

## डिस्कलेमर

अंतरिम आदेश संख्या 24/2021-22 का हिंदी अनुवाद संलग्न है। इस हिंदी पाठ के अंतर्गत दी गई किसी भी व्याख्या या अर्थ के संदर्भ में कोई भी भ्रांति या संदेह होने पर कृपया अंग्रेजी पाठ को ही प्रामाणिक माना जाए।

आदेश संख्या 24/ 2021-22

ऐरा भवन,  
प्रशासनिक कॉम्पलेक्स,  
सफदरजंग हवाईअड्डा,  
नई दिल्ली - 110003

जारी करने की तारीख: 14 अक्टूबर, 2021

सेवा : ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं  
सेवा प्रदाता : मैसर्स सैलेबी एयरपोर्ट सर्विसेज इंडिया प्राइवेट लिमिटेड  
हवाईअड्डा : कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा, कोचीन

मैसर्स सैलेबी एयरपोर्ट सर्विसेज इंडिया प्राइवेट लिमिटेड के संबंध में कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा, कोचीन में ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं प्रदान करने के लिए तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26 तक) के लिए टैरिफ निर्धारण के मामले में

**1. प्रस्तावना**

- 1.1 मैसर्स सैलेबी एयरपोर्ट सर्विसेज इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (मैसर्स सैलेबी) कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा, कोचीन (सीआईएएल) में ग्राउंड हैंडलिंग सेवा (जीएच) प्रदान करने के लिए कोचीन इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (सीआईएएल) द्वारा नियुक्त एक ग्राउंड हैंडलिंग एजेंसी है। मैसर्स सैलेबी ने कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा, कोचीन में जनवरी, 2018 से अपने प्रचालन शुरू किए।
- 1.2 मैसर्स सैलेबी ने कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा, कोचीन में ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं प्रदान करने के लिए हवाईअड्डा प्रचालक, अर्थात् कोचीन इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (सीआईएएल) के साथ पांच (05) वर्ष की अवधि के लिए रियायत करार किया है और वर्तमान में यह 12 अगस्त, 2022 तक वैध है, जिसे कार्य-निष्पादन/ सेवा के स्तर पूर्ण होने की शर्त पर अगले दो (02) वर्ष के लिए बढ़ाया जा सकता है। यदि सीआईएएल द्वारा रियायत करार 12 अगस्त, 2022 के बाद बढ़ाया जाता है तो अनुमोदित टैरिफ दें तृतीय नियंत्रण अवधि के अगले वर्षों तक जारी रहेगी।
- 1.3 प्राधिकरण ने दिनांक 04 जनवरी, 2019 के आदेश संख्या 37/2018-19 द्वारा कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा, कोचीन (सीआईएएल) में मैसर्स सैलेबी एयरपोर्ट सर्विसेज इंडिया प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रदान की जा रही ग्राउंड हैंडलिंग सेवा के लिए द्वितीय नियंत्रण अवधि के वित्त वर्ष 2017-18 से वित्त वर्ष 2020-21 तक की अवधि के लिए 'लाइट टच अप्रोच' के तहत टैरिफ निर्धारित की।
- 1.4 इसके अतिरिक्त, प्राधिकरण ने दिनांक 25 मार्च, 2021 के अपने आदेश संख्या 67/2020-21 द्वारा 31 मार्च, 2021 को लागू टैरिफ को आगे 30 सितम्बर, 2021 तक या तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए टैरिफ का निर्धारण होने तक, जो भी पहले हो, बढ़ा दिया है। बाद में प्राधिकरण ने दिनांक 15.09.2021 के आदेश संख्या 18/2021-22 द्वारा 30 सितम्बर, 2021 को लागू इस टैरिफ को आगे 31 मार्च, 2022 तक या तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए टैरिफ का निर्धारण होने तक, जो भी पहले हो, बढ़ा दिया है।
- 1.5 सीजीएफ दिशा-निर्देश, 2011 के प्रावधानों के अनुसार मैसर्स सैलेबी ने दिनांक 06.04.2021 के पत्र द्वारा तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26 तक) के लिए कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा, कोचीन (सीआईएएल) में ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं प्रदान करने के लिए टैरिफ के संशोधन की मांग करते हुए बहु-वर्षीय टैरिफ प्रस्ताव ('एमवाईटीपी') प्रस्तुत कर दिया है। मैसर्स सैलेबी ने द्वितीय नियंत्रण अवधि के वित्त वर्ष 2018-19,

2019-20 और वित्त वर्ष 2020-21 का वार्षिक अनुपालन विवरण (एसीएस) भी प्रस्तुत कर दिया है। प्राधिकरण ने तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए टैरिफ निर्धारित करने के लिए मैसर्स सैलेबी, कोचीन द्वारा प्रस्तुत इन दस्तावेजों पर विश्वास किया है।

- 1.6 प्राधिकरण ने तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26 तक) के लिए कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा, कोचीन में ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं प्रदान करने के लिए टैरिफ के संशोधन की मांग संबंधी बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव (एमवाईटीपी) पर ध्यानपूर्वक विचार किया और निम्नलिखित समय-सीमाओं के साथ प्राधिकरण के प्रस्ताव पर हितधारकों से सुझाव/टिप्पणियां आमंत्रित करने के लिए दिनांक 24.08.2021 का अपना परामर्श पत्र संख्या 15/2021-22 जारी कर दिया है:

- परामर्श पत्र जारी करने की तारीख 24 अगस्त, 2021
- हितधारकों द्वारा लिखित टिप्पणियां प्रस्तुत करने की तारीख 14 सितम्बर, 2021
- जवाबी टिप्पणियां प्रस्तुत करने की तारीख 21 सितम्बर, 2021

प्राधिकरण द्वारा 24.08.2021 को जारी परामर्श पत्र ऐरा की वेबसाइट पर प्रकाशित कर दिया गया था। टिप्पणियां और जवाबी टिप्पणियां प्रस्तुत करने की अंतिम तारीख क्रमशः 14.09.2021 और 21.09.2021 थी। इस प्रकार 21.09.2021 को हितधारकों के विचारों पर सैलेबी से जवाबी टिप्पणियां प्राप्त होने के साथ ही परामर्श प्रक्रिया को पूरा कर दिया गया है।

- 1.7 प्राधिकरण को परामर्श पत्र संख्या 15/2021-22 के संबंध में केवल एक हितधारक अर्थात् स्पाइसजेट लिमिटेड से टिप्पणियां प्राप्त हुई थी। स्पाइसजेट लिमिटेड से प्राप्त टिप्पणियां दिनांक 15.09.2021 की सार्वजनिक सूचना संख्या 26/2021-22 द्वारा ऐरा की वेबसाइट पर अपलोड कर दी गई थी।
- 1.8 प्राधिकरण ने मैसर्स सैलेबी की प्रस्तुति और स्पाइसजेट की टिप्पणी की जांच की तथा सभी संगत पहलुओं पर विचार करने के बाद इस टैरिफ आदेश को अंतिम रूप दिया है।

## 2. “लाइट टच अप्रोच” के अंतर्गत वैमानिक टैरिफ के निर्धारण के लिए सिद्धांत

- 2.1 प्राधिकरण ने दिनांक 10.01.2011 के अपने आदेश संख्या 12/2010-11 और 10.01.2011 को जारी निदेश संख्या 04/2010-11 द्वारा प्रमुख हवाईअड्डों पर कार्गो सुविधा, ग्राउंड हैंडलिंग के लिए प्रदान की जाने वाली सेवाओं और विमान में ईंधन की आपूर्ति के आर्थिक विनियमन में विनियामक सिद्धांत एवं दृष्टिकोण के मामले में अपनी पद्धति को अंतिम रूप दिया था। प्राधिकरण ने भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (कार्गो सुविधा, ग्राउंड हैंडलिंग के लिए प्रदान की जाने वाली सेवाओं तथा विमान में ईंधन की आपूर्ति के लिए टैरिफ निर्धारित करने संबंधी शर्तें एवं निबंधन) दिशा-निर्देश, 2011 (“दिशा-निर्देश”) जारी किए हैं।
- 2.2 ऐरा के ऊपर उल्लिखित दिशा-निर्देशों तथा निदेशों के अनुसार निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाती है:

### स्तर I: मटिअरिएलिटी :

$$\text{Materiality Index (MIg)} = \frac{\text{Int. Aircraft Movement at Cochin Airport}}{\text{Total Intl.Aircraft Movement at major airports}} \times 100$$

