंक्ति में यात्रियों के लिए औसत पंक्ति समय उस समय से लिया जाएगा जब यात्री प्रोसेसिंग काउंटर / डेस्क तक पहुँचने के समय में पंक्ति में शामिल होता है तथा इसे ऊपर भाग

क4.2.1.2 में विनिर्दिष्ट कार्य प्रणाली के अनुसार परिकलित किया जाएगा। दिन की प्रतिचयन अवधि वस्तुपरक रूप से यादचिक विधि का प्रयोग करके विमान पत्तन प्रचालक द्वारा यात्री संबंधित पूर्वानुमान और उड़ान अनुसूचियां जैसे कारकों पर विचार करके किया जाएगा। प्रतिचयन अवधि का निष्पादन मापन योजना में प्रतिचयन तथा अभिनिर्धारण किया जाएगा जिसे विमान पत्तन प्रचालक द्वारा प्रस्तुत किया जाएगा।

क4.2.1.4 बैगेज डिलीवरी (अंतर्राष्ट्रीय) तथा बैगेज डिलीवरी (घरेलू) संबंधी पैरामीटर निष्पादन पहले तथा अंतिम बैग के संबंध में लिए गए अधिकतम समय से संबंधित होता है। क्रियाविधि तथा आवृत्ति संबंधी दिशा निर्देश नीचे सारणी में दिए गए हैं तथा प्राधिकरण के निर्धारण के आधार पर आदेशित है। प्राधिकरण के आदेशानुसार निर्धारित मानक महीने के दौरान सभी उड़ानों के पहले तथा अंतिम बैग के लिए पूरे किए जाएंगे। वस्तुपरक डाटा स्टोर को पेपर यानी या इलेक्ट्रॉनिक अर्थात आईटी सिस्टम में डाटा रिकॉर्ड करने के प्रयोजनार्थ विमान पत्तन प्रचालक द्वारा रखे गए रिकॉर्ड के रूप में अभिनिर्धारित किया जाएगा।

क4.2.1.5 यात्री आगमन (अंतर्राष्ट्रीय) तथा यात्री आगमन (घरेलू) संबंधित पैरामीटरों पर निष्पादन का संबंध कर्बसाइट पर वायुयान आगमन में लिए गए समय से संबंधित होता है। मापन की क्रिया विधि तथा आवृत्ति से संबंधित दिशा निर्देश नीचे सारणी में दिए गए हैं तथा प्राधिकरण के निर्धारण के आधार पर आदेशित है। प्रतिचयन अवधि का चयन वस्तुपरक रूप से यादचिक विधि और यात्री संबंधित पूर्वानुमान तथा उड़ान संबंधी अनुसूची जैसे कारकों पर विचार करके विमानपत्तन प्रचालक द्वारा किया जाएगा। प्रतिचयन अवधि निष्पादन मापन

योजना में परिभाषित और अभिनिर्धारित की जाएगी ताकि विमान पत्तन प्रचालक द्वारा उसे प्रस्तुत किया जा सके।

क4.2.1.6 पार्किंग बेस, उड़ान संबंधी सूचना की उपलब्धता, एस्केलेटर, लिफ्ट तथा ट्रेवलेटर्स तथा 'स्वचालित सेवा' पैरामीटर संबंधी निष्पादन निर्धारित मानकों के अंतर्गत उपलब्धता से संबंधित होते हैं। मापन संबंधी तथा आवृत्ति से संबंधित दिशा निर्देश नीचे सारणी में दिए गए हैं तथा अपने विनियमित विमान पत्तनों⁶ के लिए *c a a* यू के द्वारा प3योग मापन संबंधी कार्य प्रणाली पर आधारित होते हैं। प्रत्येक पैरामीटर का उपलब्धता माप प्रत्येक पैरामीटर के अंतर्गत शामिल की गई आस्तियों की संख्या और प्रकार के संबंध में आंका जाएगा। अर्थात् पैरामीटर 'स्वचालित सेवा' के अंतर्गत इनबाउंड बैगेज सिस्टम, बैगेज सिस्टम, एक्स रे मशीनों तथा लोक घोषणा तंत्र शामिल हैं। प्रत्येक संबंधित पैरामीटर के अंतर्गत उपलब्धता निम्नलिखित चरणों के अनुसार आंका जाएगा।

(य) आस्तियों अर्थात् एक्स रे मशीनों की संख्या की गणना करें तथा आस्ति के लिए अपेक्षित उपलब्ध समय से गुना करें। सभी आस्तियों के लिए उपलब्ध कुल समय आकलित करें। प्रतीक रूप में इसे निम्न रूप से व्यंजित किया जाता है:-

$$\sum_k^n = \mathbf{1}^\top \mathbf{k_j}$$

⁶ संदर्भ, सीएए डिसीजन, इकोनोमिक रेग्युलेशन आफ एयरपोर्ट 2009-2014, पृष्ठ 178

(ट) पैरामीटर में शामिल की गई प्रत्येक आस्ति के संबंध में अनुपलब्ध समय को परिकलित करें तथा पैरामीटर में शामिल की गई सभी आस्तियों के लिए अनुपलब्ध समय को परिकलित करें। प्रतीक रूप में इसे निम्न रूप से व्यंजित किया जाता है।

$$\sum_k^n = 1^U k_j$$

(ठ) पैरामीटर 'i' के लिए 'j' माह में उपलब्धता परिकलित करें:

$$\text{उपलब्धता} \quad ii = 100 \times 1 - \left[\sum_k^n = 1^U k_j \right]$$

$$\sum_k^n = 1^T k_j$$

जहाँ:

उपलब्धता ii 'j' माह में 'i' पैरामीटर की प्रतिशत उपलब्धता है;

n पैरामीटर i में शामिल आस्तियों की कुल संख्या है;

k पैरामीटर i में शामिल विशिष्ट आस्ति को इंगित करता है जैसे कि K = 1, 2, ..., n

$^U k_j$ वह समय है कि आस्ति K माह/ में अनुपलब्ध है

$^T k_j$ आस्ति के लिए j माह में उपलब्ध कुल नियोजित समय है (अर्थात् नियोजित अनुरक्षण के लिए समय की कटौती करने के बाद)

वस्तुपरक डाटा स्रोतों को पेपर अर्थात् लॉगबुक्स या इलेक्ट्रॉनिक फॉर्म अर्थात् आई डी सिस्टम में डाटा रिकॉर्ड करने के प्रयोजनार्थ विमानपत्तन प्रचालक द्वारा रखे गए रिकॉर्ड के रूप में अभिनिर्धारित किया जाएगा।

स्वचालित सेवाओं के अंतर्गत अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित मदे शामिल होंगी:-

1. इनबाउंड बैगेज सिस्टम
2. आउटबाउंड बैगेज सिस्टम
3. एक्स रे मशीनें
4. जन घोषणा तंत्र
5. यथा निर्धारित कोई अन्य सेवा

क4.2.1.7 'यात्री बोर्डिंग ब्रिज ' पैरामीटर संबंधी निष्पादन निर्धारित मानकों में उपलब्धता से संबंधित होता है। मापन क्रियाविधि तथा मापन आवृत्ति संबंधी दिशा निर्देश नीचे सारणी में दिए गए हैं तथा यह प्राधिकरण के निर्धारण के आधार पर अनिवार्य है। वस्तुपरक डाटा स्तोत्र पेपर यानी लॉगबुक या इलेक्ट्रॉनिक फार्म अर्थात आईटी प्रणालियों में डाटा रिकॉर्ड करने के प्रयोजनार्थ विमान पत्तन प्रचालक द्वारा रखे गए रिकॉर्डों के रूप में निर्धारित किए जाएंगे।

क4.2.1.8 बैगेज ट्रॉली पैरामीटर से संबंधित निष्पादन निर्धारित मानकों में उपलब्धता से संबंधित होता है। मापन संबंधी क्रियाविधि तथा मापन आवृत्ति पर दिशा-निर्देशक नीचे सारणी में दिए गए हैं तथा प्राधिकरण के निर्धारण के आधार पर अनिवार्य हैं। प्रतिचयन अवधि विमान पत्तन प्रचालक द्वारा वस्तुपरक रूप से यादचिक विधि का प्रयोग करके और यात्री पूर्वानुमान और उड़ान संबंधी अनुसूचियों जैसे कारकों पर विचार करके विमान पत्तन प्रचालक द्वारा निर्धारित की जाएंगी। प्रतिचयन अवधि निष्पादन मापन योजना में निर्दिष्ट और अभिनिर्धारित की जाएंगी जिसे विमान प्रचालक द्वारा प्रस्तुत किया जाएगा। वस्तुपरक Daata स्तोत्र पेपर यानी

लॉगबुक्स या इलेक्ट्रॉनिक फॉर्म अर्थात् आईटी प्रणालियों में डाटा रिकॉर्ड करने के प्रयोजनार्थ विमान प्रचालक द्वारा रखे गए रिकॉर्ड के रूप में निर्धारित किए जाएंगे।

क4.2.1.9 निःशक्त यात्री से संबंधित सुविधाएं पैरामीटर संबंधी निष्पादन निर्धारित मानकों के अंतर्गत उपलब्धता से संबंधित होता है। मापन संबंधी क्रियाविधि तथा मापन आवृत्ति से संबंधित दिशा निर्देश नीचे सारणी में दिए गए हैं तथा प्राधिकरण के निर्धारण के आधार पर अनिवार्य हैं। वस्तुपरक पेपर यानी लॉग बुक या इलेक्ट्रॉनिक फार्म अर्थात् आईटी प्रणालियों में daata दर्ज करने के प्रयोजनार्थ विमान प्रचालक द्वारा रखे गए रिकॉर्ड के रूप में निर्धारित किया जाएंगे।

क4.2.1.10 शिकायतों का निपटान पैरामीटर संबंधी कार्य निष्पादन निर्धारित मानकों के अंतर्गत उपलब्धता से संबंधित है। मापन संबंधी क्रियाविधि तथा मापन आवृत्ति संबंधी दिशा निर्देश नीचे सारणी में दिए गए हैं तथा प्राधिकरण के निर्धारण के आधार पर अनिवार्य हैं। वस्तुपरक पेपर यानी लॉग बुक या इलेक्ट्रॉनिक फॉर्म और आईटी प्रणालियों में डेटा दर्ज करने के प्रयोजनार्थ विमान प्रचालक द्वारा रखे गए रिकॉर्ड के रूप में अभिनिर्धारित किए जाएंगे।

क4.2.1.11 फोन कॉल का जवाब संबंधी पैरामीटर पर निष्पादन निर्धारित मानकों के अंतर्गत प्रतिक्रिया से संबंधित है। मापन संबंधी क्रियाविधि तथा मापन आवृत्ति से संबंधित दिशा निर्देश नीचे सारणी में दिए गए हैं तथा प्राधिकरण के निर्धारण के आधार पर अनिवार्य हैं। वस्तुपरक data स्त्रोत्र पेपर यानी लॉग बुक या इलेक्ट्रॉनिक फॉर्म अर्थात् आईटी प्रणालियों में डेटा दर्ज करने के प्रयोजनार्थ विमान प्रचालक द्वारा तैयार किए गए रिकॉर्ड के रूप में अभिनिर्धारित किए जाएंगे।

क4.3 निष्पादन संबंधी उपायों की जांच तथा प्रकाशन

क4.3.1 विमानपत्तन प्रचालक वस्तुपरक तथा व्यक्तिपरक दोनों प्रकार से निष्पादन मानकों के मापन के संबंध में प्राधिकरण को तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। प्राधिकरण तिमाही आधार पर अपनी वेबसाइट के जरिए विमान पत्तन वार निष्पादन रिपोर्ट प्रकाशित करेगा।

विमान चालक सेवा की वास्तविक गुणवत्ता के रिकॉर्ड भी तैयार करेगा और छूट इस रूप में दी जाएगी की निष्पादन की प्राधिकरण द्वारा निर्दिष्ट वस्तुपरक तथा व्यक्तिगत मानकों के संबंध में स्वतंत्र रूप से लेखा परीक्षा की जा सकती है।

क4.4 सार

स्पष्टता के लिए, सेवा मानकों की व्यक्तिपरक तथा वस्तुपरक गुणवत्ता, मापन संबंधी क्रिया विधि, मापन आवृत्ति तथा डाटा स्तोत्रों को सारणी कक में प्रस्तुत किया गया है।

सेवा संबंधी पैरामीटर्स	मापन	मापन संबंधी क्रियाविधि	मापन आवृत्ति तथा डाटा स्तोत्र
व्यक्तिपरक पैरामीटर्स			
ए सी आई एएसक्यू सर्वेक्षण के द्वारा सेवा गुणवत्ता का न्यूनतम निर्धारण	न्यूनतम निर्धारण के संबंध में तुलना किए गए मानक ए एस क्यू सर्वेक्षण के आधार पर यात्री सर्वेक्षण निर्धारण	ए Cl a s Q कार्य प्रणाली के अनुसार	ए Cl a s Q कार्य प्रणाली के अनुसार
वस्तुपरक पैरामीटर्स			
विमानपत्तन संबंधी मूल प्रक्रियाएं			
सुरक्षा जांच	पंकित में प्रतीक्षा समय	यात्रियों की संख्या जहां पंकित में लगने का औसत समय पंकित में कुल यात्रियों की प्रतिशत के रूप में निर्धारित मानक के अंतर्गत है। पंकित में लगने का औसत समय तथा निष्पादन प्रतिशत	मापन महीने में यादृच्छिक रूप से चुने हुए दिनों के व्यस्ततम समय में किया जाएगा। महीने में यादृच्छिक रूप से चुने गए दिन के अंतर्गत सप्ताह के सभी दिन आने

		<p>ऊपर भाग क4.2.1.2 में वर्णित किए अनुसार आकलित किया जाएगा। पंक्तियों की संख्या के संबंध में मापन इस प्रकार से किया जाएगा कि सांख्यकीय रूप से यात्रियों से संबंधित महत्वपूर्ण नमूना शामिल कर लिया जाए। मापन अंतर्राष्ट्रीय तथा घरेलू पंक्तियों दोनों पर लागू होगा।</p>	<p>चाहिए। प्रयुक्त डाटा स्वतंत्र रूप से / तीसरे पक्षकार के निर्धारण पर आधारित होगा। निष्पादन स्कोर हर महीने में परिकलित किया जाएगा।</p>
आप्रवास	आप्रवास के लिए पंक्ति में जांच समय	<p>यात्रियों की संख्या जहां पंक्ति में लगने का औसत समय पंक्ति में कुल यात्रियों की प्रतिशत के रूप में निर्दिष्ट मानक के अंतर्गत है। पंक्ति में लगने का औसत समय तथा निष्पादन प्रतिशत का आकलन ऊपर भाग क4.2.1.2 में वर्णित अनुसार किया जाएगा। पंक्तियों की संख्या के संबंध</p>	<p>मापन महीने में यादृच्छिक रूप से चुने गए दिनों के व्यस्ततम समय में किया जाएगा। महीने में यादृच्छिक रूप से चुने गए दिनों में सप्ताह के सभी दिन शामिल किए जाने चाहिए। प्रयुक्त डाटा स्वतंत्र/ तीसरे पक्षकार के निर्धारण पर आधारित होना चाहिए।</p>

		मैं मापन इस प्रकार से किया जाएगा की सांख्यकीय रूप से यात्रियों से संबंधित उपयुक्त नमूना शामिल हो जाए।	निष्पादन स्कूल प्रत्येक महीने के संबंध में परिकलित किया जाएगा।
चेक-इन	पंक्ति में लगने का अधिकतम समय	<p>पंक्ति में लगने के औसत समय को ऊपर भाग क4.2.1.2 में वर्णित किए अनुसार परिकलित किया जाएगा।</p> <p>पंक्तियों की संख्या के संबंध में 9 :00 पर इस प्रकार से किया जाएगा कि सांख्यकीय रूप से यात्रियों का उपयुक्त नमूना शामिल किया जाए। यह मापन अंतर्राष्ट्रीय तथा घरेलू दोनों पंक्तियों के लिए लागू होगा।</p>	<p>मापन महीने में यादचिक रूप से चुने गए दिनों के व्यस्ततम समय में किया जाएगा।</p> <p>महीने में यादचिक रूप से चुने गए दिनों में सप्ताह के सभी दिन शामिल किए जाने चाहिए।</p> <p>डाटा स्वतंत्र रूप से / तीसरे पक्षकार के निर्धारण पर आधारित होंगे।</p> <p>निष्पादन संबंधी स्कोर प्रत्येक महीने के संबंध में आकलित किया जाएगा।</p>
बैगेज डिलीवरी (घरेलू)	वायुयान आगमन से डिलीवरी के लिए लिया गया	एयरक्राफ्ट अनब्लॉक टाइम से लेकर बैगेज बेल्ट पर प्रथम बैग तक बैगेज डिलीवरी के	महीने के प्रत्येक दिन विमानपत्तन प्रचालन घंटों की अवधि में सभी उड़ानों के

