



## हवाईअड्डों पर नीति

स्रोत- नागर विमानन मंत्रालय, भारत सरकार, दिसम्बर 1997

- प्रस्तावना
- राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में हवाईअड्डा अवसंरचना की भूमिका
- नीति के उद्देश्य
- वर्तमान स्थिति
- हवाईअड्डों का प्रस्तावित वर्गीकरण
- हवाईअड्डा अवसंरचना का आधुनिकीकरण एवं अद्यतनीकरण
- ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे
- विमान यातायात सेवाएं
- ग्राउण्ड सुविधाएं
- कार्गो हैंडलिंग
- वाणिज्यिक गतिविधियां
- हवाईअड्डा सुरक्षा
- हवाईअड्डा अवसंरचना का वित्तपोषण
- स्वामित्व एवं प्रबंधन
- निजी क्षेत्र भागीदारी
- केन्द्रीय एवं राज्य सरकारों की भूमिका
- सिविल-मिलिटरी सहयोग
- मानव संसाधन विकास
- पर्यावरणीय मामले
- विनियामक तंत्र
- उपयोगकर्ता एवं समुदाय की भागीदारी
- कानूनी ढांचा

## प्रस्तावना

21वीं शताब्दी की हमारी यात्रा में, जब भारतीय अर्थव्यवस्था वैश्विक अर्थव्यवस्था के साथ अपने आप को एकीकृत करने के लिए तैयार है। अवसंरचना का अद्यतनीकरण एवं आधुनिकीकरण एवं इसका दक्षतापूर्ण उपयोग महत्वपूर्ण है। अब यह माना जा रहा है कि विमानन अभिजात वर्ग का महज परिवहन का माध्यम ना होकर, व्यापार तथा पर्यटन के धारणीय विकास के लिए महत्वपूर्ण है। इस संदर्भ में, विमान परिवहन उद्योग की बढ़ती हुई आवश्यकताओं की प्रत्याशा में हवाईअड्डा अवसंरचना की वृद्धि महत्वपूर्ण है। चूंकि यह पूंजी गहन क्षेत्र है अतः अगले बीस वर्षों के विजन के साथ सापेक्ष योजना की स्पष्ट आवश्यकता है एवं साथ ही सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्रों, दोनों धरलू एवं विदेशी ओर से संयुक्त साधनों को जुटाने की आवश्यकता है।

## राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में हवाईअड्डा अवसंरचना की भूमिका

हवाईअड्डे आर्थिक गतिविधियों का मुख्य केन्द्र होने के नाते राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका रखते हैं। हवाईअड्डा अवसंरचना की गुणवत्ता, जोकि समस्त परिवहन नेटवर्क का महत्वपूर्ण घटक है, देश की अंतरराष्ट्रीय प्रतिद्वंद्विता एवं विदेशी निवेश के बहाव में सीधे योगदान करते हैं। भारत में विमान से ले जाने वाला कार्गो, निर्यात किए जाने वाले कुल कार्गो के 1% से कम है। यह निर्यात के कुल मूल्य का 35% है। कार्गो को संभालने की बेहतर सुविधाएं आयात के बढ़े हुए स्तर का कारण बनती हैं, विशेष रूप से पूंजीगत वस्तुएं एवं महंगे मद्र। इसी तरह, देश के 97% विदेशी पर्यटक विमान से आते हैं एवं पर्यटन देश का दूसरा सबसे बड़ा विदेशी मुद्रा अर्जन करने वाला क्षेत्र है।

1. हवाईअड्डे विश्व में किसी देश के बारे में प्रतिनिधित्व करते हैं। हवाईअड्डों की स्थिति से एक देश के बारे में यात्री अपनी राय बनाते हैं। ये राष्ट्रीय गौरव के संकेत के रूप में प्रभावशाली रूप से काम करते हैं अगर हम इनकी गुणवत्ता और अनुरक्षण के बारे में समुचित ध्यान दें।

2. बहुत से दूरस्थ क्षेत्रों में, देश के पर्वतीय और बहुत ही मुश्किल से पहुंच वाले स्थानों में, हवाईअड्डे बहुत ही शीघ्रता से पहुंचाने वाले एवं कभी-कभी यात्रा का केवल एक ही माध्यम होते हैं विशेष रूप से यह पश्चिमी, उत्तरी एवं उत्तर-पूर्वी सीमाओं पर स्थित संवेदनशील क्षेत्रों के लिए सच है।