The materiality index at Bangalore Airport = 27261/438049  
= 6.22%

कोचीन, अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा (सीआईएएल) के लिए वित्त वर्ष 2019-20 के लिए ग्राउंड हैंडलिंग की प्रतिशत हिस्सेदारी 6.22% है, जो उपर्युक्त विषय की सेवा के लिए 5% मटिअरिएलिटी इंडेक्स (एमआईजी) से अधिक है। अतः तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए विनियमित सेवा ‘मटिरियल’ समझी जाती है।

### स्तर II: प्रतिस्पर्धा :

- 2.3 ऐरा ने दिनांक 12 जनवरी, 2017 के आदेश संख्या 15/2016-17 द्वारा राष्ट्रीय नागर विमानन नीति (एनसीएपी-2016) के प्रावधानों के संबंध में सभी प्रमुख हवाईअड्डों पर प्रतिस्पर्धा के मूल्यांकन के लिए एयर इंडिया की सहायक/ संयुक्त उद्यम कंपनियों सहित तीन (3) ग्राउंड हैंडलिंग एजेंसियां मानने का निर्णय लिया। प्रतिस्पर्धा मूल्यांकन संबंधी फार्म एफ-1(बी) में मैसर्स सैलेबी द्वारा प्रस्तुत सूचना के अनुसार मैसर्स बर्ड वर्ल्डवाइड फ्लाइट सर्विसेज (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड (बीडब्ल्यूएफएसआईपीएल) और मैसर्स एयर इंडिया एयर सर्विसेज लिमिटेड (एआईएएसएल) जैसे अन्य सेवा प्रदाता कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डे पर इसी प्रकार की सेवाएं प्रदान कर रहे हैं। अतः इस मामले में सैलेबी सहित तीन (03) ग्राउंड हैंडलिंग सेवा प्रदाता हैं और इस कारण से इस सेवा को ‘प्रतिस्पर्धी’ माना जाता है।

### स्तर III: मौजूदा प्रयोक्ता करार(रों) का औचित्य :

- 2.4 मैसर्स सैलेबी ने कोचीन इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (सीआईएएल) के साथ किया गया रियायत करार और जजीरा एयरलाइंस, एयर एशिया, बेरहाद एंड सऊदी अरेबियन एयरलाइंस कॉर्पोरेशन के साथ किया गया प्रयोक्ता करार प्रस्तुत किया।
- 2.5 मैसर्स सैलेबी ने सैलेबी एयरपोर्ट सर्विसेज इंडिया प्राइवेट लिमिटेड द्वारा 27 अक्टूबर, 2020 को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से आयोजित कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा, कोचीन में ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं के लिए हितधारक परामर्श बैठक का ‘कार्यवृत्त’ भी प्रस्तुत किया।
- 2.6 निविदा जारी करने की प्रक्रिया की समीक्षा पर मैसर्स स्पाइसजेट की टिप्पणियां –
- 2.6.1 मैसर्स स्पाइसजेट ने कहा कि प्राधिकरण को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि निष्पक्ष और पारदर्शी तरीके से कम से कम तीन-चार पक्षकारों के लाइसेंस करार पांच (05) वर्ष की अवधि के लिए वैध होने के बजाय ये तीन (03) वर्ष से अधिक के लिए वैध नहीं होने चाहिए। साथ ही केवल कार्यक्षम प्रचालन की लागत के आधार पर सर्वोत्तम श्रेणी सेवाओं के साथ प्रतिस्पर्धी लागत उपलब्ध करने वाले पक्षकारों के साथ ही करार किया जाए। उच्चतम राजस्व

हिससेदारी आधार पर संविदाएं देने के किसी भी प्रयास को प्रोत्साहन नहीं दिया जाना चाहिए। मैसर्स स्पाइसजेट ने आगे कहा कि पक्षकारों को कार्यक्षमता बढ़ाने और लगातार की बचत करने के लिए प्रोत्साहित करने की तथा हवाईअड्डा प्रचालक के लिए रॉयल्टी न बढ़ाने के लिए कार्यविधि होनी आवश्यक है।

## **2.7 निविदा जारी करने की प्रक्रिया की समीक्षा संबंधी मैसर्स स्पाइसजेट की टिप्पणियों पर मैसर्स सैलेबी की जवाबी टिप्पणी/जवाब**

- 2.7.1 मैसर्स सैलेबी स्पाइसजेट की इस टिप्पणी से सहमत नहीं है कि लाइसेंस करार की अवधि तीन (03) वर्ष से अधिक नहीं होनी चाहिए। सैलेबी ने कहा है कि किसी भी नए कारोबार को ऊंचाई तक ले जाने में पूंजीगत व्यय और कुछ समय देना पड़ता है। यदि करार अधिकतम तीन (03) वर्ष के लिए किया जाएगा तो सेवा प्रदाता अपना निवेश कैसे वसूल करेगा। लाइसेंस करार की कम अवधि सेवा प्रदाता को निवेश करने और अति उत्तम श्रेणी के उपस्कर तथा प्रौद्योगिकी अपनाने के लिए भी रोकेगी, जिसके परिणामस्वरूप केवल एयरलाइनों की सेवा प्रभावित होगी। परंतु मैसर्स सैलेबी स्पाइसजेट की इस टिप्पणी से सहमत है कि प्रोत्साहन की कोई ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए जिससे निवेश के लिए आकर्षण हो और कम प्रचालन लागत रखकर कार्यक्षमता में सुधार हो।

## **2.8 निविदा देने की प्रक्रिया की समीक्षा के संबंध में प्राधिकरण की जांच**

- 2.8.1 प्राधिकरण ने स्पाइसजेट की लाइसेंस करारों की अवधि से संबंधित इस टिप्पणी को नोट किया कि निविदा निष्पक्ष तथा पारदर्शी तरीके से कम से कम तीन (03) – चार (04) पक्षकारों को दी जानी चाहिए।
- 2.8.2 लाइसेंस करार की अवधि के संबंध में प्राधिकरण ने नोट किया कि मैसर्स सैलेबी ने हवाईअड्डा प्रचालक अर्थात् कोचीन इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (सीआईएएल) के साथ पांच (05) वर्ष की अवधि का रियायत करार किया है और वर्तमान में यह 12 अगस्त, 2022 तक वैध है। प्राधिकरण का मत है कि किसी भी अधिक पूंजी वाले कारोबार के लिए दीर्घकालिक परिप्रेक्ष्य में निवेश करना अपेक्षित है। इसके अतिरिक्त यदि महत्वपूर्ण पूंजीगत व्यय को अल्पावधि में वसूल किया जाना है तो इससे असामान्य रूप से उच्च टैरिफ दरें होंगी, जो प्रयोक्ताओं के हित के लिए नुकसानदायक होंगी।
- 2.8.3 तीन (03)-चार (04) सेवा प्रदाताओं संबंधी स्पाइसजेट के मत के संबंध में प्राधिकरण ने राष्ट्रीय नागर विमानन नीति (एनसीएपी-2016) के प्रावधानों सहित ऐरा के विनियामक दृष्टिकोण (ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं के लिए प्रतिस्पर्धा मूल्यांकन के लिए मानदंड) के कतिपय पहलुओं को रेखांकित करने के संबंध में दिनांक 12 जनवरी, 2017 का आदेश संख्या 15/2016-17 जारी कर दिया है। उपर्युक्त आदेश में प्राधिकरण ने सभी प्रमुख हवाईअड्डों पर प्रतिस्पर्धा मूल्यांकन के लिए एयर इंडिया की सहायक/संयुक्त उद्यम कंपनियों सहित तीन (03) ग्राउंड हैंडलिंग एजेंसियों (जीएचए) को मानने का निर्णय लिया।
- 2.8.4 प्राधिकरण ने नोट किया कि कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा, कोचीन में सैलेबी सहित तीन (03) ग्राउंड हैंडलिंग सेवा प्रदाता हैं।

## **2.9 टैरिफ निर्धारण के सिद्धांत के संबंध में प्राधिकरण का निर्णय**

- 2.9.1 प्राधिकरण के समक्ष उपलब्ध तात्विक सामग्री और इसके विश्लेषण के आधार पर प्राधिकरण तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26) के लिए टैरिफ के निर्धारण के लिए 'लाइट टच अप्रोच' अंगीकार करने का निर्णय लेता है।

### 3. यातायात (उड़ान संचालन)

मैसर्स सैलेबी, कोचीन की एमवाईटीपी के भाग के रूप में तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए यातायात (संचालित की जाने वाली उड़ानों) पर प्रस्तुति

- 3.1 मैसर्स सैलेबी, कोचीन द्वारा प्रस्तुत एमवाईटीपी के अनुसार तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26 तक) के लिए अनुमानित यातायात (संचालित की जाने वाली उड़ानों) नीचे बताए अनुसार है:

तालिका 1: मैसर्स सैलेबी द्वारा तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए अनुमानित यातायात (संचालित की जाने वाली उड़ानों की संख्या).