	समय	<p>संबंध में लिया गया अधिकतम समय। एयरक्राफ्ट ॲन ब्लॉक टाइम से लेकर बैगेज बेल्ट पर अंतिम बैग तक बैगेज डिलीवरी के लिए लिया गया अधितकम समय। प्रथम बैग तथा अंतिम बैग दोनों के लिए लिया गया अधिकतम समय निर्धारित मानक के अंतर्गत होगा।</p>	<p>लिए। डाटा वस्तुपरक डाटा स्तोत्रों पर आधारित होता है। निष्पादन स्कोर प्रत्येक महीने के संबंध में आकलित किया जाएगा।</p>
बैगेज डिलीवरी (अंतर्राष्ट्रीय)	वायुयान आगमन से बैग डिलीवरी के लिए लिया गया समय।	<p>एयरक्राफ्ट ॲन ब्लॉक टाइम से लेकर बैगेज बेल्ट पर प्रथम बैग तक बैगेज डिलीवरी के संबंध में लिया गया अधिकतम समय। एयरक्राफ्ट ॲन ब्लॉक टाइम से लेकर बैगेज बेल्ट पर अंतिम बैग तक बैगेज डिलीवरी के लिए लिया गया अधितकम समय।</p>	<p>महीने के प्रत्येक दिन विमानपत्तन प्रचालन घंटों की अवधि में सभी उड़ानों के लिए। डाटा वस्तुपरक डाटा स्तोत्रों पर आधारित होता है। निष्पादन स्कोर प्रत्येक महीने के संबंध में आकलित किया</p>

		<p>प्रथम बैग तथा अंतिम बैग दोनों के लिए लिया गया अधिकतम समय निर्धारित मानक के अंतर्गत होगा।</p>	जाएगा।
यात्री आगमन (अंतर्राष्ट्रीय)	वायुयान आगमन से लेकर कर्ब साइड तक लिया गया समय	<p>ऑन/ब्लॉक समय से लेकर आगमन निकास द्वारा तक सैंपल के रूप में आने वाले यात्रियों द्वारा लिया गया समय।</p> <p>प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली निर्धारण संबंधी कार्य प्रणाली तथा सैंपल।</p> <p>मापन यात्रियों की संख्या के संबंध में इस प्रकार से किया जाएगा कि सांख्यकीय रूप से यात्रियों से संबंधित पर्याप्त नमूना शामिल हो जाए।</p>	<p>मापन महीने में यादचिक रूप से चुने गए दिनों की व्यस्ततम अवधि के दौरान किया जाएगा।</p> <p>महीने में यादचिक रूप से चुने गए दिनों के अंतर्गत सप्ताह के सभी दिन शामिल होने चाहिए।</p> <p>प्रयुक्त डाटा स्वतंत्र / तीसरे पक्षकार के निर्धारण पर आधारित होना चाहिए।</p> <p>निष्पादन स्केर प्रत्येक महीने के लिए परिकलित किया जाएगा।</p>
यात्रा आगमन	वायुयान आगमन से लेकर कर्बसाइड	<p>ऑन-ब्लॉक समय से लेकर आगमन निकास द्वारा तक</p>	मापन महीने में यादचिक रूप से चुने गए दिनों की

(घरेलू)	तक लिया गया समय	<p>सेंपल के रूप में आने वाले यात्रियों द्वारा लिया गया समय।</p> <p>प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली निर्धारण संबंधी कार्यप्रणाली तथा सेंपल।</p> <p>मापन यात्रियों की संख्या के संबंध में इस प्रकार से किया जाएगा कि सांख्यिकीय रूप से यात्रियों से संबंधित पर्याप्त नमूना शामिल हो जाए।</p>	<p>व्यस्ततम अवधि के दौरान किया जाएगा।</p> <p>महीने में यादचिक रूप से चुने गए दिनों के अंतर्गत सप्ताह के सभी दिन शामिल होने चाहिए।</p> <p>प्रयुक्त डाटा स्वतंत्र / तीसरे पक्षकार के निर्धारण पर आधारित होना चाहिए।</p> <p>निष्पादन स्केर प्रत्येक महीने के लिए परिकलित किया जाएगा।</p>
---------	-----------------	---	---

विमान पत्तन संबंधी सुविधाएं

पार्किंग बेस	प्रतिशत (%) समय उपलब्ध	प्रत्येक 'पार्किंग बे' के लिए मापित किया जाने वाला उपलब्ध समय जिसमें महीने में कुल नियोजित प्रचालन घंटों की प्रतिशत के रूप में महीने में वास्तविक प्रचालन घंटों को लिया जाता है	महीने के प्रत्येक दिन विमानपत्तन प्रचालन घंटों की अवधि के लिए।
--------------	---------------------------	---	--

		(नियोजित अनुरक्षण समय निकालकर) उपलब्धता ऊपर भाग क4.2.1.2 में दिए गए सूत्र के संदर्भ में मापी जाएगी।	जाएगा।
यात्री बोर्डिंग ब्रिज	एयरलाइन मांग को पूरा करने के लिए वायुयान संचलन का प्रतिशत (%)	वायुयान संचलन की संख्या जिसके लिए ऐसे ब्रिज मांग उन वायुयान संचलनों की कुल संख्या के प्रतिशत के रूप में की गई थी जिसके लिए ऐसे ब्रिज मांग की गई।	महीने के प्रत्येक दिन विमानपत्तन प्रचालन घंटों की अवधि के लिए। प्रयुक्त डाटा वस्तुपरक डाटा स्तोत्रों पर आधारित होगा। निष्पादन स्कोर प्रत्येक वर्ष के लिए परिकलित किया जाएगा।
उड़ान सूचना की उपलब्धता	प्रतिशत(%) उपलब्ध समय	प्रत्येक flights के लिए मापित किया जाने वाला उपलब्ध समय जिसमें महीने में कुल नियोजित प्रचालन घंटों की प्रतिशत के रूप में महीने में वास्तविक प्रचालन घंटों को लिया जाता है (नियोजित अनुरक्षण समय निकालकर)	महीने के प्रत्येक दिन विमानपत्तन प्रचालन घंटों की अवधि के लिए। प्रयुक्त डाटा वस्तुपरक डाटा स्तोत्रों पर आधारित होगा। निष्पादन स्कोर प्रत्येक वर्ष के लिए परिकलित किया जाएगा।

		उपलब्ध ऊपर भाग क4.2.1.2 में दिए गए सूत्र के संदर्भ में मापी जाएगी।	
एस्केलेटर, लिफ्ट तथा ट्रैकलेटर्स	प्रतिशत उपलब्ध समय	प्रत्येक एस्केलेटर, लिफ्ट तथा ट्रैकलेटर्स के लिए मापित किया जाने वाला उपलब्ध समय जिसमें महीने में कुल नियोजित प्रचालन घंटों की प्रतिशत के रूप में महीने में वास्तविक प्रचालन घंटों को लिया जाता है (नियोजित अनुरक्षण समय निकालकर) उपलब्ध ऊपर भाग क4.2.1.2 में दिए गए सूत्र के संदर्भ में मापी जाएगी।	मापन महीने के प्रत्येक दिन विमानपत्तन प्रचालन घंटों की अवधि के लिए किया जाएगा। प्रयुक्त डाटा वस्तुपरक डाटा स्तोत्रों पर आधारित होगा। निष्पादन स्कोर प्रत्येक वर्ष के लिए परिकलित किया जाएगा।
स्वचालित सेवाएं	प्रतिशत (%) उपलब्ध समय	प्रत्येक स्वचालित सेवा के लिए मापित किया जाने वाला उपलब्ध समय जिसमें महीने में कुल नियोजित प्रचालन घंटों की प्रतिशत के रूप में	मापन महीने के प्रत्येक दिन विमानपत्तन प्रचालन घंटों की अवधि के लिए किया जाएगा। प्रयुक्त डाटा वस्तुपरक डाटा

		<p>महीने में वास्तविक प्रचालन घंटों को लिया जाता है (नियोजित अनुरक्षण समय निकालकर)</p> <p>उपलब्ध ऊपर भाग क4.2.1.2 में दिए गए सूत्र के संदर्भ में मापी जाएगी।</p>	<p>स्तोत्रों पर आधारित होगा। निष्पादन स्कोर प्रत्येक वर्ष के लिए परिकलित किया जाएगा।</p>
बैगेज ट्रॉली	प्रतिशत उपलब्ध समय	<p>निर्दिष्ट स्थलों पर उपलब्ध बैगेज ट्रॉली निर्धारित मानकों के अनुसार होनी चाहिए और न्यूनतम 20 से नीचे नहीं गिरनी चाहिए।</p> <p>निर्दिष्ट स्थल निष्पादन मापन योजना में निर्धारित किए जाएंगे।</p>	<p>मापन महीने में यादचिछक रूप से चुने गए दिनों की व्यस्ततम अवधि के दौरान किया जाएगा।</p> <p>महीने में यादचिछक रूप से चुने गए दिनों के अंतर्गत सप्ताह के सभी दिन शामिल होने चाहिए।</p> <p>प्रयुक्त डाटा स्वतंत्र / तीसरे पक्षकार के निर्धारण पर आधारित होना चाहिए।</p> <p>निष्पादन स्कोर प्रत्येक महीने</p>

			के लिए परिकलित किया जाएगा।
निश्कृत यात्री से संबंधित सुविधाएं	निश्कृत यात्रियों के लिए सहायता का प्रतिशत (%) उपलब्ध समय	सहायकता के लिए मांग की संख्या जहां मापन prm हेल्प डेस्क पर मांग के समय से लेकर मांग बंद करने के समय तक की सुविधाएंया मापन सहायकता की मांग की कुल संख्या के प्रतिशत के रूप में निर्धारित मानक के अंतर्गत है। मांग बंद होने का समय सहायता के लिए मांग का समय पूरा होने पर होगा। प्राप्त की गई सहायता के लिए मांग में यात्रियों की ओर से एयरलाइंस द्वारा की गई मांग भी शामिल होगी।	मापन महीने के प्रत्येक दिन विमानपत्तन प्रचालन घंटों की अवधि के लिए किया जाएगा। प्रयुक्त डाटा वस्तुपरक डाटा स्तोत्रों पर आधारित होगा। निष्पादन स्कोर प्रत्येक वर्ष के लिए परिकलित किया जाएगा।

ग्राहक सेवा

शिकायतों का समाधान	उन शिकायतों का प्रतिशत (%)	उन शिकायतों की कुल संख्या जहां शिकायत प्राप्त करने का	मापन महीने के प्रत्येक दिन विमानपत्तन प्रचालन घंटों
--------------------	-----------------------------	---	---

	जिनका विनिर्दिष्ट समय में जवाब दिया गया।	समय तथा पहले जवाब के बीच अंतर कुल प्राप्त शिकायतों की प्रतिशत के रूप में निर्धारित मानक के अंतर्गत है। शामिल शिकायतों के अंतर्गत मेल या शिकायत/सुझाव रजिस्टर या ईमेल के माध्यम से प्राप्त शिकायतें शामिल होगी	की अवधि के लिए किया जाएगा। प्रयुक्त डाटा वस्तुपरक डाटा स्तोत्रों पर आधारित होगा। निष्पादन स्कोर प्रत्येक वर्ष के लिए परिकलित किया जाएगा।
फोन कॉल का जवाब	कॉलों की संख्या जिनकी विनिर्दिष्ट समय में जवाब दिया गया	कालों की संख्या जिनका कुल प्राप्त कालों की प्रतिशत के रूप में निर्धारित मानक के अंतर्गत विमान पत्तन प्रबंधक/ सूचना हेल्पडेस्क द्वारा जवाब दिया गया।	मापन महीने के प्रत्येक दिन विमानपत्तन प्रचालन घंटों की अवधि के लिए किया जाएगा। प्रयुक्त डाटा वस्तुपरक डाटा स्तोत्रों पर आधारित होगा। निष्पादन स्कोर प्रत्येक वर्ष के लिए परिकलित किया जाएगा।

परिशिष्ट 5

क 5.1 अपेक्षित डाटा तथा सूचना एकत्रित करने की प्रक्रिया

क5.1.1 इन दिशा निर्देशों के अनुसरण में प्राधिकरण को टैरिफ निर्धारित करने के लिए अधिकृत करने के लिए, विमान पत्तन प्रचालक भाग क5.2 के अनुसार तथा विनिर्दिष्ट फॉर्म 'क' में व्यापक बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा/करेंगे।

क5.1.2 नियंत्रण अवधि के दौरान विमान पत्तन प्रचालक (प्रचालकों) अपेक्षित सूचना तैयार करेगा/करेंगे ताकि वह उसे निम्न रूप से प्राधिकरण को प्रस्तुत कर सकें:

क5.1.2.1 भाग क5.9 के अनुसार वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव

क5.1.2.2 भाग क5.10 के अनुसार वार्षिक अनुपालन विवरण

क5.1.3 विमान पत्तन प्रचालक बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव, वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव तथा वार्षिक अनुपालन विवरण के लिए एक (1) पक्की जिल्द वाली मूल तथा चार (4) पक्की जिल्द वाली प्रतियां और एक (1) सॉफ्ट कॉपी प्रस्तुत करेगा।

क5.1.4 मूल हार्ड कॉपी तथा किसी अन्य प्रति में दी गई सूचना में विसंगतियों, यदि कोई हो, की स्थिति में प्राधिकरण द्वारा मूल हार्ड कॉपी में दी गई सूचना विश्वसनीय मानी जाएगी।

क5.1.5 सूचना संबंधी अपेक्षाएं यहां नीचे निर्दिष्ट की गई हैं।

क5.2 बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव तैयार करने की प्रक्रिया (खंड 3.1 के साथ पठित)

क5.2.1 बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव के अंतर्गत इन दिशा निर्देशों पर आधारित नियंत्रण अवधि के प्रत्येक टैरिफ वर्ष से संबंधित कुल राजस्व मांग के स्पष्ट रूप से प्रस्तुत किया जाएगा।

क5.2.2 बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव के अंतर्गत स्पष्ट रूप से यह दर्शाया जाएगा कि विमानपत्तन प्रचालक ने किस प्रकार व्यावसायिक योजना में प्रस्तुत किए गए विनियामक भवन संबंधी ब्लॉकों और अन्य पहलुओं के आधार पर प्रस्तावित कुल राजस्व मांग की है।

क5.2.3 विमान पत्तन प्रचालक इस आधार पर परंपरागत कुल राजस्व मांग के परिकलन को भी प्रस्तुत करेगा जो प्रस्तावित कुल राजस्व मांग के संगत हो। उक्त सूचना विनिर्दिष्ट फॉर्म F1 में प्रस्तुत की जाएगी।

क5.2.4 बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव निम्नलिखित द्वारा समर्थित होना चाहिए।

क5.2.4.1

क5.2.4 बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव निम्नलिखित द्वारा समर्थित होना चाहिए:

क5.2.4.1 सभी करार तथा निविदा दस्तावेजों की प्रति जिनका अनुसरण करके विमानपत्तन प्रचालक द्वारा मुख्य विनियमित सेवा (सेवाओं) तथा विनियमित सेवा (सेवाओं) से इतर सेवाओं की व्यवस्था के लिए यथा प्रयोज्य करार किए गए हैं,

क5.2.4.2 भाग क5.3 के अनुसार विमानपत्तन प्रचालक व्यवसाय योजना,

क5.2.4.3 भाग क5.4 के अनुसार भौतिक आस्तियों से संबंधित सूचना,

क5.2.4.4 भाग क5.5 के अनुसार विनियामक निर्माण ब्लॉक से संबंधित सूचना,

क5.2.4.5 भाग क5.6 के अनुसार परंपरागत और पूर्वानुमानित खंड,

क5.2.4.6 भाग क5.7 के अनुसार परंपरागत राजस्व

क5.2.5 प्रस्ताव के अंतर्गत निम्नलिखित शामिल होंगे,

क5.2.1 प्रलेखित साक्ष्य जिनमें हितधारकों के साथ परामर्श किए गए हैं,

क5.2.5.2 हितधारकों द्वारा उठाए गए मुद्दों का सार

क5.2.5.3 इस प्रकार उठाए गए मुद्दों के संबंध में, कारणों सहित, विमानपत्तन प्रचालक द्वारा की गई उपचारात्मक कार्यवाई, यदि कोई हो, के ब्यौरे,

क5.2.5.4 शेष मुद्दों का समाधान ना करने के कारण

क5.2.6 बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव के भाग रूप में, डाटा तथा सूचना, जहां विनिर्दिष्ट हो, नियंत्रण अवधि तथा लंबी अवधि के लिए पूर्वानुमानित आधार पर उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