3. देश के सभी भागों में निर्बाध परिवहन सुलभ करने के लिए हवाईअड्डों को परिवहन के अन्य माध्यमों जैसे रेलवे एवं राजपथ के साथ एकीकृत करने की आवश्यकता है।

## नीति के उद्देश्य

हालांकि सरकार संपूर्ण नगर विमानन क्षेत्र में एक नीतिगत ढांचा अलग से विकसित कर रही है। हवाईअड्डा अवसंरचना की नीति को हमेशा नागर विमानन की राष्ट्रीय नीति के साथ पढ़ना चाहिए। नीति के उद्देश्य निम्न प्रकार से हैं।

अंतरराष्ट्रीय व्यापार एवं पर्यटन की वृद्धि एवं अन्य राष्ट्रों में देश की इमेज बढ़ाना।

विमान यातायात की वृद्धि को संभालने के लिए मांग से पहले हवाईअड्डा क्षमता को बढ़ाना एवं क्षेत्र के विमान यातायात को अधिक से अधिक प्राप्त करने का प्रयत्न करना।

हवाईअड्डों को उपभोक्ताओं की सुविधाओं के अनुकूल करने के लिए विमान सुविधाओं में वृद्धि तथा ग्राहक संतुष्टि के उच्च स्तर को प्राप्त करना।

अत्याधुनिक विमान यातायात, सुरक्षा एवं संबंधित सेवाएं को आरंभ करके विमान प्रचालनों की पूरी संरक्षा एवं सुरक्षा सुनिश्चित करना।

मल्टी-माडल संपर्क उपलब्ध कराना।

निजी पूंजी एवं प्रबंधन कौशल उपलब्ध करा कर वर्तमान संरचना को बाजार ओरिएन्टेशन उपलब्ध कराना, साधनों की कमी को दूर करना एवं हवाई अड्डों के प्रचालनों में उच्चतर दक्षता एवं उदयम को प्रोत्साहित करना।

मजबूत हवाईअड्डा अवसंरचना के विकास हेतु आर्थिक व्यवहार्यता की आवश्यकता एवं अवसंरचना सुविधाओं की समान क्षेत्रीय वितरण व उद्देश्य में संतुलन बनाए रखना है।

उपरोक्त लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए दूरस्थ और अगम्य क्षेत्रों विशेषकर उत्तर पूर्व, पहाड़ी और द्वीप क्षेत्रों के लिए इंफ्रास्ट्रक्चर के विकास पर विशेष जोर देना, और

सरकारी और उसके पब्लिक सेक्टर यूनिटों के निर्णय लेने की प्रक्रिया में स्पष्टता और पारदर्शिता को प्रोत्साहित करना।

तीव्र गति से बदले हुए विश्वव्यापी परिदृश्य के अनुसार पॉलिसी में अपेक्षित परिवर्तन किए जाए, परिवर्तन की प्रक्रिया प्रगतिशील क्रमबद्ध और सेफ़गार्ड हो।

यह भी देखें कि अन्य देशों में इस दिशा में क्या अर्जित किया है। इस प्रक्रिया के दौरान पाए गए नए वृहत् गैप को सर्वप्रथम समाप्त करना आवश्यक है।

## मौजूदा स्थिति

- देश में इस समय 464 हवाईअड्डे/एयरस्ट्रिप हैं। इनमें से भा.वि.प्रा. 125 हवाईअड्डों और रक्षा एयरफील्डों पर 26 सिविल एंक्लेवों की व्यवस्था करता है और सम्पूर्ण भारतीय एयरस्पेस व निकटतम समुद्री क्षेत्रों के ऊपर विमान यातायात सेवाएं उपलब्ध कराता है।
- वर्ष 2013-14 में सभी भारतीय हवाईअड्डों/सिविल एंक्लेवों द्वारा 46.62 मिलियन घरेलू और 122.29 मिलियन अन्तरराष्ट्रीय यात्रियों और 1.4 मिलियन मीट्रिक टन घरेलू कार्गो व 1.44 मिलियन मीट्रिक टन अन्तरराष्ट्रीय कार्गो सहित 1.54 मिलियन विमान संचालनों को संभाला गया। दिल्ली, मुंबई, चेन्नई, बंगलौर, कोलकाता, हैदराबाद, कोचीन, अहमदाबाद, गोवा व पुणे स्थित दस हवाईअड्डों द्वारा 77.6% यातायात संभाला गया। वर्तमान समय में विभिन्न एयरलाइनें केवल 90 हवाईअड्डों के माध्यम से प्रचालन कर रही हैं। शेष अनुप्रयुक्त हैं, यहां से कभी-कभी विमानों का प्रचालन होता है।
- भारतीय हवाईअड्डों पर विमान यातायात हेतु एक विशेष पद्धति अपनाई जाती है सिवाय इसके कि कुछ हवाईअड्डे यातायात की मात्रा के अनुसार अपनी स्थितियों में परिवर्तन करते हैं। वर्ष 2013-14 के दौरान अन्तरराष्ट्रीय, घरेलू और कुल यात्री यातायात का हवाईअड्डेवार प्रतिशत शेयर 'मैगनिट्यूड के नीचे के क्रम में फिलहाल इस प्रकार से हैं:-