वर्ष	अंतरदेशीय (लैंडिंग)	अंतरराष्ट्रीय (लैंडिंग)	कुल	YoY % Change		
				अंतरदेशीय	अंतरराष्ट्रीय	कुल
2021-22	4,044	1,733	5777	-	-	-
2022-23	2,331	2,815	5146	-42.36	62.44	-10.92
2023-24	2,838	3,856	6694	21.74	37.00	30.09
2024-25	3,446	4,127	7573	21.43	7.03	13.13
2025-26	4,054	4,420	8475	17.65	7.10	11.90
सीएजीआर	0.06%	26.37%	10.05%			

- 3.2 द्वितीय नियंत्रण अवधि के वित्त वर्ष 2018-19 से वित्त वर्ष 2020-21 के लिए मैसर्स सैलेबी, कोचीन का वास्तविक यातायात (संचालित की जाने वाली उड़ानों) नीचे बताए अनुसार है:

तालिका 2 : मैसर्स सैलेबी द्वारा द्वितीय नियंत्रण अवधि के लिए प्रस्तुत वास्तविक यातायात (संचालित की जाने वाली उड़ानों की संख्या ) ।

वर्ष	अंतरदेशीय (लैंडिंग)	अंतरराष्ट्रीय (लैंडिंग)	कुल	YoY % Change		
				अंतरदेशीय	अंतरराष्ट्रीय	कुल
2018-19	10,527	3,194	13,721	-	-	-
2019-20	10,346	4,158	14,504	-1.74	30.18	5.72
2020-21	4,378	782	5,160	-57.68	-81.84	-64.42

- 3.3 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए यातायात (संचालित की जाने वाली उड़ानों) के संबंध में प्राधिकरण की जांच :

- 3.3.1 प्राधिकरण ने द्वितीय नियंत्रण अवधि के वित्त वर्ष 2018-19 से वित्त वर्ष 2020-21 के यातायात के पुराने विवरण का विश्लेषण किया और अवलोकन किया कि वित्त वर्ष 2020-21 के यातायात में 64.42% की भारी कमी हुई है (देखें : उपर्युक्त तालिका संख्या 2) । प्राधिकरण ने वित्त वर्ष 2020-21 के यातायात में काफी कमी होने के संदर्भ में मैसर्स सैलेबी से स्पष्टीकरण मांगा। मैसर्स सैलेबी ने दिनांक 30.09.2021 की ई-मेल द्वारा यह बताया कि वर्तमान कोविड-19 महामारी की स्थिति और मैसर्स सैलेबी सहित इंडिगो द्वारा ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं बंद किए जाने के कारण वित्त वर्ष 2020-21 में यातायात में भारी कमी हो गई।

- 3.3.2 प्राधिकरण ने तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए यातायात के अनुमान का और विश्लेषण किया और अवलोकन किया कि मैसर्स सैलेबी द्वारा अनुमानित यातायात (संचालित की जाने वाली उड़ानें) तृतीय नियंत्रण अवधि के दौरान 10.05% सीएजीआर की दर से बढ़ेगा। परंतु अंतरदेशीय उड़ान में वृद्धि इंडिगो एयरलाइंस द्वारा उनकी ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं बंद किए जाने और स्वयं हैंडलिंग शुरू किए जाने के कारण 0.06% होगी। सैलेबी, कोचीन के साथ अंतरदेशीय उड़ान में इंडिगो का योगदान लगभग 85% था।
- 3.3.3 इसलिए प्राधिकरण ने उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए सैलेबी, कोचीन द्वारा तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए यथाअनुमानित यातायात (संचालित की जाने वाली उड़ानें) को मानने का निर्णय लिया।
- 3.4 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए यातायात (संचालित की जाने वाली उड़ानों) के संबंध में हितधारकों की टिप्पणियां**
- 3.4.1 हितधारक परामर्श प्रक्रिया के दौरान प्राधिकरण को तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए यातायात (संचालित की जाने वाली उड़ानों) संबंधी परामर्श पत्र संख्या 15/2021-22 में प्राधिकरण के प्रस्तावों के जवाब में किसी भी हितधारक से कोई टिप्पणी/ विचार प्राप्त नहीं हुए।
- 3.5 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए यातायात (संचालित की जाने वाली उड़ानों) के संबंध में प्राधिकरण का निर्णय:**
- 3.5.1 प्राधिकरण के समक्ष उपलब्ध तात्विक सामग्री और इसके विश्लेषण के आधार पर प्राधिकरण मैसर्स सैलेबी, कोचीन के लिए तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए तालिका-I के अनुसार यातायात (संचालित की जाने वाली उड़ानों) को मानने का निर्णय लेता है :

#### 4. पूँजीगत व्यय

##### एमवाईटीपी के भाग के रूप में तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए पूँजीगत व्यय (कैपेक्स) के संबंध में मैसर्स सैलेबी, कोचीन की प्रस्तुति।

- 4.1 एमवाईटीपी प्रस्तुति के अनुसार मैसर्स सैलेबी, कोचीन ने तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-2026) के लिए विभिन्न परिसंपत्तियों की खरीद के लिए 1335.63 लाख रूपए के कुल पूँजीगत व्यय (कैपेक्स) का अनुमान किया है। मैसर्स सैलेबी, कोचीन द्वारा तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए परिसंपत्ति-वार अनुमानित पूँजीगत व्यय नीचे दिया गया है:

##### तालिका 3: मैसर्स सैलेबी द्वारा तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए अनुमानित पूँजीगत व्यय

राशि (रूपए लाख में)						
विवरण	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26	कुल
ग्राउंड हैंडलिंग उपकरण	0.00	0.00	328.55	227.96	385.06	941.57
फर्नीचर एवं फिक्सचर	18.83	0.00	0.00	51.96	80.97	151.75
वाहन	0.00	0.00	59.05	59.05	60.04	178.14
कार्यालय उपकरण	5.50	36.50	0.81	1.04	2.07	45.92
कंप्यूटर	0.63	5.03	3.15	9.44	0.00	18.24
कुल	24.95	71.53	391.56	349.44	528.14	1335.63

#### 4.2 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए पूँजीगत व्यय के आस्थगन के संबंध में स्पाइसजेट की टिप्पणियां:

- 4.2.1 मैसर्स स्पाइसजेट ने कहा कि गैर सुरक्षा से संबंधित पूँजीगत व्यय को नहीं माना जाना चाहिए। मैसर्स सैलेबी किसी भी नए या अतिरिक्त निवेश के बिना प्रचालनों के अपने (कोविड-19 से पूर्व) शीर्ष स्तर को आसानी से पूरा कर सकता है।
- 4.2.2 मैसर्स स्पाइसजेट ने आगे कहा कि वर्तमान स्थिति में एयरलाइनों को इनके प्रचालन जारी रखने और इन्हें बने रहने में सहायता करने के लिए सभी पूँजीगत व्यय रोक लिया जाना चाहिए। यदि कोई भी प्रस्तावित कैपेक्स परियोजना तृतीय नियंत्रण अवधि से चतुर्थ नियंत्रण अवधि के लिए आस्थागित की जा सकती है तो उस पर प्राधिकरण द्वारा विचार किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त यदि सैलेबी पूँजीगत व्यय करना चाहती है तो परियोजना के पूर्ण होने और इसका प्रयोग शुरू होने तक एयरलाइनों के किसी भी अतिरिक्त खर्च के बिना यह व्यय किया जाए।

#### 4.3 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए पूँजीगत व्यय को आस्थागित करने के संबंध में स्पाइसजेट की टिप्पणियों पर मैसर्स सैलेबी की जवाबी टिप्पणियां/जवाब:

- 4.3.1 मैसर्स सैलेबी पूँजीगत व्यय को आस्थागित करने संबंधी स्पाइसजेट की टिप्पणी से सहमत नहीं है। सैलेबी ने कहा कि सभी प्रस्तावित व्यय आने वाले वर्षों के प्रचालनों की अनुमानित मात्रा के आधार पर हैं, जिसमें उनके जीवन-काल और कार्य करने की स्थितियों को ध्यान में रखकर कुछ प्रतिस्थापन भी सम्मिलित है। सैलेबी ने आगे कहा कि एक ओर ग्राहक एयरलाइनों से उनकी सेवाओं में मामूली डाऊनटाईम और अवरोध के साथ श्रेष्ठ श्रेणी के साधन की आशा रखता है वहीं दूसरी ओर वे निवेश की उनकी योजनाओं पर आपत्ति करते हैं।



#### **4.4 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए पूंजीगत व्यय के संबंध में प्राधिकरण की जांच :**

- 4.4.1 प्राधिकरण ने पूंजीगत व्यय के आस्थगन संबंधी स्पाइसजेट की टिप्पणियों को नोट किया। प्राधिकरण ने अवलोकन किया कि सैलेबी ने तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए 1335.63 लाख रूपए के कुल पूंजीगत व्यय का अनुमान किया है जिसमें ग्राउंड हैंडलिंग उपस्करों की खरीद/इन्हें बदलने के लिए 941.57 लाख रूपए, वाहनों (एप्रॉन बस) की खरीद के लिए 178.14 लाख रूपए और फर्नीचर तथा फिक्सचर के लिए 151.75 लाख रूपए वहन करना प्रस्तावित है (देखें उपर्युक्त तालिका: 3)। सैलेबी की प्रस्तुति के अनुसार प्रस्तावित पूंजीगत व्यय से तृतीय नियंत्रण अवधि के दौरान कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डे पर कारोबार की अनुमानित वृद्धि को पूरा करना अपेक्षित होगा।
- 4.4.2 प्राधिकरण ने प्रस्तावित पूंजीगत परिसंपत्तियों की आवश्यकताओं पर सैलेबी से स्पष्टीकरण/औचित्य मांगा। जवाब में मैसर्स सैलेबी ने कहा है कि सभी प्रस्तावित पूंजीगत व्यय आने वाले वर्षों में प्रचालनों की अनुमानित मात्रा पर आधारित है जिनमें तृतीय नियंत्रण अवधि के दौरान 313.83 लाख रूपए की मौजूदा पूंजीगत परिसंपत्तियों को बदलना भी शामिल है। तृतीय नियंत्रण अवधि के दौरान 177.14 लाख रूपए की तीन (03) एप्रॉन बस और 97.80 लाख रूपए के ग्राउंड हैंडलिंग उपस्कर बदले जाएंगे। वाहन का जीवन-काल लगभग 5-7 वर्ष होता है। उसके बाद वाहन में अधिक खराबी आने लगती है और बहुत बड़ी मरम्मत की जरूरत होने लगती है। इससे यात्रियों की सुविधा और संतुष्टि प्रभावित होती है। इसी प्रकार अधिकांश ग्राउंड हैंडलिंग उपस्करों का जीवन-काल 8-12 वर्ष का है जिन्हें वित्त वर्ष 2023-24 के बाद धीरे-धीरे बदल दिया जाएगा। मैसर्स सैलेबी ने यह भी कहा है कि समग्र पूंजीगत परिसंपत्तियों को पूंजीकरण की समय-सारणी के अनुसार पूंजीकृत किए जाने की आशा है।
- 4.4.3 प्राधिकरण ने जांच की कि 1335.63 लाख रूपए के कुल कैपेक्स में से केवल 96.48 लाख रूपए का कैपेक्स ही प्रथम दो (02) टैरिफ वर्षों अर्थात वित्त वर्ष 2021-22 और वित्त वर्ष 2022-23 में पूंजीकृत किए जाने की संभावना है। इस तथ्य को ध्यान में रखकर कि रियायत करार की वैधता 12 अगस्त, 2022 को समाप्त हो रही है, इसलिए प्राधिकरण ने तालिका 3 के अनुसार सैलेबी, कोचीन द्वारा यथाअनुमानित तृतीय नियंत्रण अवधि के पूंजीगत व्यय को मानने का निर्णय लिया है।

#### **4.5 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए पूंजीगत व्यय के संबंध में प्राधिकरण का निर्णय:**

- 4.5.1 प्राधिकरण के समक्ष उपलब्ध तात्विक सामग्री और इसके विश्लेषण के आधार पर प्राधिकरण मैसर्स सैलेबी, कोचीन के लिए तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए तालिका 3 के अनुसार पूंजीगत व्यय को मानने का निर्णय लेता है।

## **5. उचित प्रतिलाभ दर (एफआरओआर)**

### **एमवाईटीपी के भाग के रूप में तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए उचित प्रतिलाभ दर (एफआरओआर) पर सैलेबी, कोचीन की प्रस्तुति**

- 5.1.1 सैलेबी, कोचीन ने तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए एमवाईटीपी में 14.06% की दर से उचित प्रतिलाभ दर (एफआरओआर) प्रस्तावित की। सैलेबी की प्रस्तुति के अनुसार उन्होंने वित्त वर्ष 2019-20 में 1120.00 लाख रूपए और वित्त वर्ष 2020-21 में 1130.00 लाख रूपए का ऋण लिया था।

## **5.2 उचित प्रतिलाभ दर (एफआरओआर) पर स्पाइसजेट की टिप्पणी**

- 5.2.1 मैसर्स स्पाइसजेट ने कहा कि सैलेबी ने तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए 14.06% प्रतिलाभ की उचित दर (एफआरओआर) प्रस्तावित की है। इस प्रकार का नियत/सुनिश्चित प्रतिलाभ सेवा प्रदाता के पक्ष में है और एयरलाइनों के विरुद्ध असंतुलन पैदा करता है, जबकि एयरलाइनें पहले ही बहुत बड़ी हानि उठा रही हैं और उच्चतर टैरिफ के माध्यम से प्रतिकूल वित्तीय प्रभाव को सहन कर रही हैं। सैलेबी ने आगे कहा कि ऐसे नियत/सुनिश्चित प्रतिलाभों के कारण सैलेबी जैसे सेवा प्रदाता को उत्पादकता में सुधार करने के लिए कोई प्रोत्साहन या कार्यक्षमता बढ़ाने का तरीका नहीं मिलता, जो अंततोगत्वा एयरलाइनों द्वारा वहन किया जाता है। वर्तमान परिदृश्य में सैलेबी जैसे किसी भी सेवाप्रदाता के लिए निवेश पर कोई भी सुनिश्चित प्रतिलाभ 3% अधिक, अर्थात् बैंक की सावधि जमा राशियों के सममूल्य पर होने के कारण एयरलाइनों के लिए इसे वहन करना दुर्भर होगा।

- 5.2.2 उपर्युक्त को देखते हुए स्पाइसजेट ने प्राधिकरण से अनुरोध किया कि वह एफआरओआर की समीक्षा करे और प्रतिलाभों की सीमा अधिकतम 3% कर सभी टैरिफ आदेशों (पिछले आदेशों सहित) को संशोधित करें।

## **5.3 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए एफआरओआर के संबंध में स्पाइजेट की टिप्पणियों पर मैसर्स सैलेबी का जवाब**

- 5.3.1 मैसर्स सैलेबी स्पाइसजेट की एफआरओआर संबंधी टिप्पणियों से सहमत नहीं है। सैलेबी ने कहा कि कोई भी कारोबार ऋण और ईक्विटी के संयोजन से किया जा रहा है। प्रचलित बैंक दर के अनुसार प्रस्तावित ऋण की लागत और ईक्विटी की लागत सदैव जोखिम प्रीमियम सहित ऋण की लागत से अधिक होती है। कुल मिलाकर 3% की बैंक जमा राशि की दर ऋण की लागत को भी कवर नहीं कर सकती।