क5.3 विमान पत्तन प्रचालक व्यावसायिक योजना

क5.3.1 विमान पत्तन प्रचालक अपने निदेशक मडल या ऐसे ही सक्षम प्राधिकरण द्वारा विचार / विमर्श करने और अनुमोदन के बाद 10 वर्षीय व्यावसायिक योजना प्रस्तुत करेंगे।

क5.3.2 व्यावसायिक योजना विभिन्न पैरामीटरों के पूर्वानुमानों से संबंधित उपयुक्त औचित्य सहित उस अवधि के लिए संबंधित कारकों तथा पूर्वानुमान अवयवों के उपयुक्त पहलुओं पर आधारित होंगे तथा यह एम एस एक्सेल 2003, एम एस एक्सेल 2007 पर आधारित मॉडल सहित प्रस्तुत की जाएगी।

क5.3.4 व्यावसायिक योजना के अंतर्गत क्रमशः विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ/2(क), एफ/2(ख), एफ/2(ग), में योजना के प्रत्येक वर्ष के लिए प्रमुख वित्तीय विवरण (तुलन पत्र, पी एंड एल विवरण तथा नकद प्रवाह विवरण) सार रूप में प्रस्तुत किए जाएंगे और दर्शाए जाएंगे तथा इसमें स्पष्ट रूप से यह उल्लेख किया जाएगा कि टर्न ओवर, आस्ति मूल्यांकन संबंधी पहलुओं, मूल्यहास, कराधान और अन्य परिचालन संबंधी पैरामीटरों की परिभाषाओं (स्पष्टीकरणों) सहित

किस प्रकार मर्दों को हिसाब में लिया गया है। अतिरिक्त सहायक अनुसूचियां या तर्क इस प्रकार और रीति से प्रस्तुत किए जाएंगे जैसा कि लेखा परीक्षित लेखाओं में दिए गए हैं।

क5.3.5 वित्तीय विवरणों में दिए गए कुल पूर्वानुमानित मूल्य, जिन्हें विनिर्दिष्ट फॉर्मों में प्रस्तुत किया जाएगा, विनियामक निर्माण ब्लॉकों के तहत पूर्वानुमानित मूल्यों से मेल खाने चाहिए।

क5.3.6 सहायक अनुसूचियां या औचित्यों सहित पिछले 2 वित्तीय वर्षों के लिख परीक्षित तुलन पत्र, पी एंड एल विवरण तथा नकद प्रवाह विवरण प्रस्तुत किए जाएंगे। लेखा परीक्षित विवरण नियंत्रण अवधि से संबंधित विनियामक निर्माण ब्लॉकों के पूर्वानुमान के आधार के रूप में प्रयुक्त किए जाएंगे। न्यायोचित कारणों द्वारा अपेक्षित सीमा तक और जिनके लिए लेखापरीक्षित विवरणों से समाधान प्रस्तुत किया जाएगा, उनके सिवाय तदनुरूपी वर्षों के लिए व्यवसायिक योजना में लेखापरीक्षित विवरण तथा प्रस्तुतियों के बीच कोई विसंगति अपेक्षित नहीं है।

क5.4 भौतिक आस्तियों से संबंधित सूचना

क5.4.1 विमान पत्तन प्रचालक ऐतिहासिक तथा पूर्वानुमानित संगत भौतिक संरचना से संबंधित सूचना प्रस्तुत करेंगे। सूचना व्यक्तियों की संख्या क्षमता के आधार पर दी जाएगी तथा एक विशिष्ट क्षमता पर पहुंचने से संबंधित आधार और औचित्य स्पष्ट रूप से विनिर्दिष्ट किया जाएगा। उदाहरण के लिए,

क5.4.1.1 अंतर्राष्ट्रीय तथा घरेलू आगमन तथा प्रस्थान के लिए प्रयुक्त यात्री टर्मिनल और व्यस्ततम् समय में उनकी क्षमता और वार्षिक क्षमता

क5.4.1.2 निर्यात/ आयात और घरेलू कार्यों के लिए कार्गो टर्मिनल तथा व्यस्ततम समय में उनकी क्षमता और वार्षिक क्षमता

क5.4.1.3 रनवे की संख्या तथा प्रत्येक रनवे के संबंध में उसका प्रयोग, व्यस्ततम समय में उसकी क्षमता तथा वार्षिक क्षमता,

क5.4.1.4 एयर साइट संबंधी अन्य सुविधाओं जैसे पार्किंग बे, हैंगर आदि की संख्या,

क5.4.1.5 अन्य टर्मीनल सुविधाओं जैसे बैगेज सिस्टम, कन्वेयर बेल्ट आदि की संख्या

क5.4.1.6 यात्रा टर्मिनल भवनों का वर्ग मीटर में कुल मौजूदा फर्श क्षेत्रफल

क5.4.1.7 राजस्व उत्पन्न करने वाले क्षेत्रों में परिवर्तित यात्री टर्मिनल भवनों का वर्ग मीटर में मौजूदा फर्श क्षेत्र, उदाहरण के लिए

(क) खुदरा क्षेत्र

(ख) व्यवसायिक कार्यालय क्षेत्र (एयरलाइंस, अन्य विमानपत्तन उपयोक्ता)

(ग) विज्ञापन क्षेत्र,

(घ) टिकट क्षेत्र

(ड) डियूटी रहित क्षेत्र,

(च) कार पार्किंग सुविधाएं,

(छ) एयर कार्गो सुविधाएं

1. सामान्य कार्गो सुविधाएं

2. एक्सप्रैस कार्गो सुविधाएं

(ज) अति विशिष्ट जन (VIP) या विशेष एयरलाइन यात्री कक्ष क्षेत्र आदि।

क5.4.1.8 विशिष्ट कार्य कलाप के लिए निर्दिष्ट कुल फ्लोर क्षेत्र सहित आगे कुल क्षेत्र के लिए उपयोक्ता योजना/ क्षमता पर आधारित प्रत्येक कार्यकलाप से संबंधित क्षेत्रीय विवरण प्रस्तुत किया जाएगा, जैसा कि नीचे कार पार्किंग संबंधी उदाहरण में प्रस्तुत किया गया है।

(क) स्कूल पार्किंग स्थान

(ख) सार्वजनिक पार्किंग स्थलों की संख्या

(ग) कर्मचारी पार्किंग स्थलों की संख्या

(घ) टेक्सी पार्किंग स्थलों की संख्या

(ड) बस पार्किंग स्थलों की संख्या

क5.4.1.9 इन क्षेत्रों में सामान्य स्थानों के आवंटन के लिए विस्तृत कार्य प्रणाली तथा आधार प्रदान किए जाएंगे।

क5.4.1.10 समेकित रूप से सूचना प्रस्तुत करने के लिए टैपलेट फॉर्मेट फोरम एफ 3 तथा एफ 4 का प्रयोग किया जाएगा। सूचना के संबंध में विस्तृत विवरण तथा औचित्य प्रस्तुत करने के लिए अलग फार्मेट का प्रयोग किया जा सकता है।

क5.5 विनियामक बिल्डिंग ब्लॉकों से संबंधित सूचना (खंड 5 के साथ पठित)

क5.5.1 बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव के अंतर्गत यहां नीचे वर्णित अनुसार प्रत्येक विनियामक बिल्डिंग ब्लॉक के संबंध में व्यौरेवार औचित्य प्रस्तुत किया जाएगा:-

क5.5.2 फेयर रेट ऑफ रिटर्न

क5.5.2.1 विमान पत्तन प्रचालक विनिर्दिष्ट फॉर्म F/5 में अपेक्षित FRoR का प्राक्कलन प्रस्तुत करेगा / करेंगे तथा उक्त FRoR का प्रयोग प्रस्तुति के तहत बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव में राजस्व मांग को परिकलित करने के प्रयोजनार्थ करेगा / करेंगे।

क5.5.2.2 विमान पत्तन प्रचालक इस भाग क5.5 के उप/ भागों क5.5.2.3, क5.5.2.4 तथा क5.5.2.5 में अपेक्षित सूचना के तहत फेयर रेट ऑफ रिटर्न परिकलित करने में सभी अवयवों के संभावित (1) निम्न (2) उच्च तथा (3) अत्यधिक संभावित प्राक्कलनों के अपने निर्धारण को सूचित करेगा / करेंगे।

क5.5.2.3 इक्विटी लागत

(क) विमान पत्तन प्रचालक सहायक साक्ष्य सहित Jigar आज की कीमत निर्धारण मॉडल के आधार पर इक्विटी लागत का अपना निर्धारण प्रस्तुत करेगा/ करेंगे। जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं,

- (1) जोखिम रहित दर / मुद्रास्फीति दर के संबंध में किसी धारणा और औचित्य सहित अनुमानित नामित जोखिम रहित दर के लिए सूत्र / साक्षी उपलब्ध कराए जाएंगे।
- (2) इक्विटी बाजार जोखिम प्रीमियम / प्रयुक्त इक्विटी बाजार जोखिम प्रीमियम के सूत्र / साक्षी जिनमें परिकलन की कार्यप्रणाली (ज्यामितिक/अंकगणितीय), प्रयुक्त देश कंट्री, देश संबंधी जोखिम के लिए प्रयुक्त कोई समायोजन, लिए गए डेटा की समय अवधि तथा विवरण की तुलना के लिए प्रयुक्त जोखिम रहित आस्ति का प्रकार।

(3) इक्विटी डेटा/इस विधि का प्रयोग इक्विटी डेटा Daata स्तोत्र, विमान पत्तन प्रचालक के प्रणाली बद्ध जोखिम, विचाराधीन आस्ति तथा ऋण डाटा संबंधी धारणाओं का प्राक्कलन करने के लिए किया जाता है जहां डेटा का अंतर्राष्ट्रीय तुलनात्मक विश्लेषण अन्य अतुलनीय विमानपत्तन प्रचालक / प्रचालकों से किया जाता है वहां तुलना कोका चयन करने के लिए आधार का ब्यौरेवार औचित्य अपेक्षित होगा, जिसमें विमानपत्तन प्रचालक (प्रचालक) के समक्ष विनियामक प्रणाली, प्राधिकरण की विनियामक विधि से उसकी सुसंगतता तथा वाणिज्यिक परिवेश में कोई अंतर शामिल होगा।

(ख) विमान पत्तन प्रचालक चुने गए पॉइंट प्राक्कलन के संबंध में ब्यौरेवार औचित्य सहित इक्विटी लागत के रेंज तथा केंद्रीय पॉइंट प्राक्कलन भी प्रस्तुत करेंगे।

(ग) विमान पत्तन प्रचालक सबसे ज्यादा संभावित प्राकलन के संबंध में विभिन्न अवधारणाओं में परिवर्तनों के प्रति संवेदना तथा उसके संदर्भ में सविस्तार संवेदना विश्लेषण स्पष्ट करेंगे।

क5.5.2.4 ऋण लागत

(क) विमान पत्तन प्रचालक नियंत्रण अवधि के दौरान वसूल किए जाने वाले प्रस्तावित मौजूदा ऋण या किसी भावी ऋण की अनुमानित लागत के विवरण प्रस्तुत करेगा।

(ख) जहाँ विमानपत्तन प्रचालक के पास की मौजूदा ऋण ना हो तथा साथ ही नियंत्रण अवधि में किसी भावी ऋण को वसूल करने का प्रस्ताव ना हो तो यह प्रतिस्पर्धात्मक प्रापण परिवृश्य में विमान पत्तन प्रचालक पर लागू ऋण लागत का प्राकलन प्रस्तुत करेगा।

(ग) विमान पत्तन प्रचालक निम्नलिखित सहित ऋण वसूल करने के लिए अपनी पहुंच के ब्यौरे प्रस्तुत करेगा / करेंगे।

- (1) किसी अंतर सामूहिक ऋण या ब्याज रहित ऋणों और अनुदानों सहित सभी ऋणों के स्तोत्र,
- (2) ऋण वसूली करते समय अपनाई जाने वाली प्रक्रिया के ब्यौरे,
- (3) अलग/अलग ऋण संबंधी वित्तीय विकल्पों तथा उन के संदर्भ में अनुमोदन प्रक्रियाओं का निर्धारण करने के लिए विमानपत्तन प्रचालक द्वारा प्रयुक्त विधि।
- (घ) विमान पत्तन प्रचालक नियंत्रण अवधि में वहन किए जाने वाले संभावित सभी प्रकार के ऋण के संबंध में प्रत्येक टैरिफ वर्ष के अंत में चुनौतियों, ब्याज भुगतान और बकाया राशि का प्राक्कलन प्रस्तुत करेगा तथा इसके लिए ऋण की भरित औसत ऋण लागत प्रस्तुत करेगा। इसके अतिरिक्त विमान पत्तन प्रचालन निम्न रूप से प्रत्येक वर्तमान तथा भावी ऋण से संबंधित सूचना विनिर्दिष्ट फॉर्म 6 (क) में प्रस्तुत करेगा / करेंगे,
1. स्तोत्र
 2. रीड का प्रकार (विशिष्ट परियोजना / कार्यशील पूँजी) कुल स्वीकृत ऋण राशि
 3. ऋण अवधि
 4. ब्याज का प्रकार (सावधि / चल)
 5. यदि सावधि ब्याज है तो ब्याज की दर प्रतिशत
 6. चल ब्याज होने पर आधार दर
 7. यदि चल ब्याज है तो मार्जिन
 8. क्या कोई कैप्स/ फ्लोर है,
 9. यदि हां तो कैप्स / फ्लोर का उल्लेख करें,
 10. अधिस्थगन अवधि

11. अधि स्थगन अवधि की प्रभावी तारीख,
12. चुकौती अवधि,
13. चुकौती अवधि प्रारंभ होने की तारीख,
14. चुकौती की आवृत्ति,
15. व्यवस्था शुल्क,
16. बकाया ऋण.
17. अन्य शर्तें,
18. ऋण तथा तरका मुद्रा संबंधी अंकन (जहां ऋण आई कन आर में ना हो)

(ड) जहां विमानपत्तन प्रचालक नियंत्रण अवधि में और अधिक ऋण एकत्र करने की अपेक्षा करता है तो वह यहां ऊपर निर्दिष्ट सूचना संबंधी अपेक्षाओं के सुसंगत रीति में उक्त ऋण के

ब्यूरो का पूर्वानुमान प्रस्तुत करेगा,

(च) जहां विमान पत्तन प्रचालक ने परिवर्तित दर व्यवस्था की हो, वहां मान्यता प्राप्त स्तोत्र से संगत आधार दर का पूर्वानुमान (अर्थात् एलआईबीओआर) उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

(छ) ब्याज तथा वित्त प्रभारों, वित्त जुटाने और पूँजीकृत किए जाने के लिए वहन की गई व्यवस्था शुल्क विनिर्दिष्ट एफ 6 (ख) में दिए गए अनुसार प्रस्तुत किया जाएगा।

क5.5.2.5 पूँजी जुटाना

(क) विमान पत्तन प्रचालक नियंत्रण अवधि के संबंध में अपना पूँजी विन्यास (वर्तमान पूँजी विन्यास तथा पूर्वानुमानित पूँजी विन्यास) का ब्यौरा प्रस्तुत करेंगे। यह विवरण पूँजीगत विन्यास की दक्षता के संबंध में विचाराधीन सूचना या प्रलेखन के रूप में साक्ष्य द्वारा समर्थित होंगे।

(ख) सभी हितधारकों के अंशदान, अनुदान और आर्थिक सहायता के संबंध में सूचना, यदि कोई हो, जिसे विमानपत्तन प्रचालन द्वारा प्राप्त किया गया हो, विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 6 (ग), में प्रस्तुत की जाएगी। इसके अतिरिक्त सूचना या तर्क उस प्रकार और रीति से प्रस्तुत किए जाएंगे जैसा कि प्रयोजन के लिए उपयुक्त हो,

(ग) प्रस्तुतियां उस के समर्थन में प्रस्तुतीकरण दस्तावेजों द्वारा प्रमाणित होंगी,

क5.5.3 विनियामक आस्ति आधार

क5.5.3.1 खंड 5.2.4 में यथा अपेक्षित प्रारंभिक RAB संबंधी सूचना विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 7 में प्रस्तुत की जाएगी और इसमें निम्नलिखित शामिल होगा,

(क) फॉर्म / एफ 8 (क) में विनिर्दिष्ट किए अनुसार आस्ति (पूर्व वृत्त तथा प्रस्तावित) के संबंध में हितधारक के अंशदानों से संबंधित सूचना, तथा इसमें परियोजना के लिए अनुमोदित हितधारक के अंशदान की अधिकतम राशि, अनुमोदन वर्ष, हितधारक के अंशदान के लिए अनुमोदित समय अवधि बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव के प्रस्तुति की तारीख को संचित अंशदान तथा नियंत्रण अवधि में प्रत्येक टैरिफ वर्ष में प्रस्तावित वार्षिक वसूली, यदि कोई हो, सहित व्योरे शामिल होंगे।