यात्री यातायात का शेयर							
प्रमुख 45 हवाईअड्डों पर यात्रियों की संख्या							
क्रम संख्या	हवाईअड्डा	यात्रियों की संख्या					
		अन्तरराष्ट्रीय	प्रतिशत शेयर	घरेलू	प्रतिशत शेयर	कुल	प्रतिशत शेयर
1.	दिल्ली (डी आई ए एल)	12681309	27.2	24195677	19.8	36876986	21.8
2.	मुम्बई (एम आई ए एल )	10340709	22.2	21880686	17.9	32221395	19.1
3.	चेन्नई	4537677	9.7	8358378	6.8	12896055	7.6
4.	बैंगलोर (बी आई ए एल)	2634726	5.7	10234104	8.4	12868830	7.6
5.	कोलकाता	1765013	3.8	8335219	6.8	10100232	6.0
<b>05 हवाईअड्डों का कुल</b>		<b>31959434</b>	<b>68.6</b>	<b>73004064</b>	<b>59.7</b>	<b>104963498</b>	<b>62.1</b>
6.	हैदराबाद (जीएचआईएल)	2442980	5.2	6210804	5.1	8653784	5.1
7.	कोचीन (सीआईएल)	3272350	7.0	2110766	1.7	5383116	3.2
8.	अहमदाबाद	997771	2.1	3566454	2.9	4564225	2.7
9.	गोवा	736340	1.6	3149112	2.6	3885452	2.3
10.	पुणे	101141	0.2	3495543	2.9	3596684	2.1
<b>10 हवाईअड्डों का कुल</b>		<b>39510016</b>	<b>84.8</b>	<b>91536743</b>	<b>74.8</b>	<b>131046759</b>	<b>77.6</b>