## **5.4 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए एफआरओआर के संबंध में प्राधिकरण की जांच**

- 5.4.1 प्राधिकरण ने प्रतिलाभ की उचित दर (एफआरओआर) के संबंध में स्पाइसजेट की टिप्पणियों को नोट किया।
- 5.4.2 प्राधिकरण ने अवलोकन किया कि सैलेबी ने द्वितीय नियंत्रण अवधि के कैपेक्स के लिए निधि जुटाने के लिए 8.60% की दर से 2250.00 लाख रूपए का ऋण लिया है और आगे तृतीय नियंत्रण अवधि के दौरान 1335.63 लाख रूपए के कैपेक्स का प्रस्ताव किया है, जिसकी व्यवस्था आंतरिक रूप से सृजित होने वाली राशियों के माध्यम से की जाएगी।
- 5.4.3 प्राधिकरण का मत है कि सैलेबी ने पूंजीगत परिसंपत्ति की खरीद/ प्रतिस्थापन के लिए ऋण और ईक्विटी के संयोजन का उपयोग किया है। इसलिए प्राधिकरण ने तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए सैलेबी द्वारा यथाप्रस्तावित एफआरओआर को मानने का निर्णय लिया है।

## **5.5 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए एफआरओआर के संबंध में प्राधिकरण का निर्णय**

- 5.5.1 प्राधिकरण के समक्ष उपलब्ध तात्विक सामग्री और इसके विश्लेषण के आधार पर प्राधिकरण मैसर्स सैलेबी, कोचीन द्वारा तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए यथा प्रस्तावित एफआरओआर को मानने का निर्णय लेता है।

## 6. प्रचालन व्यय

### मैसर्स सैलेबी, कोचीन की एमवाईटीपी के भाग के रूप में तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए प्रचालन व्यय संबंधी प्रस्तुति

- 6.1 निदेश संख्या 4/2010-11 में उल्लिखित सीजीएफ दिशा-निर्देश के खंड 9.4 में दिए गए प्रावधान के अनुसार सेवा प्रदाता(ओं) द्वारा वहन किए जाने वाले प्रचालन और अनुरक्षण व्यय में सुरक्षा पर किया गया व्यय, प्रचालन लागत, अन्य अधिदेशित प्रचालन लागत और सांविधिक प्रचालन लागतें शामिल हैं।
- 6.2 मैसर्स सैलेबी, कोचीन द्वारा की गई प्रस्तुति के अनुसार प्रचालन और अनुरक्षण (ओ एंड एम) व्यय को निम्नलिखित श्रेणियों में विभाजित किया गया है:
- क) पेट्रोल लागतें;
  - ख) प्रशासनिक और सामान्य व्यय;
  - ग) उपयोगिता और बाहरी स्रोत संबंधी लागतें
  - घ) रियायत शुल्क
  - ड) मरम्मत और अनुरक्षण लागतें ;
- 6.3 सैलेबी, कोचीन द्वारा प्रस्तुत वित्त वर्ष 2019-20 और वित्त वर्ष 2020-21 के एसीएस (वार्षिक अनुपालन विवरण) तथा तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26 तक) के अनुमान के अनुसार प्रचालन व्यय (ओपेक्स) नीचे बताए अनुसार है:

**तालिका 4 : मैसर्स सैलेबी द्वारा तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26 तक) के लिए वास्तविक (वित्त वर्ष 2019-20 और वित्त वर्ष 2020-21) तथा अनुमानित राजस्व एवं प्रचालन व्यय**

विवरण	रूप लाख में							CAG R**	YOY % वृद्धि					
	*19-20	* 20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	25-26		20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	25-26
राजस्व	5842.37	1984.88	3123.12	4602.62	6383.48	7399.73	8477.18	6.4 %	-65.9	56.8	47.4	38.7	15.9	14.6
प्रचालन व्यय	5724.46	2446.66	3496.60	4877.44	6392.81	7398.72	8490.97	6.7 %	-57.4	43.5	39.5	31.1	15.7	14.8
पेट्रोल लागत	1824.46	1035.12	1347.02	1732.83	2142.84	2686.38	3171.35	9.6 %	-42.8	29.0	28.6	23.7	25.4	18.1
प्रशासनिक एवं सामान्य लागत	450.66	174.22	195.23	202.28	265.31	270.68	338.13	- 4.6 %	-59.7	7.6	3.6	31.2	2.0	24.9
उपयोगिता एवं बाह्य स्रोत संबंधी लागत	267.72	135.89	128.11	165.59	214.57	231.51	263.11	-0.2 %	-57.5	12.5	29.3	29.6	7.9	13.7
रियायत शुल्क	3131.53	1049.20	1773.17	2720.35	3703.81	4137.56	4639.11	6.7 %	-66.4	68.7	53.4	36.2	11.7	12.1
मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत	50.09	52.21	53.07	56.38	66.27	72.59	79.27	7.9 %	-6.2	13.0	6.2	17.5	9.5	9.2

(\* 2019-20 एवं 2020-21 वास्तविक आंकड़े)

(\*\* 2019-20 से 2025-26 तक की सीएजीआर)

## 6.4 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए प्रचालन व्यय पर स्पाइसजेट की टिप्पणी

- 6.4.1 प्रचालन व्यय पर अपनी टिप्पणियों के संबंध में मैसर्स स्पाइसजेट ने कहा कि कोविड-19 महामारी के बाद सार्वजनिक या निजी क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले सभी संगठनों ने कम खर्च करने के तौर-तरीके अपनाए हैं। केन्द्र और विभिन्न राज्य सरकारों ने अपने स्टाफ का वेतन कम कर दिया है, यहां तक कि केन्द्र सरकार ने भी सभी मंत्रालयों के लिए वित्त वर्ष 2022 की पहली दो तिमाही के लिए अनुमोदित बजट के खर्च का स्तर 20% तक प्रतिबंधित कर

दिया है। निजी क्षेत्र की कंपनियों ने अपना अस्तित्व बनाए रखना सुनिश्चित करने के लिए लागत कम करने के कड़े उपाय कर लिए हैं। एयरलाइनों ने अपनी प्रत्येक संविदा के लिए पुनः बातचीत की है। पायलट सहित कर्मचारियों के वेतन 35% से भी अधिक राशि तक कम कर दिए हैं। बहुत से कर्मचारियों को निकाल दिया है या बिना वेतन के छुट्टी पर भेज दिया गया है।

6.4.2 सैलेबी द्वारा तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए वेतन लागतों और कर्मचारियों की संख्या में वर्ष दर वर्ष प्रस्तावित वृद्धि इस प्रकार है:

विवरण	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26
पे रोल लागत वर्ष दर वर्ष वृद्धि %	-42.80%	29.00%	28.60%	23.70%	25.40%	18.10%
कर्मचारियों की संख्या	399	518	605	715	795	834

6.4.3 मैसर्स स्पाइसजेट ने आगे कहा कि एयरलाइनों सहित विमानन क्षेत्रों को बहुत भारी नुकसान हुआ है और वे अपने प्रचालनात्मक खर्च को पूरा करने के लिए संघर्ष कर रहे हैं तथा वे अपने सहायक स्टाफ को वेतन भी नहीं दे पा रहे हैं। दूसरी ओर सैलेबी को लगता है कि इसी विमानन क्षेत्र में यह अपने स्टाफ को वार्षिक वेतन वृद्धि सहित पूरा वेतन दे देगी, यह बहुत हैरान करने वाली बात है। इसके अतिरिक्त ऐसा प्रतीत होता है कि सैलेबी अपने वर्तमान कर्मचारियों की संख्या में 2026 तक तीन गुणा वृद्धि करना चाहती है, जो कि इसके एटीएम अनुमानों के अनुरूप प्रतीत नहीं होता है। सैलेबी को अपने स्टाफ का वेतन काफी कम करने और वार्षिक वृद्धि कम से कम अगले तीन वर्ष तक रोके रखने की जरूरत है। वेतन खर्च प्रचालन के स्तर के अनुरूप करना आवश्यक है।

6.4.4 मैसर्स स्पाइसजेट ने यह भी कहा कि सभी खर्चों में बढ़ोतरी के बजाय काफी कमी करने के लिए पुनः बातचीत की गई है और सैलेबी को बहुत तेजी से लागतों में काफी कमी करने की जरूरत है।