(ख) विस्तृत युक्तियों सहित RAB से अपवर्जित की जाने वाली प्रस्तावित आस्तियां तथा इन्हें विनिर्दिष्ट फार्म एफ 8 (बी) में प्रस्तुत किया जाएगा।

क5.5.3.2 RAB पूर्वानुमान के अंतर्गत नियंत्रण अवधि के प्रत्येक टैरिफ वर्ष में किए जाने वाले व्यय तथा इनके लिए पूर्वानुमानित मूल्यहास से संबंधित समायोजन शामिल होंगे। RAB पूर्वानुमान के अंतर्गत आस्ति निपटान जिसमें भूमि या भवन, चाहे बिक्री, आंशिक बिक्री लंबे पट्टे

पर या संयुक्त के द्वारा है तथा विमान चालक द्वारा किसी अन्य संगठन, यदि कोई हो, निपटान या अंतरण द्वारा है, शामिल होंगे।

क5.5.3.3 पूर्वानुमानित w i p आस्तियों के अंतर्गत नियंत्रण अवधि में प्रत्येक 3 वर्ष के लिए आस्ति/ आस्तियों के चालू करने की संभावित तारीख के संदर्भ में पूर्वानुमानित w i p शेष शामिल होंगे।

क5.5.3.4 सूचना सार विनिर्दिष्ट फार्म एफ 9 में प्रस्तुत किया जाएगा।

क5.5.3.5 विमान पत्तन प्रचालक आरएबी तथा w i p आस्तियों का पूर्वानुमान लगाने के प्रयोजनार्थ 10 वर्षीय योजना प्रस्तुत करेंगे। योजना के अंतर्गत विमानपत्तन प्रचालक द्वारा किए गए व्यय के ब्यौरे निम्न से प्रस्तुत किए जाएंगे;

(क) परियोजनाएं जो अभी पूरी की जानी हैं,

(ख) पिछले नियंत्रण वर्ष में पूरी की गई परियोजनाएं

(ग) अगले 10 वर्ष के लिए नियोजित पूँजीगत व्यय,

क5.5.3.6 विमान पत्तन प्रचालक परियोजना के संबंध में परियोजना का विस्तृत विवरण

प्रस्तुत करेगा जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे,

(क) परियोजना संबंधित तकनीकी सूचना,

(ख) सेवा की गुणवत्ता में सुधार करने के संदर्भ में लक्षित सुधार तथा ग्राहक संतुष्टि बढ़ाने, प्रौद्योगिकी को उन्नत करने, दक्ष सेवा प्रदान करने के लिए अतिरिक्त क्षमता उत्पन्न करने सहित परियोजना (परियोजनाओं) से संबंधित औचित्य;

- (ग) परियोजना के चरण
 - (घ) परियोजना की लागत,
 - (ङ) परियोजना के लिए पूर्व अनुमानित कुल पूंजीगत व्यय,
 - (च) परियोजना के लिए वहन किया गया कुल पूंजीगत व्यय,
 - (छ) नियोजन, डिजाइन तथा निर्माण की अवधि तथा समापन तारीखे,
 - (ज) परियोजना शुरू होने की चरणवार तारीख,
 - (झ) परियोजना के लिए वर्षवार पूंजीगत व्यय संवर्धन, कमीशनिंग w i p,
 - (ज) परियोजना के लिए निधियन के वर्षवार स्तोत्र जिनमें यदाकदा तुलन पत्र वित्तीयन तथा वित्त जुटाने पर प्रभाव की सीमा स्पष्ट रूप से दर्शाई गई हो,
 - (ट) निर्माण चरण के दौरान परियोजना के लिए वास्तविक तथा पूर्वानुमानित ऋण दर,
 - (ठ) टैरिफ वर्ष में पूंजीकृत ब्याज प्रभार, वित्त प्रभार तथा अन्य व्यय,
- क5.5.3.7 प्रत्येक अलग/अलग परियोजना के लिए व्यय की गई या व्यय की जाने के लिए संभावित परियोजना लागतों का विस्तृत विवरण जिसमें निम्नलिखित शामिल हैं,
- (क) निम्नलिखित में वर्गीकृत विकास लागत (सुलभ लागत) (1) नियोजन, (2) डिजाइन (3) निरीक्षण, (4) निर्माण प्रबंध, (5) पर्यावरण संबंधित, (6) परमिट तथा (7) भू तकनीकी लागतें,
 - (ख) निर्माण लागत निम्नलिखित में वर्गीकृत की जाती है (1) सकल मात्रा तथा (2) सभी प्रमुख परियोजना अवयवों की यूनिट लागतें,

(ग) परियोजना की अन्य लागत में शामिल हैं (1) वित्तीय लागत, (2) भूमि अधिग्रहण लागत तथा (3) पुनः स्थापन लागत,

क5.5.3.8 विमान पत्तन प्रचालक विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 10 (क) में दूसरी तथा सभी परवर्ती नियंत्रण अवधियों के लिए पिछली नियंत्रण अवधि में शुरू किए गए या किए गए पूर्वानुमानित और वास्तविक पूंजीगत व्यय के संबंध में वर्षवार सूचना प्रस्तुत करेगा / करेंगे।

क5.5.3.9 पूंजीगत व्यय योजना जिसमें विभिन्न आस्तियों के लिए वर्षवार व्यय तथा चालू करने संबंधी योजना के प्राक्कलन विनिर्दिष्ट फॉर्म क 10 (ख) में प्रस्तुत किए जाएंगे।

क5.5.3.10 प्रत्येक टैरिफ वर्ष में प्रस्तावित पूंजीगत व्यय के लिए वित्तीय के स्त्रोतों का प्राक्कलन विनिर्दिष्ट फॉर्म 10 (ग) में प्रस्तुत किया जाएगा।

क5.5.3.11 अगली नियंत्रण अवधि में पूंजीकृत किए जाने वाले प्रस्तावित व्यय विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 10 (घ) में प्रस्तुत किए जाएंगे।

क5.5.3.12 w i p के वर्षवार प्रारंभ, संवर्धन, कमीशनिंग तथा समापन मूल्यों से संबंधित सूचना का सार विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 10 (ड) में प्रस्तुत किया जाएगा।

क5.5.4 मूल्यहास

क5.5.4.1 प्रारंभिक या RAB पूर्वानुमान में अभिनिर्धारित सभी आस्तियों के संबंध में निम्नलिखित सूचना उपलब्ध कराई जाएगी;

(क) अचल आस्ति द्वारा मूल्यहास का पूर्वानुमान, तथा

(ख) कंपनी अधिनियम 1956 पर आधारित प्रस्तावित दर या आस्ति की उपयोक्ता अवधि के यथोचित प्राएलन पर आधारित किसी अन्य साक्ष्य के लिए औचित्य सहित आस्ति के अनुसार मूल्यहास दर।

क5.5.5 प्रचालन तथा अनुरक्षण व्यय

क5.5.5.1 विमान पत्तन प्रचालक सभी परिचालन व्ययों (नियंत्रण अवधि में पूर्व वास्तविक लागत तथा अनुमानित व्यय) तथा उक्त लागतों को परिकलित करने के लिए प्रयुक्त विस्तृत औचित्य, अवधारणाओं और लागत संचालकों से संबंधित विवरण प्रस्तुत करेगा/करेंगे। विमान पत्तन प्रचालक नियंत्रण अवधि में प्रचालन और अनुरक्षण व्यय को परिकलित करने में प्रत्येक लागत संबंधी श्रेणी के लिए दक्षता संबंधित पहलुओं, यदि कोई हो, का स्पष्ट निर्धारण करेंगे।

क5.5.5.2 वेतन पत्रक लागत / विमान पत्तन प्रचालक निम्नरूप से पूर्णकालिक कर्मचारियों तथा बहि स्त्रोत्र लागतों से संबंधित सभी वेतन पत्रक लागतें प्रस्तुत करेंगे;

(क) विभिन्न शीर्षों के तहत विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 11 (क) में प्रस्तुत की जाने वाली, विभागवार पूर्णकालिक तथा अंशकालिक / संविदा कर्मचारी संख्याएं।

(ख) निम्नलिखित सहित विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 11 (ख) में विभिन्न शीर्षों के तहत प्रस्तुत की जाने वाली विभागवार वेतन पत्रक लागतें;

1. कर्मचारियों को वेतन, भत्ते तथा लाभ
2. भविष्य निधि अंशदान, उपदान, अधिवर्षिता तथा अन्य ऐसी निधियां
3. समयोपरि भत्ता
4. प्रशिक्षण लागत

5. विस्तृत विवरण सहित कर्मचारी कल्याण व्यय

- (ग) परिकलनों में प्रयुक्त पूर्वधारणा तथा औचित्य पूर्व प्रवृत्तियों, उत्पादकता सूचकों तथा लागत संचालकों सहित संगत सूचना द्वारा समर्थित होंगे।
- (घ) पूँजीगत योजनाओं से संबंधित वेतन पत्रक लागते अलग से प्रस्तुत की जाएंगी।

क5.5.5.3 प्रशासन तथा सामान्य व्यय/ विमान पत्तन प्रचालक निम्न रूप से विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 11 (ग) में प्रस्तुत करेंगे,

- (क) सभी सामान्य प्रशासन तथा और कारपोरेट संबंधी लागते जिनमें उनसे संबंधित सभी व्ययों का विवरण शामिल है,
- (ख) बशर्ते कि उक्त लागतों को आगे निम्न रूप से पृथककृत किया जाएगा,

1. निदेशक का बैठक शुल्क, संचार व्यय, यात्रा तथा वाहन, विज्ञापन, कार्यालय अनुरक्षण, मुद्रण तथा लेखन सामग्री, अन्य आवंटित उपरी व्ययों सहित प्रशासन संबंधी प्रभार।
2. विधिक तथा लेखापरीक्षक शुल्क
3. परामर्श संबंधी व्यय
4. भूमि पट्टा किराया, बीमा लागते, विविध व्यय सहित अन्य प्रभार

- (ग) बोर्ड अनुमोदनों, परामर्शी, विधिक तता अन्य संविदाएं, बीमा दस्तावेज, किराया संबंधी करार तथा अन्य संगत दस्तावेज उनके साक्ष्य रूप में प्रस्तुत किए जाएंगे।

(घ) पूंजीकृत किए जाने के लिए प्रस्तावित पूंजीगत परियोजना से संबंधित लागते अलग से प्रस्तुत की जाएंगी।

क5.5.5.4 मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत / विमान पत्तन प्रचालक विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 11

(ड) में निम्न रूप से प्रस्तुत करेंगे।

(क) उपयोक्ता संबंधित लागते जिनमें विद्युत प्रभाव तथा जल प्रभाव शामिल है। इन लागतों पर आने के लिए प्रयुक्त विस्तृत पूर्वधारणाएं जिनमें यूनिटों की संख्या जिन की खपत हुई है, प्रभावी प्रति यूनिट दर तथा प्राप्त दक्षताएं, यदि कोई हो, स्पष्ट रूप से प्रस्तुत की जाएंगी।

(ख) विभागवार वही स्तोत्र लागते तथा इन लागतों पर आने के आधारहै। प्रस्तुत के साथ संविदात्मक दस्तावेजों, संविदाएं अपनाई जाने वाली प्रक्रियाओं के ब्यौरे तथा इनके संबंध में बोर्ड के संकल्प सहित इनके समर्थन में दस्तावेज संलग्न किए जाएंगे।

(ग) परंतु विभागवार सूची यहां पर भाग 5.5.5.2 में विनिर्दिष्ट किए गए अनुसार होगी।

(घ) पूंजीकृत किए जाने के लिए प्रस्तावित पूंजीगत परियोजनाओं से संबंधित लागते अलग से प्रस्तुत की जाएगी।

क5.5.5.6 अन्य बहिर्गमन / विमान पत्तन प्रचालक विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 11 (च) में किसी अन्य परिचालन लागत से संबंधित ब्यौरे तथा लागत संचालकों, लोच, किसी संविदात्मक दस्तावेज आदि सहित विस्तृत औचित्य प्रस्तुत करेंगे।

क5.5.5.7 वर्तमान आस्तियां तथा देयताएं / विमान पत्तन प्रचालक विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 11

(छ) में वर्तमान आस्तियों तथा वर्तमान देयताओं से संबंधित विवरण प्रस्तुत करेंगे।

क5.5.5.8 विमान पत्तन प्रचालक विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 11 (क) से लेकर फॉर्म एफ 11 (च) तक प्रत्येक परिचालन लागत, चाहे यह लागत अन्य अधिदेशात्मक परिचालन लागत तथा सांविधिक परिचालन लागत, यदि कोई हो, का भाग रूप हो तथा लागत संचालकों, लोच, किसी संविदात्मक दस्तावेजों आदि सहित विस्तृत औचित्य प्रस्तुत करेगा / करेंगे। अन्य अधिदेशात्मक परिचालन लागतों के अंतर्गत महानिदेशक नागरिक उड़डयन सहित अन्य विनियामक एजेंसी से प्राप्त निर्देशों के अनुपालन में वहन की गई लागत शामिल होगी तथा सांविधिक परिचालन लागत के अंतर्गत विमान पत्तन प्रचालक द्वारा प्रदान की गई अंतिम सेवा / उत्पाद पर विमान पत्तन प्रचालक द्वारा सीधे अधिरोपित और प्रदत्त फीस, लेवी, करों तथा अन्य ऐसे प्रभारों के कारण वहन की गई लागतें शामिल होंगी। संदेह से बचने के लिए विमान पत्तन प्रचालक द्वारा प्राप्त की गई किसी इनपुट उत्पाद या सेवा से संबंधित सांविधिक परिचालन लागत में किसी परिवर्तन को सामिल नहीं किया जाएगा।

क5.6 परंपरागत तथा पूर्वानुमानित मात्रा (वॉल्यूम)

क5.6.1 विमान पत्तन प्रचालक प्रदान की गई सेवा के प्रकार द्वारा विशेषित 10 वर्षीय परंपरागत मात्रा (वॉल्यूम) प्रस्तुत करेंगे और उन्हें नीचे सूचीबद्ध विभिन्न क्षेत्रों में प्रस्तुत किया जाएगा।

क5.6.1.1 विमान पत्तन पर अनुसूचित वाणिज्यिक एयरलाइन्स

क5.6.1.2 वायुयान में चढ़ने और उत्तरने वाले यात्रियों की वार्षिक संख्या (जिसे पुनः अनुसूचित और गैर अनुसूचित तथा घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय में वर्गीकृत किया जाएगा)।

क5.6.1.3 वायुयान के प्रकारों तथा भार संबंधी श्रेणियों के अनुसार अंतर्राष्ट्रीय तथा घरेलू वायुयानों की आवाजाही की वार्षिक संख्या (यात्रियों तथा कार्गो दोनों के लिए अलग से, जिसे पुनः अनुसूचित और गैर अनुसूचित तथा घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय में वर्गीकृत किया जाएगा)

क5.6.1.4 कार्गो प्रचालक द्वारा तथा आने जाने वाले कार्गो के प्रकार (अर्थात् सामान्य, खराब होने वाला, मूल्यवान कार्गो आदि) के अनुसार वार्षिक रूप से लदाई / उत्तराई (निर्यात / आयात कार्गो दोनों के लिए) की वार्षिक मात्रा,

क5.6.1.5 अंतर्राष्ट्रीय और घरेलू यात्रियों की प्रति वर्ष अधिकतम व्यस्ततम अवधि संख्या,

क.5.6.1.6 अंतर्राष्ट्रीय और घरेलू दोनों के लिए प्रति ATM औसत यात्री,

क5.6.2 विमान चालक (1) नियंत्रण अवधि, तथा (2) 15 वर्ष के लिए दीर्घावधिक पूर्वानुमान के संबंध में ट्रैफिक पूर्वानुमान मॉडल प्रस्तुत करेगा / करेंगे जिसमें स्पष्ट रूप से जीडीपी विकास दर, प्रयुक्त लोच, ट्रैफिक संबंधी पूर्वधारणाएं, पूर्वानुमानों की समीक्षा करने के प्रयोजनार्थ कोई अन्य महत्वपूर्ण पूर्व धारणा सहित मूलभूत पूर्वधारणाएं और औचित्य प्रस्तुत करेगा / करेंगे। पूर्वानुमान को नीचे सूचीबद्ध विभिन्न शीर्षक में विश्लेषित किया जाएगा।