6.4.5 रॉयल्टी प्रभार/रियायत शुल्क संबंधी अपनी टिप्पणियों में स्पाइसजेट ने कहा कि रॉयल्टी हवाईअड्डा प्रचालक द्वारा किसी भी आधार सेवा के बिना विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत वसूला गया (किसी भी नाम या विवरण से) बाजार पहुंच शुल्क के स्वरूप की होती है। यह ध्यान में रखना समीचीन होगा कि किसी भी नाम या विवरण द्वारा बाजार पहुंच शुल्क यूरोपियन संघ, ऑस्ट्रेलिया आदि सहित अधिकांश वैश्विक अर्थव्यवस्था में नहीं अपनाया जाता है। सैलेबी द्वारा कोचीन हवाईअड्डे पर अदा की जा रही रॉयल्टी/रियायत शुल्क की दर 46% है। सैलेबी द्वारा ये प्रभार एयरलाइनों को भेज दिए जाते हैं। मैसर्स स्पाइसजेट प्राधिकरण से ऐसी रॉयल्टी को समाप्त करने का अनुरोध करती है जिसे किसी भी लागत मद में शामिल किया जा सकता है।

## 6.5 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए प्रचालन व्यय संबंधी स्पाइस जेट की टिप्पणियों पर मैसर्स सैलेबी का जवाब

6.5.1 स्पाइसजेट की प्रचालन व्यय संबंधी टिप्पणियों के जवाब में सैलेबी ने कहा कि कोविड-19 महामारी से न केवल एयरलाइनें बल्कि सैलेबी सहित पूरा विमानन क्षेत्र प्रभावित हुआ है। सैलेबी ने सभी स्तर के सभी कर्मचारियों का वेतन काटने, लीज किरायों की बचत करने के लिए कुछ स्थानों को खाली करने, विक्रेताओं से नियत लागत पर पुनः बातचीत करने आदि जैसे कड़े लागत कटौती के उपाय अपनाए हैं।

6.5.2 सैलेबी ने आगे कहा कि इनमें से अधिकांश कर्मचारी न्यूनतम मजदूरी अधिनियम के दायरे में आते हैं, इसलिए उन्हें संबंधित कानून और विनियमों का पालन करना होगा। कर्मचारियों की संख्या और लागत

प्रचालनों और राजस्व की मात्रा के अनुरूप है। सैलेबी ने अन्य प्रचालन लागतें भी कम की हैं, लेकिन जैसे-जैसे प्रचालन बढ़ेंगे लागत बढ़ती जाएगी और यह प्रचालनों की मात्रा में वृद्धि के अनुरूप है।

- 6.5.3 रॉयल्टी प्रभार/रियायत शुल्क समाप्त करने संबंधी स्पाइसजेट की टिप्पणी के जवाब में सैलेबी ने कहा कि रियायत शुल्क की दर हवाईअड्डा प्रचालक द्वारा निर्धारित की जाती है जिस पर सैलेबी का कोई नियंत्रण नहीं होता। परंतु सैलेबी रॉयल्टी प्रभार/रियायत शुल्क को युक्तिसंगत बनाने और हवाईअड्डा प्रचालक/ प्राधिकरण के स्तर पर उपयुक्त कार्रवाई करने के विचार का समर्थन करती है।

## **6.6 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए प्रचालन खर्च के संबंध में प्राधिकरण की जांच:**

- 6.6.1 प्राधिकरण प्रचालन खर्च संबंधी स्पाइसजेट की टिप्पणियों और रॉयल्टी शुल्क समाप्त करने संबंधी उनके विचारों को नोट करता है।
- 6.6.2 प्राधिकरण ने नोट किया कि वित्त वर्ष 2019-20 में सैलेबी द्वारा प्रस्तुत पे रोल लागत 1824.46 लाख रूपए और कर्मचारियों की संख्या 170 तथा वित्त वर्ष 2020-21 में 399 कर्मचारियों के लिए पेरोल लागत 1043.98 लाख रूपए थी। इस संबंध में प्राधिकरण ने सैलेबी से स्पष्टीकरण मांगा। इसके जवाब में सैलेबी ने दिनांक 30.09.2021 की ई मेल द्वारा बताया कि उन्होंने फार्म 11क में वित्त वर्ष 2019-20 में कर्मचारियों की संख्या गलती से 682 के बजाय 170 लिख दी और सही आंकड़ों को ध्यान में रखने के बाद कर्मचारियों की संख्या में बढ़ोतरी प्रचालनों की मात्रा के अनुरूप है। सैलेबी ने यह भी कहा कि पिछले कुछ वर्षों में उड़ान प्रति कर्मचारी अनुपात में बढ़ोतरी होकर वित्त वर्ष 2020-21 में 12.93 की तुलना में वित्त वर्ष 2025-26 में यह अनुपात 10.16 हो गया है। साथ ही स्टाफ की लागत भी राजस्व के प्रतिशत की तुलना में वित्त वर्ष 2020-21 में 53% से गिरकर वित्त वर्ष 2025-26 में 37% हो गई है।
- 6.6.3 प्राधिकरण ने अवलोकन किया कि वित्त वर्ष 2019-20 में पे रोल लागत 1824.46 लाख रूपए थी जो कोविड-19 महामारी और इंडिगो एयरलाइंस द्वारा शुरू की गई स्व-हैंडलिंग सेवाओं के कारण वित्त वर्ष 2020-21 में काफी अधिक मात्रा में घटकर 1035.12 लाख रूपए हो गई है।
- 6.6.4 प्राधिकरण ने यह भी अवलोकन किया कि मैसर्स सैलेबी ने तृतीय नियंत्रण अवधि के दौरान कर्मचारियों की संख्या में वित्त वर्ष 2021-22 में 518 से वित्त वर्ष 2025-26 में 834 होने की वर्ष दर वर्ष वृद्धि का प्रस्ताव किया है। परंतु कर्मचारियों की संख्या में अनुमानित वृद्धि तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26) के लिए यातायात (संचालित की जाने वाली उड़ान) पूर्वानुमानों में वृद्धि के अनुरूप है। यह भी देखा गया कि राजस्व में वर्ष दर वर्ष प्रतिशत वृद्धि प्रचालनों खर्चों की वर्ष दर वर्ष प्रतिशत वृद्धि से उच्चतर है। साथ ही यह कि सात (07) वर्ष, अर्थात् वित्त वर्ष 2019-20 से वित्त वर्ष 2025-26 तक की पे रोल लागत 9.16% और प्रचालन व्यय सीएजीआर 6.7% है।
- 6.6.5 रॉयल्टी/रियायत शुल्क पर स्पाइसजेट की टिप्पणी के संबंध में प्राधिकरण ने नोट किया कि रियायत करार के अनुसार मैसर्स सैलेबी सीआईएएल को रियायत करार के संलग्नक-I में विनिर्दिष्ट निर्धारण योग्य दर पर छियालीस प्रतिशत (46%) राजस्व हिस्सेदारी/रियायत शुल्क या ग्राउंड हैंडलिंग (जीएचए) द्वारा वसूला गया वास्तविक ग्राउंड हैंडलिंग (जीएच) टैरिफ, जो भी अधिक हो, का भुगतान करेगा।
- 6.6.6 इस संबंध में प्राधिकरण ने रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी/रियायत शुल्क के संबंध में दिनांक 05.04.2018 का आदेश संख्या 01/2018-19 जारी किया, जिसमें प्राधिकरण ने प्रमुख हवाईअड्डों पर कार्गो सुविधा, ग्राउंड हैंडलिंग, विमान में ईंधन की आपूर्ति प्रदान करने वाले स्वतंत्र सेवा प्रदाताओं के लिए “पास थ्रू” व्यय के रूप में हवाईअड्डा प्रचालक को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की राशि तय कर दी है। परंतु यह आदेश उन सभी मामलों में लागू होगा जिनमें प्राधिकरण ‘लाइट टच अप्रोच’ का सहारा न लेने का निर्णय लेता है और लागत बढ़ाने के आधार पर टैरिफ निर्धारण का अनुचित हस्तक्षेप करता है।

- 6.6.7 उपर्युक्त टिप्पणियों को देखते हुए प्राधिकरण ने सैलेबी, कोचीन द्वारा तालिका 4 के अनुसार तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए यथानुमानित प्रचालन व्यय को मानने का निर्णय लिया है।

## **6.7 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए प्रचालन व्यय के संबंध में प्राधिकरण का निर्णय**

- 6.7.1 प्राधिकरण के समक्ष उपलब्ध तात्विक सामग्री और इसके विश्लेषण के आधार पर प्राधिकरण मैसर्स सैलेबी, कोचीन के लिए तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए तालिका 4 के अनुसार प्रचालन व्यय को मानने का निर्णय लेता है।

## 7 वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव

7.1. मैसर्स सैलेबी ने तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26 तक) के लिए बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव प्रस्तुत किया है और निम्न तालिका 5 के अनुसार टैरिफ की प्रतिशतता में वृद्धि का प्रस्ताव किया है:

**तालिका:5 मैसर्स सैलेबी कोचीन द्वारा तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए प्रस्तावित वर्ष दर वर्ष प्रतिशतता (%) वृद्धि**

विवरण	वित्त वर्ष 2021-22			वित्त वर्ष 2022-23			वित्त वर्ष 2023-24			वित्त वर्ष 2024-25			वित्त वर्ष 2025-26			सीएजीआर		
	Pax	Ramp	Full	Pax	Ramp	Full	Pax	Ramp	Full	Pax	Ramp	Full	Pax	Ramp	Full	Pax	Ramp	Full
<b>अंतरदेशीय यात्री उड़ान</b>																		
CODE B1	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.02	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.03	5.01	5.01	2.5%	2.5%	2.5%
CODE B	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	4.99	5.00	5.00	2.5%	2.5%	2.5%
CODE C1 (EMB135)	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.01	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	2.5%	2.5%	2.5%
CODE C1 (EMB170)	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.01	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	2.5%	2.5%	2.5%
CODE C	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	4.99	5.00	5.00	2.5%	2.5%	2.5%
CODE D																		
CODE E	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	2.5%	2.5%	2.5%
CODE F																		
<b>अंतरराष्ट्रीय यात्री उड़ान</b>																		
CODE B1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CODE B	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	2.5%	2.5%	2.5%
CODE C1	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	2.5%	2.5%	2.5%
CODE C	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	2.5%	2.5%	2.5%
CODE D	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	2.5%	2.5%	2.5%
CODE E	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	2.5%	2.5%	2.5%
CODE F		-			-			-			-			-			-	
<b>अंतरदेशीय मालवाहक उड़ान</b>																		
CODE C1		5.00			0.00			5.00			0.00			5.00			2.5%	
CODE C		50.00			0.00			5.00			0.00			5.00			2.5%	
CODE D		95.00			0.00			5.00			0.00			5.00			2.5%	
CODE E		95.00			0.00			5.00			0.00			5.00			2.5%	
CODE F																		
<b>अंतरराष्ट्रीय मालवाहक उड़ान</b>																		
CODE C1		-			-			-			-			-			-	
CODE C		5.00			0.00			5.00			0.00			5.00			2.5%	
CODE D		5.00			0.00			5.00			0.00			5.00			2.5%	
CODE E		5.00			0.00			5.00			0.00			5.00			2.5%	
CODE F																		

## 7.2 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए टैरिफ दरों के संबंध में स्पाइसजेट की टिप्पणियां:

7.2.1 मैसर्स स्पाइसजेट ने कोड सी, कोड डी और कोड ई की टैरिफ दरों में वर्ष दर वर्ष वृद्धि, जो वित्त वर्ष 2021-22 के लिए अंतरदेशीय मालवाहक उड़ानों पर 50% और 95% है, के संबंध में अपनी टिप्पणी में दी और यह सुझाव भी दिया कि वित्त वर्ष 2021-22 में एकबारगी वृद्धि के बजाय यह वृद्धि पूरी नियंत्रण अवधि में की जा सकती है।

- 7.3 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए टैरिफ दरों के संबंध में स्पाइसजेट की टिप्पणियों पर मैसर्स सैलेबी का जवाब:**
- 7.3.1 टैरिफ दरों संबंधी स्पाइसजेट की टिप्पणियों के जवाब में सैलेबी ने कहा कि द्वितीय नियंत्रण अवधि के दौरान कोई भी अंतरदेशीय मालवाहक उड़ान प्रचालित नहीं की गई। कोविड-19 महामारी के पश्चात अंतरदेशीय मालवाहक उड़ानों का प्रचालन शुरू किया गया है। 50% से 95% प्रतिशत की वृद्धि पिछली अनुमोदित टैरिफों के निम्न आधार की वजह से उच्च प्रतीत हो रही है।
- 7.3.2 मैसर्स सैलेबी ने यह भी कहा कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित टैरिफ अधिकतम कीमत है, इसलिए एयरलाइनें सदैव मात्रा, अपेक्षित सेवा आदि के आधार पर अनुमोदित टैरिफ से कम दर के लिए सेवाप्रदाता के साथ बातचीत कर सकती है।
- 7.4 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव के संबंध में प्राधिकरण की जांच**
- 7.4.1 प्राधिकरण ने टैरिफ दरों संबंधी स्पाइसजेट की टिप्पणियों को नोट किया और वित्त वर्ष 2021-22 की टैरिफ दरों की वृद्धि को पूरी नियंत्रण अवधि में अलग-अलग समय के लिए निर्धारित कर दिया।
- 7.4.2 प्राधिकरण ने सैलेबी द्वारा प्रस्तावित टैरिफ दरों की जांच की और पाया कि सैलेबी द्वारा वित्त वर्ष 2021-22 के लिए अंतरदेशीय और अंतरराष्ट्रीय यात्री उड़ानों के साथ-साथ अंतरराष्ट्रीय मालवाहक उड़ानों के लिए प्रस्तावित टैरिफ वृद्धि वित्त वर्ष 2020-21 से 5% अधिक है, जबकि अंतरदेशीय मालवाहक उड़ानों के कोड सी, कोड डी और कोड ई में टैरिफ की प्रस्तावित वृद्धि क्रमशः 50% और 95% है।
- 7.4.3 इसके अतिरिक्त मैसर्स सैलेबी ने तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए वित्त वर्ष 2023-24 के लिए टैरिफ में वित्त वर्ष 2022-23 की तुलना में 5% की वृद्धि तथा वित्त वर्ष 2025-26 के लिए वित्त वर्ष 2024-25 की तुलना में 5% वृद्धि का प्रस्ताव किया है। परंतु सभी श्रेणियों की यात्री एवं मालवाहक उड़ानों के लिए वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26 के लिए प्रस्तावित टैरिफ की सीएजीआर 2.5% है।
- 7.4.4 प्राधिकरण ने अंतरदेशीय यात्री उड़ान के कोड सी और कोड डी तथा कोड ई में प्रस्तावित 50% से 95% की वृद्धि के लिए स्पष्टीकरण मांगा। इसके जवाब में सैलेबी ने कहा कि आज की तारीख तक वे इस श्रेणी की कोई भी उड़ान प्रचालित नहीं कर रहे हैं। इस प्रत्याशा में कि तृतीय नियंत्रण अवधि के दौरान कोई भी एयरलाइन अपनी अंतरदेशीय मालवाहक उड़ानों का संचालन शुरू करने के लिए संपर्क कर सकती है, उन्होंने टैरिफ का प्रस्ताव किया है जो बहुत अधिक प्रतिस्पर्धी है।
- 7.4.5 प्राधिकरण ने सैलेबी द्वारा प्रस्तुत वार्षिक अनुपालन विवरणों (एसीएस) के आधार पर नोट किया कि मैसर्स सैलेबी, कोचीन को वित्त वर्ष 2017-18 में 139.31 लाख रूपए, वित्त वर्ष 2018-19 में 297.57 लाख रूपए, 2019-20 में 282.98 लाख रूपए तथा वित्त वर्ष 2020-21 में 840.75 लाख रूपए की प्रचालन हानि हुई है। मैसर्स सैलेबी, कोचीन द्वारा प्रस्तुत अनुमानित लाभ एवं हानि लेखा (फार्म F-3—लाभ एवं हानि लेखा) के अनुसार प्राधिकरण ने यह भी नोट किया कि मैसर्स सैलेबी को तृतीय नियंत्रण अवधि के सभी वित्त वर्षों में हानि होगी।
- 7.4.6 साथ ही प्राधिकरण ने यह नोट किया कि रियायत करार की वैधता एक (01) वर्ष से भी कम, अर्थात् 12 अगस्त, 2022 तक, है। इसलिए वित्त वर्ष 2021-22 के लिए प्रस्तावित वृद्धि को स्पाइसजेट द्वारा प्रस्तुत की गई टिप्पणी के अनुसार पूरी तृतीय नियंत्रण अवधि में अलग-अलग समय के लिए निर्धारित नहीं किया जा सकता।
- 7.4.7 उपर्युक्त को देखते हुए प्राधिकरण ने मैसर्स सैलेबी एयरपोर्ट सर्विसेज इंडिया प्राइवेट लिमिटेड को तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26) के लिए 01 नवम्बर, 2021 से रियायत करार की वैधता अर्थात् 12 अगस्त, 2022 तक संलग्नक -I के अनुसार संशोधित टैरिफ दर लगाने की अनुमति देने का निर्णय लिया है।
- 7.4.8 प्राधिकरण ने यह भी निर्णय लिया कि टैरिफ दरें संलग्नक- I के अनुसार तृतीय नियंत्रण अवधि के आगामी वर्षों के