क5.6.2.1 प्रत्येक एयरलाइन के संबंध में वायुयान में चढ़ने वाले और उतरने वाले यात्रियों की वार्षिक पूर्वानुमानित संख्या (जिसे पुनः अनुसूचित और गैर अनुसूचित तथा घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय में वर्गीकृत किया जाएगा)।

क5.6.2.2 वायुयान के प्रकारों तथा भार संबंधी श्रेणियों के अनुसार प्रत्येक एयरलाइन के लिए अंतर्राष्ट्रीय तथा घरेलू वायुयानों की आवाजाही की वार्षिक पूर्वानुमानित संख्या (यात्रियों तथा

कार्गो दोनों के लिए अलग से, जिसे पुनः अनुसूचित और गैर अनुसूचित तथा घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय में वर्गीकृत किया जाएगा)

क5.6.2.3 कार्गो प्रचालक द्वारा तथा आने / जाने वाले कार्गो के प्रकार (अर्थात् सामान्य, खराब होने वाला, मूल्यवान कार्गो आदि) के अनुसार वार्षिक पूर्वानुमानित लदाई / उतराई (निर्यात/आयात कार्गो दोनों के लिए) की वार्षिक मात्रा।

क5.6.2.4 प्रति एटीएम औसत पूर्वानुमानित यात्री

क5.6.3 ट्रैफिक पूर्वानुमान प्रक्रिया के अंतर्गत उपयोक्ता परामर्श प्रक्रिया शामिल होगी तथा प्राधिकरण यह अपेक्षा करता है कि उपयोक्ता परामर्श उपयोक्ताओं को संपूर्ण सूचना उपलब्ध कराए जाने के समय से लेकर 3 माह की समग्र समय सीमा में पूरा किया जाए।

क5.6.4 पूर्वानुमान को प्रभावित करने वाले प्रमुख संवेदी परिवर्ती कारक, उनकी संभावित रेंज तथा पूर्वानुमान पर प्रभाव को स्पष्ट रूप से वर्णित किया जाएगा।

क5.6.5 विमान पत्तन प्रचालक अन्य महत्वपूर्ण पूर्वानुमानों (उदाहरण के लिए *i a t a* या अन्य औद्योगिक फोरम द्वारा किए गए पूर्वानुमान) से पूर्वानुमान संख्याओं की तुलना प्रस्तुत करेगा / करेंगे।

क5.6.6 यात्री संख्या का पूर्वानुमान विमान पत्तन प्रचालक (प्रचालकों) द्वारा विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 12 (क) तथा एफ 12 (ख) में प्रस्तुत किया जाएगा। पूर्वानुमान के अंतर्गत वर्ष में चढ़ने वाले यात्रियों की संख्या तथा उतरने वाले यात्रियों की संख्या शामिल होगी।

क5.6.7 परंपरागत तथा पूर्वानुमान ए टी एम विमान पत्तन प्रचालक (प्रचालकों) द्वारा विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 12 (ग) में प्रस्तुत किया जाएगा।

क5.6.8 कार्गो सेवा की व्यवस्था के संबंध में उसकी मात्रा का पूर्वानुमान विमानपत्तन प्रचालक (प्रचालकों) द्वारा विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 12 (घ) में प्रस्तुत किया जाएगा।

क5.6.9 ATM से संबंधित अतिरिक्त परंपरागत और पूर्वानुमानित सूचना विनिर्दिशष्ट फॉर्म एफ 12 (ड) तथा एफ 12 (च) में उपलब्ध कराई जाएगी।

क5.6.10 ईंधन थ्रूपुट का पूर्वानुमान विमान पत्तन प्रचालक (प्रचालकों) द्वारा, यदि लागू हो, विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 12 (छ) में प्रस्तुत किया जाएगा।

क5.6.11 पूर्वानुमान त्रुटि सुधार प्रक्रिया को कार्यान्वित करने की विधि खंड 6.15 में दी गई है। दिशा निर्देश में यथा वर्णित पूर्वानुमान त्रुटि सुधार टर्म के लिए प्रस्तावित निम्नतम तथा उच्चतर बैंड विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 12 (क) में दी जाएगी।

क5.7 परंपरागत राजस्व

क5.7.1 विमान पत्तन प्रचालक परंपरागत प्रभारों की अनुसूची सहित निम्नलिखित शीर्षों के तहत प्राप्त राजस्व प्रस्तुत करेगा / करेंगे।

क5.7.1.1 विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 13 (क) में विनियमित सेवा (सेवाओं) द्वारा सभी राजस्वों का व्यौरा।

क5.7.1.2 विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 13 (ख) में अन्य सभी राजस्व निर्माण करने वाले कार्यकलापों का विवरण। व्यौरे निम्नलिखित द्वारा समर्थित होंगे,

(क) विनियमित सेवा (सेवाओं) से इतर सेवाओं द्वारा राजस्व का पूर्वानुमान जिनमें विमान पत्तन प्रचालक द्वारा तैयार किए गए ऐसे राजस्वों के निम्नतम पूर्वानुमान, राजस्व स्तरों के आधार (बैंचमार्किंग) भी शामिल हैं

(ख) विमान संबंधी राजस्व जुटाने वाले क्रियाकलापों के अतिरिक्त अन्य सभी संबंध में प्रभारों की अनुसूची के विवरण तथा ब्यौरे,

(ग) सभी रियायत पाने वालों की सूची तथा यह विवरण कि स्थान पट्टे, लाइसेंस या अन्य करार के अधीन धारित है तथा उक्त ट्रेडिंग तथा रियायत संबंधी व्यवस्थाओं से संबंधित सभी संविदात्मक दस्तावेजों के ब्यौरे

क5.8 निष्पादन मानीटरन योजना तैयार करने की प्रक्रिया

क5.8.1 विमान पत्तन प्रचालक प्राधिकरण या किसी अन्य पूर्ववृत्त सेवा गुणवत्ता निर्धारण द्वारा विनिर्दिष्ट वस्तुपरक तथा व्यक्तिपरक पैरामीटरों के आधार पर पूर्ववृत्त निष्पादन के ब्यौरे प्रस्तुत करेंगे।

क5.8.2 विमान पत्तन प्रचालक इन दिशा निर्देशों में विनिर्दिष्ट सेवा संबंधी पैरामीटर की गुणवत्ता के संबंध में कार्यान्वयन तथा मापन संबंधी प्रक्रिया का उल्लेख करने के लिए निष्पादन मापन योजना प्रस्तुत करेगा / करेंगे। विमान पत्तन प्रचालक प्रयुक्ति किए जाने वाले मापन विधियों तथा डाटा स्ट्रोतों के संबंध में कार्यान्वयन प्रक्रिया के आधार पर प्राधिकरण द्वारा तैयार किए गए दिशा / निर्देशों पर आधारित योजना तैयार करेगा / करेंगे।

क5.8.3 इन दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रत्येक वस्तु परक पैरामीटर के संबंध में विमान पत्तन प्रचालक फॉर्म 14 (क) में विनिर्दिष्ट अनुसार ब्यौरे प्रस्तुत करेगा।

क5.8.4 विनिर्दिष्ट व्यक्तिपरक पैरामीटरों के संबंध में, जिन्हें एसीआई, एएसक्यू सर्वेक्षण के द्वारा मापित किया जाएगा, विमान पत्तन प्रचालक निष्पादन मापन योजना में संपूर्ण

सर्वेक्षण कार्य प्रणाली तथा डेटा एकत्रण प्रक्रिया प्रस्तुत करेंगे। व्यक्तिपरक पैरामीटर के संबंध में निष्पादन मापन योजना विनिर्दिष्ट फॉर्म 14 (ख) में प्रस्तुत की जाएगी।

क5.9 वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव तैयार करने की प्रक्रिया (खंड 6.8 के साथ पठित)

क5.9.1 विमान पतन प्रचालक प्राधिकरण के विचारार्थ टैरिफ, जिसे विनिर्दिष्ट फॉर्म ख, फॉर्म एफ 15 (क) तथा फॉर्म एफ 15 (ख) में नियंत्रण अवधि में आगामी टैरिफ वर्ष में वसूल किया जाएगा, की समीक्षा के लिए प्रति यात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत प्राप्ति पर आधारित वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव में विमान प्रचालक द्वारा यथा प्रस्तावित टैरिफ की शर्त, छूट की राशि, छूट देने के लिए औचित्य तथा अन्य ऐसे महत्वपूर्ण कारकों के संदर्भ में अविभेदकारी आधार पर होगा। उक्त प्रस्ताव निम्न सहित हितधारकों के साथ परामर्श के विवरण द्वारा समर्थित होगा,

क5.9.1.1 इस आशय का लिखित साक्ष्य कि हितधारकों के साथ परामर्श किया गया है,

क5.9.1.2 हितधारकों द्वारा उठाए गए मुद्दों का सार,

क5.9.1.3 इस प्रकार उठाए गए मुद्दों के संबंध में कारणों सहित, विमान पतन प्रचालक द्वारा की गई उपचारात्मक कार्यवाही, यदि कोई हो, के ब्यौरे,

क5.9.1.4 शेष मुद्दों का समाधान ना किए जाने के कारण।

क5.9.2 विमान पतन प्रचालक प्रस्तावित टैरिफ प्रकारों, विनियमित सेवा (सेवाओं) के लिए टैरिफ, उपयोक्ता विकास शुल्क (यूडीएफ), विकास शुल्क (डी एफ) तथा प्रत्येक टैरिफ प्रकार (वायुयान, घरेलू/ अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों आदि के भार पर आधारित) के लिए प्रस्तावित टैरिफ श्रेणियों के संदर्भ में टैरिफ के विनिर्देश प्रस्तुत करेगा। विमान पतन प्रचालक नियंत्रण अवधि के

प्रथम टैरिफ वर्ष के लिए प्रस्तावित टैरिफ के संबंध में विवरण प्रस्तुत करेगा तथा शेष नियंत्रण अवधि के लिए संकेतक प्रभार विनिर्दिष्ट किए जाने चाहिए। इस प्रयोजनार्थ विनिर्दिष्ट फॉर्म का प्रयोग किया जाए। इसके अतिरिक्त सूचना या औचित्य इस प्रकार और रीति से प्रस्तुत किए जाएंगे जैसा कि उक्त परियोजना के लिए उपयुक्त हो।

क5.9.3 विमान पत्तन प्रचालक उपयुक्त औचित्य और साक्ष्य सहित यूडीएफ तथा डीएफ की लेवी के लिए समर्ती मामले भी प्रस्तुत करेंगे।

क5.9.4 जहां विमानपत्तन प्रचालक यह समझता है कि यूडीएफ प्रभार आवश्यक हैं तो वह प्रति यात्री समग्र प्राप्ति के भाग रूप में नियंत्रण अवधि के प्रत्येक टैरिफ वर्ष के लिए प्रस्तावित यूडीएफ लेवी का उल्लेख करेगा जो निम्नलिखित द्वारा समर्थित होगी।

क5.9.4.1 अन्य विनियमित सेवा (सेवाओं) के लिए टैरिफों की तुलना में यूडीएफ लेवी करने की आवश्यकता से संबंधित औचित्य / साक्ष्य;

क5.9.4.2 अन्य विमान संबंधी टैरिफों पर प्रभाव के साक्ष्य यदि यूडीएफ की उगाही ना की गई हो, तथा;

क5.9.4.3 यात्रियों की अलग-अलग श्रेणियों के लिए संबंधित भुगतान करने की क्षमता का साक्ष्य;

क5.9.5 विकास शुल्क के रूप में किसी पूर्वनिधियन को प्रस्तावित करते समय, विमान पत्तन प्रचालक स्पष्ट रूप से औचित्य प्रस्तुत करेंगे की पूर्वनिधियन उपयोक्ताओं के दीर्घावधिक हित में है तथा इसके संबंध में उपयोक्ताओं से परामर्श किया गया है।

क5.9.6 विमान पत्तन प्रचालक अन्य टैरिफों के स्तर पर विकास शुल्क लेवी करने के प्रभाव को भी प्रस्तुत करेंगे।

क5.9.7 विकास शुल्क लेवी करने से संबंधित प्रस्ताव निम्नलिखित सहित विस्तृत साक्ष्य / औचित्य सहित समर्थित होंगे।

क5.9.7.1 निवेशों के ब्यौरे कि विकास शुल्क लेवी से प्राप्तियां सुरक्षा के लिए प्रस्तावित हैं।

क5.9.7.2 विकास शुल्क निधियन के लिए प्रस्तावित निवेशों पर उपयोक्ता परामर्श के साक्ष्य।

क5.9.7.3 प्रस्तावित निवेशों को निधियां उपलब्ध कराने के लिए अन्वेषण किए गए वैकल्पिक उपायों के साक्ष्य।

क5.9.7.4 निवेशों की वित्तीय अर्थ क्षमता पर विकास शुल्क लेवी करने के संभावित प्रभाव का साक्ष्य।

क5.9.7.5 तदनुरूपी निवेश करने तथा प्रस्तावित विकास शुल्क लेवी की गैरमौजूदगी में उपयोक्ताओं के लिए संभावित क्षति का साक्ष्य।

क5.10 वार्षिक अनुपालन विवरण तैयार करने की प्रक्रिया (खंड 6.11 के साथ पठित)

क5.10.1 विमान पत्तन प्रचालक ऊपर खंड 6.11 तथा विनिर्दिष्ट फॉर्म ग तथा फॉर्म 16 में दी गई अपेक्षा के अनुसार प्राधिकरण के समक्ष वार्षिक अनुपालन विवरण प्रस्तुत करेगा / करेंगे।

क5.10.2 उक्त के अतिरिक्त विमान पत्तन प्रचालक निम्नलिखित के संबंध में प्रत्येक टैरिफ वर्ष से संबंधित सूचना प्रस्तुत करेगा / करेंगे।

क5.10.2.1 विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 17 में विनियामक बिल्डिंग ब्लॉकों से संबंधित निष्पादन रिपोर्ट।

क5.10.2.2 विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 18 में प्रत्येक टैरिफ से संबंधित विनियमित सेवा (सेवाओं) द्वारा राजस्व।

क5.10.2.3 विनिर्दिष्ट फार्म एफ 19 में विनियमित सेवा (सेवाओं) से इतर सेवाओं द्वारा राजस्व।

क5.10.2.4 विनिर्दिष्ट फार्म एफ 20 में परिचालन तथा अनुरक्षण व्यय, तथा किसी पृथक परिचालन से संबंधित विवरण और अनुरक्षण व्यय जिन्हें बहुवर्षीय टैरिफ आदेश में निर्धारित ना किया गया हो। यह विवरण परिचालन तथा अनुरक्षण व्यय और लेखा परीक्षित लेखाओं के बीच समाधान द्वारा समर्थित होगा।

क5.10.2.5 विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 2 (ग) में नकद प्रवाह विवरण। यह विवरण लेखा परीक्षित लेखाओं में निवल नकद स्थिति से समाधान द्वारा समर्थित होगा।

क5.10.2.6 विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 21 में पी तथा एल समाधान विवरण। यह विवरण लेखा परीक्षित लेखाओं में परिचालन लाभ से समाधान द्वारा समर्थित होंगे।

क5.10.2.7 टैरिफ वर्ष के संबंध में प्रारंभिक तथा अंतिम r a b के परिकलन तथा वास्तविक पूँजीगत वर्यय से संबंधित समायोजन, वास्तविक निपटान संबंधी प्राप्तियां, वास्तविक मूल्यहास से संबंधित विवरण सहित विनिर्दिष्ट फॉर्म एफ 22 r a b समाधान विवरण। यह विवरण लेखापरीक्षित लेखों में अचल आस्तियों तथा समायोजन, यदि कोई हो, सहित अंतिम r a b के बीच समाधान द्वारा समर्थित होगा।

क5.10.3 विमान पत्तन प्रचालक के पास, यथास्थिति इसके निदेशक मंडल या ऐसे अन्य सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित भाग क5.10.1 तथा क5.10.2 में दी गई सूचना होगी तथा यह इसमें दी गई सूचना की वास्तविकता की पुष्टि करने वाले स्वतंत्र लेखा परीक्षक द्वारा प्रमाणित होगी।

क5.11 तिमाही आधार पर सेवा निष्पादन गुणता रिपोर्ट तैयार करने संबंधी प्रक्रिया

क5.11.1 विमान पत्तन प्रचालक प्राधिकरण को प्रत्येक तिमाही में सेवा पैरामीटर की गुणवत्ता के संबंध में निष्पादन रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा/ करेंगे। निष्पादन रिपोर्ट के अंतर्गत प्रत्येक वस्तु परक तथा व्यक्तिपरक पैरामीटर से संबंधित विवरण, प्रत्येक माह में प्राप्त किए गए न्यूनतम मानदंड जिन्हें बहुवर्षीय टैरिफ आदेश में अनुमोदित निष्पादन मापन योजना के अनुसार मापित किया गया हो, से संबंधित विवरण प्रस्तुत किए जाएंगे।