लिए जारी रहेगी, बशर्ते कि सीआईएएल के साथ रियायत करार 12 अगस्त, 2022 के बाद भी नवीकृत किया जाए। परंतु वार्षिक अनुपालन विवरण (एसीएस) के आधार पर प्राधिकरण तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए टैरिफ दरों की समीक्षा करेगा।

#### 7.5 तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए वार्षिक टैरिफ प्रस्ताव के संबंध में प्राधिकरण का निर्णय

- 7.5.1 प्राधिकरण इसके समक्ष उपलब्ध तात्विक सामग्री और इसके विश्लेषण के आधार पर संलग्नक-I के अनुसार सैलेबी, कोचीन द्वारा तृतीय नियंत्रण अवधि के लिए प्रदान की जाने वाली ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं की टैरिफ दरों को मानने का निर्णय लेता है।

## आदेश

रिकॉर्ड में उपलब्ध तात्विक सामग्री और मैसर्स सैलेबी द्वारा की गई प्रस्तुति पर ध्यानपूर्वक विचार करने के उपरान्त प्राधिकरण ऐरा अधिनियम, 2008 की धारा 13 (1)(ए) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए एतद्वारा आदेश देता है कि:

- (i) मैसर्स सैलेबी एयरपोर्ट सर्विसेज इंडिया प्राइवेट लिमिटेड द्वारा कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा, कोचीन में प्रदान की जा रही ग्राउंड हैंडलिंग सेवा **“मटीरियल किंतु प्रतिस्पर्धी”** है। इसलिए प्राधिकरण तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26 तक) के लिए टैरिफ के निर्धारण के लिए **‘लाइट टच अप्रोच’** अपनाने का निर्णय लेता है।
- (ii) प्राधिकरण ने मैसर्स सैलेबी एयरपोर्ट सर्विसेज इंडिया प्राइवेट लिमिटेड को तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26 तक) के लिए **“संलग्नक-I”** के अनुसार **1 नवम्बर, 2021** से रियायत करार की वैधता अर्थात् 12 अगस्त, 2022 तक संशोधित टैरिफ लगाने की अनुमति देने का निर्णय लिया।
- (iii) प्राधिकरण ने यह भी निर्णय लिया कि टैरिफ दरें संलग्नक-I के अनुसार तृतीय नियंत्रण अवधि के आगामी वर्षों के लिए जारी रहेगी, बशर्ते कि सीआईएएल के साथ रियायत करार 12 अगस्त, 2022 के बाद भी नवीकृत किया जाए। यदि सीआईएएल 12 अगस्त, 2022 के बाद मैसर्स सैलेबी के साथ रियायत करार का नवीकरण नहीं करता है तो प्रस्तावित टैरिफ रियायत करार के समाप्त होने की तारीख से प्रभावी नहीं रहेगी।
- (iv) निर्धारित टैरिफ वसूल की जाने वाली अधिकतम टैरिफ होगी। अनुमोदित टैरिफ दरों के अतिरिक्त अन्य कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (v) मैसर्स सैलेबी अपने नॉन-शेड्यूल प्रचालनों के लिए टैरिफ दरों को प्राधिकरण द्वारा समान श्रेणी के विमान(नों) के लिए इसके शेड्यूल प्रचालनों के लिए अनुमोदित टैरिफ दर से अधिक नहीं करेगा।
- (vi) हवाईअड्डा प्रचालक इस आदेश का अनुपालन सुनिश्चित करेंगे।

प्राधिकरण की ओर से जारीकर्ता

(कर्नल मनु सूदन)  
सचिव

### सेवामें

मैसर्स सैलेबी एयरपोर्ट सर्विसेज इंडिया प्रा.लि.  
कमरा संख्या सीई 01, इंपोर्ट बिल्डिंग 2, इंटरनेशनल कार्गो टर्मिनल,  
आईजीआई हवाईअड्डा, नई दिल्ली - 110 037  
(मार्फत: श्री मुरली रामचन्द्रन, मुख्य कार्यपालक अधिकारी)

### प्रतिलिपि:

- i. सचिव, नागर विमानन मंत्रालय, राजीव गांधी भवन, सफदरजंग हवाईअड्डा, नई दिल्ली-110003.
- ii. श्री सुहास एस,  
आईएएस प्रबंध निदेशक,  
कोचीन इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड,  
कोच्चि हवाईअड्डा, पो. ऑ. नेदुम्बेसेरी, एर्णाकुलम, केरल -683111

## टैरिफ दर कार्ड

मैसर्स सैलेबी एयरपोर्ट सर्विसेज इंडिया प्राइवेट लिमिटेड – सीआईएएल, कोचीन में ग्राउंड हैंडलिंग सेवा  
तृतीय नियंत्रण अवधि (वित्त वर्ष 2021-22 से वित्त वर्ष 2025-26) के लिए ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं के लिए शेड्यूल/ नॉन शेड्यूल एयरलाइनों द्वारा अदा की जा जाने वाली अधिकतम दर

राशि (रूपयों में)

विवरण	वित्त वर्ष 2021-22			वित्त वर्ष 2022-23			वित्त वर्ष 2023-24			वित्त वर्ष 2024-25			वित्त वर्ष 2025-26		
	Pax	Ramp	Full	Pax	Ramp	Full	Pax	Ramp	Full	Pax	Ramp	Full	Pax	Ramp	Full
<b>अंतरदेशीय यात्री उड़ान</b>															
CODE B	3500	5600	9100	3500	5600	9100	3675	5880	9555	3675	5880	9555	3859	6174	10033
CODE C	11270	20930	32200	11270	20930	32200	11834	21977	33811	11834	21977	33811	12426	23076	35502
CODE D	29295	70525	99820	29295	70525	99820	30760	74051	104811	30760	74051	104811	32298	77754	110052
CODE E	37975	81375	119350	37975	81375	119350	39874	85444	125318	39874	85444	125318	41868	89716	131584
CODE F	42315	108500	150815	42315	108500	150815	44431	113925	158356	44431	113925	158356	46653	119621	166274
<b>अंतरराष्ट्रीय यात्री उड़ान</b>															
CODE B	4550	8450	13000	4550	8450	13000	4778	8873	13651	4778	8873	13651	5017	9317	14334
CODE C	28600	57200	85800	28600	57200	85800	30030	60060	90090	30030	60060	90090	31532	63063	94595
CODE D	41850	100750	142600	41850	100750	142600	43943	105788	149731	43943	105788	149731	46140	111077	157217
CODE E	54250	116250	170500	54250	116250	170500	56963	122063	179026	56963	122063	179026	59811	128166	187977
CODE F	60450	155000	215450	60450	155000	215450	63473	162750	226223	63473	162750	226223	66647	170888	237535
<b>अंतरदेशीय मालवाहक उड़ान</b>															
CODE C	NA	58080	NA	NA	58080	NA	NA	60984	NA	NA	60984	NA	NA	64033	NA
CODE D	NA	85800	NA	NA	85800	NA	NA	90090	NA	NA	90090	NA	NA	94595	NA
CODE E	NA	99000	NA	NA	99000	NA	NA	103950	NA	NA	103950	NA	NA	109148	NA
CODE F	NA	132000	NA	NA	132000	NA	NA	138600	NA	NA	138600	NA	NA	145530	NA
<b>अंतरराष्ट्रीय मालवाहक उड़ान</b>															
CODE C	NA	63360	NA	NA	63360	NA	NA	66528	NA	NA	66528	NA	NA	69854	NA
CODE D	NA	93600	NA	NA	93600	NA	NA	98280	NA	NA	98280	NA	NA	103194	NA
ODE E	NA	112500	NA	NA	112500	NA	NA	118125	NA	NA	118125	NA	NA	124031	NA
CODE F	NA	144000	NA	NA	144000	NA	NA	151200	NA	NA	151200	NA	NA	158760	NA

नोट : उपर्युक्त टैरिफ दरों में लागू सभी कर शामिल नहीं है।