क5.11.2 प्रत्येक माह मापित किए गए प्रत्येक सेवा गुणता पैरामीटर (वस्तुपरक तथा व्यक्तिपरक) के संबंध में विमान पत्तन प्रचालक निम्नलिखित सहित स्पष्टीकरण प्रदान करेंगे।

क5.11.2.1 मापन में शामिल विमान पत्तन अवसंरचना या सुविधाएं,

क5.11.2.2 डेटा एकत्रण स्तोत्र तथा प्रक्रिया,

क5.11.2.3 प्रत्येक मास किए गए मापन की आवधिकता,

क5.11.2.4 प्राप्त किए गए न्यूनतम मानदंड के संबंध में परिकलन संबंधी प्रक्रिया

क5.11.2.5 निष्पादन मापन योजना, यदि कोई हो, से विचलन,

क5.11.2.6 निर्धारित निष्पादन से कम निष्पादन के कारण, यदि कोई हो।

क5.11.3 प्राप्त निष्पादन को विनिर्दिष्ट फॉर्म च 23 (क) और च 23 (ख) में तिमाही आधार पर सेवा निष्पादन गुणवत्ता रिपोर्ट में सार रूप में प्रस्तुत किया जाएगा।

क5.11.4 यथा प्रयोज्य, छूट संबंधी भार को विनिर्दिष्ट फॉर्म च 24 (क) तथा च 24 (ख) में तिमाही सेवा निष्पादन गुणवत्ता रिपोर्ट में सार रूप में प्रस्तुत किया जाएगा।

अनुसूची

यह अनुसूची विभिन्न विनिर्दिष्ट फार्म को शामिल करता है जिसका संबंध,
यथास्थिति परिशिष्ट के दिशानिर्देश या खण्ड (डों) के विशिष्ट उप खण्डों (ओं) से है ।
फार्म क : (संदर्भ : परिशिष्ट 5 का खण्ड क 5.1)

भारतीय विमान पत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकारण नई दिल्ली के समक्ष बहु वर्ष

टैरिफ प्रस्ताव का प्रस्तुतीकरण:

मैसर्स

मैं-----आयु-----निवासी-----
-----मैसर्स-----जिसका पंजीकृत
कार्यालय -----मैं स्थित हूं, मैं अपने-----
-----पदीय हैसियत मैं एतद्वारा निम्नलिखित निर्दिष्ट और पुष्टि
करता/करती हूं कि:

1. कि मैं भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण नई दिल्ली (ए ई आर ए)/
के समक्ष यह प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु मैसर्स----- के
लिए और इसकी ओर से कार्य करने हेतु विधिवत् अधिकृत हूं,
2. मैं ए ई आर ए के समक्ष यह प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु सक्षम हूं ,
3. मैं यह प्रस्तुतीकरण अपने पदीय हैसियत से कर रहा/रही हूं तथा इसमें दिए गए तथ्य
सरकारी दस्तावेजों पर आधारित हैं,
4. इस प्रस्ताव (प्रस्तुतीकरण) मैं सम्मिलित विषय वस्तु मैं निम्नलिखित शामिल हूँ:- (I)
व्यावसायिक योजना (II) वास्तविक परिसंपत्तियों से संबंधित सूचना (III) विनियामक

भवन खण्डों से संबंधित सूचना (॥) ऐतिहासिक पूर्वानुमानित खण्ड और (।) ऐतिहासिक राजस्व मेरे ज्ञान और विश्वास में सही एवं सत्य है तथा वहां से किसी भी प्रकार की सामग्री को छुपाया नहीं गया है ।

हस्ताक्षर

स्थान

दिनांक

भारतीय विमान पत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण, नई दिल्ली के समक्ष मैसर्स के लिए और इसके पक्ष में वार्षिक सीमाशुल्क विवरण का प्रस्तुतीकरण

मैं, ----- आयु ----- निवासी -----

----- मैसर्स ----- जिसका

पंजीकृत कार्यालय ----- में स्थित है, मैं अपने पदीय हैसियत में

एतद्वारा निम्नलिखित निर्दिष्ट और पुष्टि करता। करती हूं कि -----

1. कि मैं भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण नई दिल्ली (ए ई आर ए)/ के समक्ष यह प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु मैसर्स ----- के लिए और इसकी ओर से कार्य करने हेतु विधिवत् अधिकृत हूं,
2. मैं ए ई आर ए के समक्ष यह प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु सक्षम हूं ,
3. मैं यह प्रस्तुतीकरण अपने पदीय हैसियत से कर रहा/रही हूं तथा इसमें दिए गए तथ्य सरकारी दस्तावेजों पर आधारित हैं,
4. वार्षिक प्रशुल्क प्रस्ताव में सम्मिलित विषय वस्तु में निम्नलिखित शामिल हैं:- (I) प्रतियात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत लब्धि (प्राधिकरण द्वारा निर्धारित (II) प्रस्तावित प्रशुल्क (प्रशुल्कों) का विस्तृत ब्योरा (प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रति यात्री अनुमानित अधिकतम अनुमत लब्धि के फार्म ग (परिशिष्ट 5 का संदर्भ खण्ड क.5.10.

भारतीय विमान पत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण, नई दिल्ली के समक्ष मैसर्स के लिए और इसके पक्ष में वार्षिक सीमाशुल्क विवरण का प्रस्तुतीकरण

मैं, ----- आयु ----- निवासी -----

----- मैसर्स ----- जिसका

पंजीकृत कार्यालय-----में स्थित है, मैं अपने पदीय हैसियत में
एतद्द्वारा निम्नलिखित निर्दिष्ट और पुष्टि करता।करती हूं कि:

1. कि मैं भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण नई दिल्ली के संदर्भ में),
और (III) औचित्य, मेरे ज्ञान और विश्वास में सही एवं सत्य है तथा वहां किसी भी
प्रकार की सामग्री को छःपाया नहीं गया है ।

हस्ताक्षर

स्थान

दिनांक

(ए ई आर ए) के समक्ष यह प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु मैसर्स-----

-----के लिए और इसके पक्ष में कार्य करने हेतु विधिवत अधिकृत हूँ:

2. मैं ए ई आरर ए के समक्ष यह प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु सक्षम हूँ,
3. मैं यह प्रस्तुतीकरण अपने पदीय हैसियत के तहत कर रहा/रही हूँ तथा इसमें किए गए तथ्य सरकारी दस्तावेजों पर आधारित हैं ।
4. वार्षिक अनुपालन विवरण प्रस्तुतीकरण की अंतर्वस्तु मेरी जानकारी और विश्वास में सही एवं सत्य है तथा वहां किसी भी प्रकार की सामग्री को छुपाया नहीं गया है ।

हस्ताक्षर

स्थान

दिनांक

नं0	कुल राजस्व आवश्यकता	अंतिम उपलब्ध लेखा परीक्षित वर्ष	टैरिफ वर्ष पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4
1							

पूर्वानुमानित मान प्रदान किया जाना

अंतिम वित्तीय वर्ष के लिए सूचना जिसके लिए लेखा परीक्षित खाता उपलब्ध हैं।

फार्म : ऐतिहासिक और पूर्वानुमानित तुलनपत्र : सेक्शन

	अग्रिम												
	a)विविध देनदान												
	b)नकदी और बैंक शेष												
	c)मालसूची												
	d)अन्य चालू आस्तियाँ												
	e) ऋण और अग्रिम												
												
	घटाएँ: चालू आस्तियाँ और प्रावधान												
	a)देयताएँ												
	b)प्रावधान												
												
	निवल चालू आस्तियाँ												
	निधियों के कुल आवेदन												

* क्षेत्र केवल इंटैलिक में निर्देशात्मक हैं।

	पूर्व अर्जन												
	मूल्यहार्स और शोधन												
4.	ब्याज एवं कराधान पूर्व अर्जन												
	कुल ब्याज और वित्त प्रभार												
5.	कर लगाने पूर्व लाभ/हानि												
	कराधान के लिए प्रावधान												
6.	कराधान के बाद लाभ/हानि												
7.	तुलन पत्र में अग्रेनीत शेष												

* क्षेत्र केवल इटैलिक में निर्देशात्मक हैं।

	नकदी प्रवाह का विवरण												
3.	वित्तीय गतिविधियों से नकदी प्रवाह												
	वित्तीय गतिविधि से नकदी प्रवाह के विस्तृत विवरण*1												
	वित्तीय गतिविधि से नकदी प्रवाह के विस्तृत विवरण*2												
4.	नकदी और नकदी समतुल्य में निवल परिवर्तन												
5.	अवधि के आरंभ में नकदी और नकदी समतुल्य												
6.	अवधि के अंत में नकदी और नकदी समतुल्य												

* क्षेत्र केवल इटैलिक में निर्देशात्मक हैं।

वर्ग मीटर में (राजस्व) को निकाले गए क्षेत्र के अलग-अलग विवरण

क्र.सं.		200-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	सीमाशुल्क वर्ष 1	सीमाशुल्क वर्ष 2	.....	सीमाशुल्क वर्ष 5
1	फुटकर												
2	वाणिज्य कार्यालय												
3	विज्ञापन												
4	सूची बनाना												
5	शुल्क मुक्त दुकान												
6	कार पार्किंग												
7	.....											

* विभिन्न क्षेत्रों के बीच सामान्य स्थानों के आंबटन की कार्य प्रणाली एवं आधार को स्पष्टतः वर्णित किया जाना चाहिए

सभी टर्मिनल इस्तेमाल के लिए डाटा उपलब्ध कराएं

रन वे क्षमता

कृपया सभी रनवे के लिए डाटा उपलब्ध कराएं

अन्य अवसंरचनात्मक क्षमता

क्रम सं.				2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
1	एयरसाइड सुविधा	पार्किंग मार्ग																			
		हंगार																			
2	टर्मिनल सुविधाएं	बैगेज प्रणाली																			
3	भू पार्श्व सुविधा	कार पार्किंग																			

कृपया ऐसे सभी अवसंरचनात्मक आस्तियों के लिए डाटा उपलब्ध कराएं जिनमें से कुछ उपरोक्त वर्णित 1.5 किए गए हैं।

	टैरिफ वर्ष 1			टैरिफ वर्ष 2			टैरिफ वर्ष 3			टैरिफ वर्ष 4			टैरिफ वर्ष 5		
	निमन	उच्च	बिंदु अनुमान												
गियरिंग															
ऋण की कर-पूर्व लागत															
जोखिम मुक्त दर															
ईक्विटी जोखिम प्रीमियम															
बीटा															
ईक्विटी का कर- चश्चात लागत															
कर-पश्चात त्रुटि															

* इस शीट में पूर्वानुमानित त्रुटि बहु वर्ष टैरिफ प्रस्ताव में कुछ राजस्व आवश्यकता निर्धारण करने के लिए प्रयुक्त की जानी चाहिए ।

सभी ऋणों के विस्तृत विवरण प्रदान करना

विवरण	अंतिम उपलब्ध लेखा परीक्षित वर्ष	टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
जमानती ऋण							
वर्ष के दौरान चुकौती							
वर्ष के दौरान ब्याज भुगतान							
वर्ष के अंत में ब्याज का भुगतान							
गैर जमानती ऋण							
वर्ष के दौरान चुकौती							
वर्ष के दौरान ब्याज भुगतान							
वर्ष के अंत में बकाया							
प्रत्येक ऋण के लिए वास्तविक सुरक्षित)(निम्नलिखित सूचना भी प्रदान/सूचित की जानी चाहिए।							
1	विवरण						
2	स्रोत						
3	ऋण के प्रकार (पी एस/डब्ल्यू सी)						

4	यदि पी एस है तब परियोजना/परियोजना का प्रभाजन						
5	कुल संस्वीकृत ऋण राशि अस्थर इंगित करना						
6	ऋण अज्ञाध						
7	ब्याज के प्रकार (स्थिर/अस्थिर)						
8	यदि ब्याज नियत है तो ब्याज दर का प्रतिशत						
9	यदि अस्थिर ब्याज है तो ब्याज की घोषित दर						
10	यदि अस्थिर ब्याज है तो मार्जिन						
11	क्या कोई अन्य लैप/कश है ।						
12	यदि उपरोक्त के लिए हाँ है तो कैप, फर्श विनिर्दिष्ट करें						
13	अधिस्थगन अवधि						
14	अधिस्थगन से प्रभावी						
15	चुकौती अवधि						
16	चुकौती आरंभिक तिथि						
17	चुकौती आवृत्ति						
18	प्रबंधन शुल्क						

19	बकाया ऋण						
20	अन्य शर्तें						

लीजैड	
पी एस	विशिष्ट परियोजना
डब्ल्यू सी	कार्यशील पूँजी

➤ इस शीट से डाटा सभभ् शीटों को लिंक किया जाना चाहिए, जबकि ऋण, ब्याज प्रभार, व्यवस्था शुल्क, ऋण की लागत आदि प्रयोग के लायक हैं।

0 अनुमानित मूल्य की व्यवस्था की जाती है।

0 पिछले वित्तीय वर्ष के लिए सूचना, जिसके लिए लेखा-जोखा लेखा परीक्षित की गई है, उपलब्ध है।

क्रम सं.	विवरण	अंतिम उपलब्ध लेखापरीक्षित वर्ष	टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
A 1	सरकारी ऋण							
	बांड							
	विदेशी मुद्रा ऋण/क्रेडिट							
	डिबेंचर							
							
	कुल							
2	दीर्घावधि ऋण पर ब्याज/सरकार द्वारा अनुमोदित वित्तीय संस्थाओं/बैंकों/संगठनों से क्रेडिट							
	सुरक्षित							
							
	असुरक्षित							
							
	कुल							
	कुल							

B	परियोजना ऋण पर वित्त तैयार करने की लागत एवं बैंक प्रभार							
C	ब्याज और वित्त प्रभार क+ख की कुल लागत							
D	घटाएः ब्याज और पूंजीकृत वित्त प्रभार							
E	परियोजना संबंधित ऋण पर निवल ब्याज और वित्त प्रभार							
F	कार्यशील पूंजी ऋण पर ब्याज							
G	अन्य ब्याज प्रभार (शीर्ष वार विवरण प्रदान करें)							
H	वित्त व ऋण लेखा (ड+च+छ) को प्रभार्य कुल ब्याज+वित्त प्रभार							

0 प्रदान किया जाने वाला प्रस्तावित मूल्य

0 फील्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक हैं ।

0 पिछले वित्तीय वर्ष के लिए सूचना जिसके लिए लेखा परीक्षित की गई लेखा उपलब्ध है ।

आर्थिक सहायता

विवरण	स्रोत	कुल राशि	पिछला उपलब्ध लेखापरीक्षित वर्ष			टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष			टैरिफ वर्ष 1			टैरिफ वर्ष 2			टैरिफ वर्ष 3			टैरिफ वर्ष 4			टैरिफ वर्ष 5		
			ओ	जमा	सी	ओ	जमा	सी	ओ	जमा	सी	ओ	जमा	सी	ओ	जमा	सी	ओ	ज	सी	ओ	जमा	सी
			बी	बी	बी	बी	बी	बी	बी	बी	बी	बी	बी	बी	बी	बी	बी	मा	बी	बी	बी	बी	बी
1																							
2																							

लीजँड	
वर्ष के लिए आरंभिक शेष	
वर्ष के दौरान जमा की गई राशि	
वर्ष के लिए इतिशेष	

0 प्रदान की जाने वाली अनुमानित मूल्य

पिछले वित्तीय वर्ष के लिए सूचना जिसके लिए की गई लेखा परीक्षा उपलब्ध है।

फार्म F-2 प्रारंभिक नियामक परिसंपत्ति के आधार की पहचान करने के लिए फार्मेट (संदर्भ: सेक्शन (A5-A3)

----- को अंचल आस्ति पहले ही आरंभ हो चुकी है								
क्रम सं.	आस्ति का नाम	आस्ति का प्रकार	आस्ति के विवरण	प्रारंभिक तिथि	प्रयोज्य अवधि	आस्ति की मूल लागत	मूल्यहास दर	संचित मूल्यहास
1								
2								
3								
4								
5								

	शुल्क											
5		.....									

0 प्रदान किया जाने वाला प्रस्तावित मूल्य

0 फील्ड केवल इटैलिक्स निर्देशात्मक हैं।

फार्म 5 आर ए बी से प्रस्तावित छोड़कर प्रदान करने के लिए फार्मेट (संदर्भ: सेक्शन (A5-53)						
आर ए बी से प्रस्तावित निकाली गई राशि का विवरण						
क्रम सं.	परिसंपत्ति का नाम	बही मूल्य	एकत्रित मूल्यहास	अपवर्जन के लिए औचित्य	आस्ति के साथ सम्बद्ध कोई भूमि	यदि हाँ, तो भूमि का विवरण
1	आस्ति क					
2	आस्ति ख					
3	.....				
4	.....				
5	.....				

फील्ड केवल इटैलिक्स में निर्दशात्मक है।

नियंत्रण अवधि के लिए पूर्वानुमान

		पिछला उपलब्ध लेखापरीक्षित वर्ष	टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
A	आरंभिक आर ए बी							
	भवन निर्माण							
	संयंत्र व मशीनरी							
	वैद्युत अधिष्ठापन							
	फर्नीचर व फिटिंगें							
							
B	संयोजन: डब्ल्यू आई पी पूंजीकरण							
	भवन निर्माण							
	संयंत्र व मशीनरी							
	वैद्युत अधिष्ठापन							
	फर्नीचर व फिटिंगें							
							

C	निपटान/अंतरण							
	भवन							
	संयंत्र व मशीनरी							
	वैद्युत अधिष्ठापन							
	फर्नीचर व फिटिंगें							
							
D	मूल्यहास प्रभार							
	भवन							
	संयंत्र व मशीनरी							
	वैद्युत अधिष्ठापन							
	फर्नीचर व फिटिंगें							
							
E	आर ए बी समापन (क+ख+ग+घ)							
	भवन							
	संयंत्र व मशीनरी							

	वैद्युत अधिष्ठापन						
	फर्नीचर व फिटिंगें						
						
F	ओसत आर ए बी						

0 प्रस्तावित मूल्य प्रदान किया जाए ।

फ़िल्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है ।

^ पिछले वित्तीय वर्ष के लिए सूचना जिसके लिए लेखा परीक्षित लेखा उपलब्ध है ।

परियोजना का विवरण

क्रम सं.	प्रोजेक्ट का नाम	प्रोजेक्ट के प्रकार	दिनांक	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
				कैपक्स डब्ल्यू आई पी				
1	प्रोजेक्ट1	भवन						
2	प्रोजेक्ट2	वाहन						
3	प्रोजेक्ट3	संयंत्र व मशीनरी						
4	प्रोजेक्ट3	फर्नीचर व फिटिंग्स						

प्रोजेक्ट विवरण

क्रम सं.	प्रोजेक्ट का नाम	प्रोजेक्ट के प्रकार	दिनांक	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
				कैपक्स डब्ल्यू आई पी				
1	प्रोजेक्ट1	भवन						
2	प्रोजेक्ट2	वाहन						
3	प्रोजेक्ट3	संयंत्र व मशीनरी						
4	प्रोजेक्ट3	फर्नीचर व फिटिंग्स						

पूर्वस्थिति	
प्रोजेक्ट का नाम	प्रोजेक्ट का नाम विशिष्ट नाम या कैपेक्स प्रोजेक्ट को समनुदेशित प्राथमिक चाबी होनी चाहिए ।
प्रोजेक्ट के प्रकार	प्रोजेक्ट के प्रकार और आस्ति श्रेणी जिससे कैपेक्स प्रोजेक्ट का संबंध है ।
आरंभिक तिथि	जिस तारीख को पूँजी प्रोजेक्ट आरंभ की गई
कैपेक्स	किसी पूँजी प्राप्ति जैसे अनुदान, प्रयोक्ता अंशदान आदि को छोड़कर व्ययगत वर्ष-वार कैपेक्स
डब्ल्यू आई पी	प्रत्येक टैरिफ वर्ष के अंत में कार्य प्रगति पर
कमि	विशेष टैरिफ वर्ष आरंभन
आरंभ करने की तिथि	विशेष टैरिफ वर्ष में आरंभ करने की तिथि

* फील्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है ।

परियोजना का विवरण

क्रम सं.	परियोजना का नाम	प्रोजेक्ट के प्रकार	आरंभ करने की तिथि	टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
1	प्रोजेक्ट1	भवन							
2	प्रोजेक्ट2	वाहन							
3	प्रोजेक्ट3	संयंत्र व मशीनरी							
4	प्रोजेक्ट3	फर्नीचर व फिटिंगें							

पूर्वस्थिति	
प्रोजेक्ट का नाम	प्रोजेक्ट का नाम विशिष्ट नाम या कैपेक्स प्रोजेक्ट में प्राथमिक समाधान सुनिश्चित होना चाहिए ।
प्रोजेक्ट के प्रकार	प्रोजेक्ट के प्रकार और आस्ति श्रेणी जिससे कैपेक्स प्रोजेक्ट का संबंध है ।
आरंभिक तिथि	तिथि जब पूँजी प्रोजेक्ट आरंभ की गई ।

केपेक्स	किसी पूँजी प्राप्ति जैसे अनुदान, प्रयोक्ता अंशदान आदि को छोड़कर प्रोजेक्ट पर व्ययगत अनुमानित वर्ष-वार केपेक्स
डब्ल्यू आई पी	प्रत्येक टैरिफ वर्ष के अंत में कार्य प्रगति में।
आरंभन	विशेष टैरिफ वर्ष में अनुमानित शुरुआत राशि
आरंभिक तिथि	विशेष टैरिफ वर्ष में आरंभ करने की अनुमानित तिथि।
टी केपेक्स	किसी पूँजी प्राप्ति जैसे अनुदान, प्रयोक्ता अंशदान आदि को छोड़कर पिछले नियंत्रण अवधि के अंत में प्रोजेक्ट व्ययगत कुल केपेक्स
टी कॉम	पिछले नियंत्रण अवधि के अंत तक प्रोजेक्ट पर कुल शुरुआती राशि
वित्त अत	वर्ष के लिए प्रोजेक्ट अनुसार वित्त पोषण भत्ता

0 प्रस्ताविक मूल्य प्रदान किया जाएगा

फ़िल्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।

नोट: अवधि में गिरावट या अवधि के दौरान आरंभ में सभी प्रोजेक्टों के लिए सूचना प्रदान किया जाएगा

.....				टैरिफ वर्ष 10			
आंतरिक उपचय	ईक्विटी में पूँजी लगाना	प्रयोक्ता अंशदान	कुल ऋण	आंतरिक उपचय	ईक्विटी में पूँजी लगाना	प्रयोक्ता अंशदान	कुल ऋण

पूर्व स्थिति	
कुल केपेक्स	कुल योजित केपेक्स अगले 10 वर्ष के दौरान सभी आस्तियों के लिए कुल प्रस्तावित केपेक्स को बताता है।
आंतरिक संग्रहण	वर्ष में आंतरिक संग्रहण (निःशुल्क प्रारक्षित और अधिशेष राशि से)
ईक्विटी में पूँजी लगाना	वर्ष के दौरान योजित ईक्विटी में पूँजी लगाना
प्रयोक्ता अंशदान	विकास शुल्क/प्रयोक्ता अंशदान/पूँजी अनुदान/आर्थिक सहायता आदि प्रतिनिधित्व करते हुए पूँजी प्रोजेक्ट के लिए वर्ष के दौरान योजित।
कुल ऋण	वर्ष के दौरान केपेक्स निधियन के लिए कुल योजित ऋण

क्रम सं.	विवरण	अंतिम उपलब्ध लेखापरीक्षित वर्ष	टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
क								
ख								
ग								
घ								

0 प्रदान किया जाने वाला प्रस्तावित मूल्य

अंतिम वित्तीय वर्ष के लिए सूचना जिसके लिए लेखा परीक्षित लेखा उपलब्ध हैं।

फॉर्म एफ 10 (ड.) अतिरिक्त पूँजीगत परियोजनाओं का सारांश (संदर्भ खण्ड (A5-A3)						
पूर्वानुमानित डब्ल्यू आई पी आस्ति						
		टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
(ड.)	आरंभिक डब्ल्यू ई पी आस्ति					
	भवन					
	संयंत्र व मशीनरी					
	वैद्युत अधिष्ठापन					
	फर्नीचर और फिटिंगें					
					
(च)	अतिरिक्त नई डब्ल्यू आई पी					
	भवन					
	संयंत्र व मशीनरी					
	वैद्युत अधिष्ठापन					
	फर्नीचर और फिटिंगें					
					

(छ)	डब्ल्यू आई पी पूंजीकरण					
	भवन					
	संयंत्र व मशीनरी					
	वैद्युत अधिष्ठापन					
	फर्नीचर और फिटिंगें					
					
(ज)	अंतिम डब्ल्यू आई पी आस्ति					
	भवन					
	संयंत्र व मशीनरी					
	वैद्युत अधिष्ठापन					
	फर्नीचर और फिटिंगें					
					

फील्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।

फॉर्म एफ 11 कर्मचारियों की संख्या (संदर्भ खण्ड (A5-5-5)								
क्रम सं.	ब्योरे सहित विवरण	पिछला उपलब्ध लेखापरीक्षित वर्ष	टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
	विभाग 1							
	विभाग 2							
	विभाग 3							
	विभाग 4							
							
	विभाग वार अंशकालीन/संविदात्मक कर्मचारी							
	विभाग 1							
	विभाग 2							
	विभाग 3							
	विभाग 4							
							

0 प्रदान किया जाने वाला प्रस्तावित मूल्य

फील्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।

^ पिछले वित्तीय वर्ष के लिए सूचना जिसके लिए लेखा परीक्षित खाता उपलब्ध हैं।

फॉर्म एफ 11 (ख): व्यय और प्रावधान संबंधी वेतन पत्रक (संदर्भ खण्ड (A5-5-5)								
क्रम सं.	अलग -अलग विवरण व्योरेवार सहित	अंतिम उपलब्ध लेखापरीक्षित वर्ष	टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
क	वेतन और मजदूरी							
ख	भविष्य निधि अंशदान							
ग	चिकित्सा खर्च							
घ	समयोपरि राशि							
ड.	कर्मचारी कल्याण निधि							
च	.....						
1	कुल योग							
2	पूँजीगत कर्मचारी व्यय							
3	निवल कर्मचारी व्यय							

- 0 प्रदान किया जाने वाला प्रस्तावित मूल्य
- # फ़िल्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।
- ^ पिछले वित्तीय वर्ष के लिए सूचना जिसके लिए लेखा परीक्षित खाता उपलब्ध हैं।

फॉर्म एफ 11 (ग): प्रशासनिक और सामान्य व्यय (संदर्भ खण्ड (A5-5-5)								
क्रम सं.	अलग -अलग ब्योरेवार विवरण	अंतिम उपलब्ध लेखापरीक्षित वर्ष	टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
1	निदेशक की बैठक शुल्क							
	दरें व कर							
	पट्टा/किराया							
	दरें व कर							
	संचार व्यय							
	यात्रा और वाहन व्यय							
	विज्ञापन							
	कार्यालय रखरखाव							
	लेखन सामग्री और मुद्रा							

	आबंटित शिरोपरि व्यय (विवरण प्रदान करें)						
						
ख	विधिक प्रभार/लेखा परीक्षक का शुल्क						
	लेखा परीक्षक का शुल्क						
	विधिक प्रभार						
ग	परामर्शी/सलाहकार व्यय						
	परामर्शी प्रभार						
	तकनीकी शुल्क						
	अन्य व्यावसायिक प्रभार						

							
घ	अन्य प्रभार							
	भूमि पट्टा							
	बीमे की लागतें							
	निर्माण अवधि के दौरान							
	प्रचालन अवधि के दौरान							
	आकस्मकता प्रबंधन/उद्यगाटन व्यय							
	भर्ती और प्रशिक्षण प्रभार							
	बैंक प्रभार							
	विविध व्यय							
	अल्पावधि ऋण पर							

	ब्याज							
							
ड	कुल योग							
च	पूँजीकृत प्रशासनिक और सामान्य व्यय							
छ	निवल ए एवं जी व्यय (ख) (च)							

0 प्रदान किया जाने वाला प्रस्तावित मूल्य

फील्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।

^ पिछले वित्तीय वर्ष के लिए सूचना जिसके लिए लेखा परीक्षित खाता उपलब्ध हैं।

फॉर्म एफ 11 (मरम्मत और अनुरक्षण व्यय (संदर्भ खण्ड (A5-5-5)								
क्रम सं.	अलग -अलग ब्योरेवार विवरण	अंतिम उपलब्ध लेखापरीक्षित वर्ष	टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
क	भवन							
ख	संयंत्र व मशीनरी							
ग	वैद्युत अधिष्ठापन							
घ	फर्नीचर और फिटिंगें							
ड.	.....						
1	कुल योग							

0 प्रदान किया जाने वाला प्रस्तावित मूल्य

फील्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है ।

^ पिछले वित्तीय वर्ष के लिए सूचना जिसके लिए लेखा परीक्षित खाता उपलब्ध हैं ।

फॉर्म एफ 11(ड.) उपयोगिता और बाह्य स्रोत व्यय (संदर्भ खण्ड (A5-5-5))								
क्रम सं.	अलग -अलग व्योरेवार विवरण	अंतिम उपलब्ध लेखापरीक्षित वर्ष	टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
क	उपयोगिता लागतें							
	विद्युत प्रभार							
	खपत की गई यूनिट							
	प्रभावी यूनिट दर							
	विद्युत लागतें							
	जल प्रभार							
	खपत की गई यूनिट							
	प्रभावी यूनिट दर							
	जल लागतें							
	अन्य सभी अनुप्रयोज्य शीर्ष का उल्लेख करें ।							

						
ख	विभाग वार बाह्य स्रोत लागतें						
	एयरफील्ड सर्विस व सुविधाएं						
	टर्मिनल						
	अनुरक्षण						
	सफाई						
						
1	कुल योग						
2	पूंजीकृत उपयोगिता और बाह्य स्रोत व्यय						
3	निवल उपयोगिता और आऊट सोर्सिंग व्यय						

0 प्रदान किया जाने वाला प्रस्तावित मूल्य

फील्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।

^ पिछले वित्तीय वर्ष के लिए सूचना जिसके लिए लेखा परीक्षित खाता उपलब्ध हैं।

फॉर्म एफ 11(एफ) अन्य बहि वाह (संदर्भ खण्ड (A5-5-5)								
क्रम सं.	विवरण	अंतिम उपलब्ध लेखापरीक्षित वर्ष	टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
क							
ख							
ग							

0 प्रदान किया जाने वाला प्रस्तावित मूल्य

फ़िल्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।

^ पिछले वित्तीय वर्ष के लिए सूचना जिसके लिए लेखा परीक्षित खाता उपलब्ध हैं।

फॉर्म एफ 11(छ) वर्तमान आस्ति और देयताएं (संदर्भ खण्ड (A5-5-5)								
क्रम सं.	विवरण	अंतिम उपलब्ध लेखापरीक्षित वर्ष	टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
क	वर्तमान आस्ति, ऋण और अग्रिम विविध देनदार							
	माल सूची							
	नकदी और बैंक शेष							
	ऋण और अग्रिम अन्य							
	“क” का योग							
ख	वर्तमान देयताएं और उनके प्रावधान							
।	वर्तमान देयताएं विविध लेनदार							
	आपूर्तिकार की ओर से देयताएं							

							
II	प्रावधान							
							
	ख का योग (I+II)							
ग	निवल वर्तमान आस्ति (= क-ख)							

0 प्रदान किया जाने वाला प्रस्तावित मूल्य

फ़िल्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।

^ पिछले वित्तीय वर्ष के लिए सूचना जिसके लिए लेखा परीक्षित खाता उपलब्ध हैं।

2013-14											
2014-15											
2015-16											
2016-17											
2017-18											
2018-19											
2019-20											

* पूर्वानुमानित यात्री संख्या फॉर्म एफ 12 (ख) में उपस्थित परिप्रेक्ष्य का आकलन बिंदु

* पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन बैंड ऊपरी और निचली सीमा का मूल्य है, जो कि वायु पत्तन के द्वारा प्रस्तावित प्रतिशतता के रूप में समान होनी चाहिए और पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन निर्धारण करने के लिए प्रयुक्त की जाती है और केवल पूर्वानुमान संख्या के लिए अनुप्रयोज्य है।

फॉर्म एफ 12(ग) ऐतिहासिक और प्रस्तावित ए टी एम यातायात (संदर्भ खण्ड (A5-5-5)						
वर्ष	घरेलू		अंतराष्ट्रीय		कुल	
	अनुसूचित	गैर-अनुसूचित	अनुसूचित	गैर-अनुसूचित	अनुसूचित	गैर-अनुसूचित
2003-04						
2004-05						
2005-06						
2006-07						
2007-08						
2008-09						
2009-10						
2010-11						
2011-12						
2012-13						
2013-14						

2014-15						
2015-16						
2016-17						
2017-18						
2018-19						
2019-20						

फॉर्म एफ 12 (घ) टन में ऐतिहासिक और पर्वानुमानित कार्गो की मात्रा (संदर्भ खण्ड (A5-5-5)

2012-13															
2013-14															
2014-15															
2015-16															
2016-17															
2017-18															
2018-19															
2019-20															

- * फ़िल्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।
- * पूर्वानुमानित वर्ष के लिए केवल अनुप्रयोज्य

फॉर्म एफ 12 (छ) किलोमीटर में ऐतिहासिक और अनुमानित ईंधन की प्रवाह क्षमता (संदर्भ खण्ड (A5.6)

वर्ष	घरेलू उड़ान	अंतर्राष्ट्रीय उड़ान
2003-04		
2004-05		
2005-06		
2006-07		
2007-08		
2008-09		
2009-10		
2010-11		
2011-12		
2012-13		
2013-14		
2014-15		
2015-16		
2016-17		
2017-18		
2018-19		

2019-20		
---------	--	--

- * फील्ड केवल इंटैलिक्स में निर्देशात्मक है।
- * पूर्वानुमानित वर्ष के लिए केवल अनुप्रयोज्य

अस्पष्ट

क्रम. सं.	विवरण	2003-04		2004-05		2005-06		2006-07		2007-08		2008-09		2009-10	
		यूनिट टैरिफ के लिए	राजस्व	यूनिट टैरिफ	राजस्व	प्रति यूनिट टैरिफ	राजस्व								
क	नियमित सेवाओं से राजस्व														
1	टैरिफ 1														
2	टैरिफ 2														
3	टैरिफ 3														
4															
	कुल राजस्व														

* फ़िल्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।

--	--	--	--	--	--	--	--	--

क्रम सं.	विवरण							
क	नियमित सेवाओं के अलावा सेवाओं से राजस्व	अंतिम उपलब्ध लेखा परीक्षित वर्ष	टैरिफ वर्ष 1 से पूर्व वित्तीय वर्ष	टैरिफ वर्ष 1	टैरिफ वर्ष 2	टैरिफ वर्ष 3	टैरिफ वर्ष 4	टैरिफ वर्ष 5
1	से राजस्व							
2	से राजस्व							
3	से राजस्व							
ख	अन्य राजस्व							
1	ब्याज आय से राजस्व							
2	किसी अन्य स्रोत से राजस्व (कृपया उल्लेख करें)							
	कुल राजस्व							

- * प्रदान किया जाने वाला प्रस्तावित मूल्य
- * फ़िल्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।
- * पिछले वित्तीय वर्ष के लिए सूचना जिसके लिए लेखा परीक्षित खाता उपलब्ध हैं।

क्रम सं.	वस्तुनिष्ठ पैरामीटर	मापन	प्रत्येक पैरामीटर के माध्यम से उल्लिखित की जाने वाली अवसंरचनाओं या सुविधा की संख्या और प्रकार	डाटा स्रोत	डाटा संग्रहण प्रक्रिया/कार्य प्रणाली	प्रत्येक के लिए मानी रिंग की समयावधि
1						
2						
3						
4						
5						
6						

टिप्पणी: 1. सुविधा की अवसंरचनाओं की संख्या और प्रकार पैरामीटर के माध्यम से उल्लिखित की जाने वाली सम्बद्ध व्यक्तिगत मर्दों की पहचान करना उदाहरणार्थ : पार्किंग मार्ग की संख्या और उड़ान सूचना प्रदर्श प्रणाली की संख्या ।

2. डाटा संग्रहण स्रोत और कार्यप्रणाली से प्रक्रिया का विस्तारमें पहचान करेगा जिसके माध्यम से डाटा मैनुअलया वैद्युत रूप से संग्रहित की जाएगी और समयावधि जिसके लिए मानीटरिंग प्रत्येक माह की जाएगी । उदाहरण के लिए बैगेज सुपुर्दगी बारी प्रक्रिया का उल्लेख करेगा, जिसके लिए गतिविधि के लिए आरंभ और अंत को देखा जाएगा ।

फार्म एफ 14(ख) वस्तुनिष्ठ निष्पादन मॉनीटरिंग पर सूचना (संदर्भ: खण्ड ए 5.8)

विवरण	
यात्रियों के नमूना आकार कानिरीक्षण किया जाता है और चयनित नमूना आकार के लिए उचित है ।	
सर्वेक्षण करने की आवधिकता पर विवरण और ऐसी आवधिकता के लिए तर्काधार	
प्रतिस्पर्धात्मक प्रापण का सर्वेक्षण और साक्ष्य समर्थन शासित एजेंसी का विवरण	

टिप्पणी:

1. सर्वेक्षण एजेंसी के पास देखभाल की इयूटी और प्राधिकारियों के पास एजेंसी से ए ई आर ए अधिनियम की धारा 13(4) के अंतर्गत निरीक्षण और सत्यापन पहलुओं पर बातचीत करने का अधिकार होगा ।
2. वायुपत्तन प्रचालक प्रयुक्ति की जाने वाली सर्वेक्षण कार्य-प्रणाली का उल्लेख करेगा, यहां तक कि यदि मानक ए सी आई ए एस क्यू कार्य निकाली प्रयुक्ति किया जाता है ।

फार्म एफ 15 (क) टैरिफ वर्ष 1 के लिए प्रस्तावित वार्षिक टैरिफ - ई एम ए वाइर पर सूचना प्रदान करने के लिए फार्मट (संदर्भ: खण्ड ए 5.9)

क्रम सं.	विवरण	टैरिफ वर्ष 1 के लिए
1	प्रति यात्री सामान	
2	ब्रुटि संशोधन अवधि (वर्ष 1-2 से)	
3	प्राक्कलित अधिकतम अनुमत्य उत्पादन (ई एम ए वाइ)	

फार्म एफ 15 (ख) टैरिफ

टैरिफ शीर्ष	टैरिफ की शर्तें	वर्ष 1 के लिए वार्षिक प्रदान के लिए फार्मेट अनुप्रयोज्य छूट/अधिभार	टैरिफ प्रस्ताव अनुमानित यूनिट	टैरिफ पर सूचना अनुमानित राजस्व
	उदा.प्रति उड़ान भार टैरिफ	उदा.यदि 15 दिन के अंदर भुगतान किया गया तो छूट	उदा.ए टी एम की संख्या	अनुमानित राजस्व टैरिफ अनुमानित यूनिट
टैरिफ 1				
टैरिफ 2				
टैरिफ 3				
.....				
कुल			*पूर्वानुमान यातायात का मिलान करने के लिए कुल यूनिट	*अनुमानित अधिकतम अनुमत्य फील्ड सहित कुल अनुमानित राजस्व

* वायुपत्तन प्रचालक को प्रदर्शित करना चाहिए कि यथा प्रस्तावित टैरिफ (एस) अंततः राजस्व के सामान या ए आर आर य ई एम ए वाई

यथास्थिति से कम होगी ।

फ़िल्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है ।

फार्म एफ 16 वार्षिक अनुपालन विवरण (संदर्भ खण्ड ए 5.10)

क्रम सं.	विवरण	विचारविमर्श के अंतर्गत टैरिफ वर्ष के लिए वास्तविक आंकड़े
1	प्रति यात्री सामान	
	वर्ष के दौरान वास्तविक डब्ल्यू पी आई	
2	प्रति यात्री वास्तविक अधिकतम अनुमत्य सामान	
	सुरक्षा प्रचालन लागत की संशोधन अवधि	
	अन्य अधिकार पत्र प्रचालन लागत संशोधन अवस्था	
	सांविधिक लागत प्राचलन संशोधन शर्तें	
	पूर्वानुमान त्रुटि संशोधन शर्तें	
	वसूली त्रुटि संशोधन शर्तें	
3	प्रति यात्री वास्तविक उत्पादन	
	उत्पादन कैप के अधीन राजस्व	
	मात्रा	
4	अनुमत्य उत्पादन से अधिक वसूली - त्रुटि संशोधन	

फार्म एफ 17 : टैरिफ वर्ष के लिए निष्पादन रिपोर्ट (संदर्भ ए 5.10.2)

	विचार विमर्श के अधीन टैरिफ वर्ष के लिए वास्तविक आंकड़े	बहु वर्ष टैरिफ आदेश के अनुसार पूर्वानुमान
नियमित सेवाओं से कुल राजस्व (1)		
नियमित सेवाओं के अलावा सेवाओं से कुल राजस्व (2)		
प्रचालन व अनुरक्षण व्यय (3)		
मूल्यहास		
कुल व्यय (3)+(4)=(5)		
नियामक प्रचालन लाभ (1)-(2)-(5)=(6)		
पूंजीगत व्यय (7)		
प्रारंभिक आर ए बी (8)		
निपआन/अंतरण (9)		
समापन आर ए बी (8)+(7)-(9)=(10)		
औसत आर ए बी (8)+(10)/2=(11)		

औसत आर ए बी पर विवरण (6)/(11)		
कुल मात्रा (12)		
प्रति यात्री वास्तविक सामान (12/1)		

फार्म एफ 18 : टैरिफ वर्ष के दौरान नियमित

	सेवाओं से विचारविमर्श के अंतर्त टैरिफ वर्ष के लिए वास्तविक आंकड़े	वसूल किया गया राजस्व बहु वर्ष टैरिफ आदेश के अनुसार पूर्वानुमान
टैरिफ # 1 से राजस्व		
टैरिफ # 2 से राजस्व		
टैरिफ # 3 से राजस्व		
नियमित सेवाओं के लिए टैरिफ से कुल राजस्व		

फील्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।

फार्म एफ 19 : टैरिफ वर्ष के दौरान नियमित

	सेवाओं से विचारविमर्श के अंतर्गत टैरिफ वर्ष के लिए वास्तविक आंकड़े	वसूल किया गया राजस्व बहु वर्ष टैरिफ आदेश के अनुसार पूर्वानुमान
नियमित सेवा शीर्ष # 1 के अलावा अन्य सेवाओं से राजस्व		
नियमित सेवा शीर्ष # 2 के अलावा अन्य सेवाओं से राजस्व		
नियमित सेवा शीर्ष # 3 के अलावा अन्य सेवाओं से राजस्व		
बहु वर्ष टैरिफ आदेश में पहचान नहीं की गई नियमित सेवाओं के अलावा अन्य सेवाओं से राजस्व		
नियमित सेवाओं के अलावा अन्य सेवाओं से कुल राजस्व		

फ़िल्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।

फार्म एफ 20 : टैरिफ वर्ष के दौरान व्यवगत प्रचालन और अनुरक्षण व्यय (संदर्भ खण्ड ए 5.10.2)

	विचारविमर्श के अंतर्गत टैरिफ वर्ष के लिए वास्तविक आंकड़े	बहु वर्ष टैरिफ आदेश के अनुसार पूर्वानुमान
प्रचालन और अनुरक्षण व्यय शीर्ष # 1		
प्रचालन और अनुरक्षण व्यय शीर्ष # 2		
प्रचालन और अनुरक्षण व्यय शीर्ष # 3		
निर्धारित नहीं किए गए प्रचालन और अनुरक्षण व्यय		
कुल प्रचालन व अनुरक्षण व्यय		

फ़िल्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।

फार्म एफ 21 : टैरिफ वर्ष के लिए पी एंड एल (संदर्भ खण्ड ए 5.10.2)

क्रम सं.	विवरण	विचारविमर्श के अंतर्गत टैरिफ वर्ष के लिए वास्तविक आंकड़े	बहु वर्ष टैरिफ आदेश के अनुसार पूर्वानुमान
1	राजस्व		
	नियमित सेवाओं से राजस्व		
	नियमित सेवाओं के अलावा अन्य सेवाओं से राजस्व		
2	प्रचालन और अनुरक्षण लागत		
	वेतन पत्र लागतें		
	प्रशासनिक और सामान्य लागतें		
	उपयोगिता और आउटसोर्सिंग लागतें		
	रियायत शुल्क		
	मरम्मत और अनुरक्षण लागतें		
3	मूल्यहास ब्याज और कर - निर्धारण से पूर्व लाभ (वी बी डी आई टी)		

	मूल्यहास और ऋण परिशोधन		
4	ब्याज और कर निर्धारण पूर्ण लाभ (पी बी आई टी)		
	कुल ब्याज और वित्त प्रभार		
5	कर पूर्व लाभ/हानि		
	निर्धारण के लिए प्रावधान		
6	कर निर्धारण के बाद लाभ/हानि		
7	तुलन पत्र में आगे लाया गया शेष		
	सांविधिक लेखा के अनुसार मिलान के लिए समायोजन		
8	सांविधिक लेखा के अनुसार प्रचालन संबंधी लाभ		

फ़िल्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।

फार्म एफ 22 : आर ए बी का समाधान विवरण (संदर्भ खण्ड ए 5.10.2)

क्रम सं.	व्योरा	विचार विमर्श के अधीन टैरिफ वर्ष के लिए वास्तविक आंकड़े
1	सांविधिक लेखा के अनुसार निवल अंचल आस्तियाँ	
	कुल अंचल आस्तियाँ और आर ए बी के बीच अंतर	
	सांविधिक लेखा में मूल्यहास और अनुमत्य नियामक मूल्यहास के बीच अंतर	
	अंतर कंपनी अंतरण	
	सांविधिक लेखा में पूनर्मूल्यांकन	
	समाधान समायोजन # 1	
	समाधान समायोजन # 2	
	
2	आर ए बी का इतिशेष	

फील्ड केवल इटैलिक्स में निर्देशात्मक है।

फार्म एफ 23 (क) : वस्तुपरक पैरामीटर पर सेवा निष्पादन रिपोर्ट की त्रैमासिक गुणता प्रदान करने का फार्मेट (संदर्भ खण्ड ए 5.10.2)

सेवा पैरामीटर की गुणता	लक्ष्य (बैंचमार्क) मानदण्ड	प्राप्त (बैंचमार्क) मानदण्ड (माह 1 में)	प्राप्त मानदण्ड (माह 2)	प्राप्त मानदण्ड (माह 3)	प्राप्त मानदण्ड (माह 4)
वस्तुपरक पैरामीटर					
पैरामीटर 1					
पैरामीटर 2					
.....					

फार्म एफ 23 (ख) : विषय परक पैरामीटर पर सेवा निष्पादन रिपोर्ट की त्रैमासिक गुणता प्रदान करने का फार्मेट (संदर्भ खण्ड ए 5.10.2)

सेवा पैरामीटर की गुणता	लक्ष्य (बैंचमार्क) मानदण्ड	प्राप्त (बैंचमार्क) मानदण्ड (माह 1 में)	प्राप्त मानदण्ड (माह 2)	प्राप्त मानदण्ड (माह 3)	प्राप्त मानदण्ड (माह 4)
वस्तु परक पैरामीटर					
पैरामीटर 1					
पैरामीटर 2					
.....					

फार्म एफ 24 (क) : सेवा निष्पादन रिपोर्ट की त्रैमासिक गुणता में वस्तुपरक पैरामीटर में संक्षिप्त भार छूट का फार्मेट (संदर्भ खण्ड ए 5.23)

सेवा पैरामीटर की गुणता	कम निष्पादन की प्रति तिमाही भार छूट	परिकलित भार छूट (माह 1)	परिकलित भार छूट (माह 1)	परिकलित भार छूट (माह 1)
पैरामीटर				
पैरामीटर 1				
पैरामीटर 2				
.....				
कुल		टैरिफ आदेश में प्रदान किए गए दिशानिर्देश और सूत्र के अनुसार परिकलित किया जाए ।	टैरिफ आदेश में प्रदान किए गए दिशानिर्देश और सूत्र के अनुसार परिकलित किया जाए ।	टैरिफ आदेश में प्रदान किए गए दिशानिर्देश और सूत्र के अनुसार परिकलित किया जाए ।

फार्म एफ 24 (ख) : सेवा निष्पादन रिपोर्ट की त्रैमासिक गुणता में वस्तुपरक पैरामीटर पर भार छूट की सांराश रिपोर्ट का फार्मेट (संदर्भ खण्ड ए 5.23)

सेवा पैरामीटर की गुणता	कम निष्पादन की प्रति तिमाही भार छूट	परिकलित भार छूट (माह 1)	परिकलित भार छूट (माह 1)	परिकलित भार छूट (माह 1)
पैरामीटर				
पैरामीटर 1				
पैरामीटर 2				
.....				
कुल		टैरिफ आदेश में प्रदान किए गए दिशानिर्देश और सूत्र के अनुसार परिकलित किया जाए ।	टैरिफ आदेश में प्रदान किए गए दिशानिर्देश और सूत्र के अनुसार परिकलित किया जाए ।	टैरिफ आदेश में प्रदान किए गए दिशानिर्देश और सूत्र के अनुसार परिकलित किया जाए ।