11.	तिरुवनन्तपुरम	1948549	4.2	985885	0.8	2934434	1.7
12.	कालीकट	2179200	4.7	258447	0.2	2464647	1.5
13.	लखनऊ	440148	0.9	1872143	1.5	2312291	1.4
14.	गुवाहाटी	24633	0.1	2171912	1.8	2196545	1.3
15.	श्रीनगर	17380	0.0	1985806	1.6	2003186	1.2
<b>15 हवाईअड्डों का कुल</b>		<b>44119926</b>	<b>94.6</b>	<b>98837936</b>	<b>80.8</b>	<b>142957862</b>	<b>84.6</b>
16.	जयपुर	258876	0.6	1723075	1.4	1981951	1.2
17.	भुवनेश्वर	0	0.0	1335832	1.1	1335832	0.8
18.	मंगलौर	442291	0.9	841376	0.7	1283667	0.8
19.	नागपुर (एमआईपीएल)	43581	0.1	1220256	1.0	1263837	0.7
20.	कोयम्बतूर	119565	0.3	1124743	0.9	1244308	0.7
<b>20 हवाईअड्डों का कुल</b>		<b>44984239</b>	<b>96.5</b>	<b>105083218</b>	<b>85.9</b>	<b>150067457</b>	<b>88.8</b>
21.	इंदौर	4114	0.0	1109959	0.9	1114073	0.7
22.	चंडीगढ़	0	0.0	1049397	0.9	1049397	0.6
23.	पटना	0	0.0	1045237	0.9	1045237	0.6
24.	अमृतसर	307481	0.7	724340	0.6	1031821	0.6
25.	त्रिची	896312	1.9	119513	0.1	1015825	0.6
<b>25 हवाईअड्डों का कुल</b>		<b>46192146</b>	<b>99.1</b>	<b>109131664</b>	<b>89.2</b>	<b>155323810</b>	<b>92.0</b>
26.	विशाखापट्टनम	72074	0.2	940448	0.8	1012522	0.6
27.	जम्मू	0	0.0	845555	0.7	845555	0.5
28.	रायपुर	0	0.0	839534	0.7	839534	0.5
29.	वाराणसी	90729	0.2	735553	0.6	826282	0.5
30.	अगरतला	0	0.0	824496	0.7	824496	0.5
<b>30 हवाईअड्डों का कुल</b>		<b>46354949</b>	<b>99.4</b>	<b>113317250</b>	<b>92.7</b>	<b>159672199</b>	<b>94.5</b>
31.	पोर्टब्लेयर	0	0.0	757009	0.6	757009	0.4
32.	बागडोगरा	33933	0.1	687432	0.6	721365	0.4
33.	वडोदरा	0	0.0	686235	0.6	686235	0.4
34.	मदुरै	133889	0.3	536689	0.4	670578	0.4
35.	इम्फाल	590	0.0	628176	0.5	628766	0.4
<b>35 हवाईअड्डों का कुल</b>		<b>46523361</b>	<b>99.8</b>	<b>116612791</b>	<b>95.4</b>	<b>163136152</b>	<b>96.6</b>
36.	रांची	6549	0.0	510457	0.4	517006	0.3
37.	औरंगाबाद	6457	0.0	441460	0.4	447917	0.3
38.	उदयपुर	0	0.0	435197	0.4	435197	0.3
39.	भोपाल	3776	0.0	425904	0.3	429680	0.3
40.	लेह	0	0.0	330001	0.3	330001	0.3
<b>40 हवाईअड्डों का कुल</b>		<b>46540143</b>	<b>99.8</b>	<b>118755810</b>	<b>97.1</b>	<b>165295953</b>	<b>97.9</b>
41.	देहरादून	0	0.0	306944	0.3	306944	0.2
42.	राजकोट	0	0.0	306441	0.3	306441	0.2
43.	जोधपुर	0	0.0	303678	0.2	303678	0.2
44.	तिरुपति	0	0.0	2172095	0.2	2172095	0.2
45.	डिब्रूगढ़	0	0.0	248393	0.2	248393	0.1
<b>45 हवाईअड्डों का कुल</b>		<b>46540143</b>	<b>99.8</b>	<b>120193361</b>	<b>98.3</b>	<b>166733504</b>	<b>98.7</b>
<b>अन्य हवाईअड्डे</b>		<b>77350</b>	<b>0.2</b>	<b>2103318</b>	<b>1.7</b>	<b>2180668</b>	<b>1.3</b>
<b>कुल</b>		<b>46617493</b>	<b>100</b>	<b>122296679</b>	<b>100</b>	<b>168914172</b>	<b>100</b>

**हवाईअड्डेवार विमान प्रचालन के प्रकार**

क्रम संख्या	हवाईअड्डा	विमान प्रचालन के प्रकार
1.	अहमदाबाद	ए330/बी777/बी737-900/ए-320
2.	अमृतसर	बी776/बी787/बी757/ए-321
3.	आगरा	ए-320
4.	अगरतला	ए-320
5.	अगाती	एटीआर

6.	ऐजवाल	ए-319
7.	एलाहाबाद	डीएच8/सीआर7/एटीआर-42
8.	औरंगाबाद	ए-321/ए-319
9.	बेलगांव	डीएच8(क्यू400)
10.	भुवनेश्वर	बी737-800/ए-320
11.	वडोदरा	बी737-800/ए-320
12.	भुज	बी737-800
13.	भोपाल	ए-321/ बी737-800
14.	भावनगर	बी737-700
15.	बागडोगरा	ए-320/ए-321
16.	कालीकट	ए330/बी747-400/बी777-200/ए-320/ए-321
17.	चेन्नई	बी747/ए330/बी777/बी737-900/ए-320
18.	चंडीगढ़	ए-321/बी737-800
19.	कोयम्बतूर	ए-321/बी737-900/ए-320
20.	देहरादून	बी737-800
21.	धर्मशाला	डीएच8/एटीआर72
22.	डिब्रूगढ़	ए-319/ए-320
23.	द्वीव	एटीआर72
24.	दीमापुर	ए-319/ए-320
25.	गया	ए-319/बी737/ए-320
26.	गुवाहाटी	ए-319/बी737-800/ए-320
27.	गोवा	ए-321/बी747/बी777/ए-320
28.	गोरखपुर	एटीआर72
29.	ग्वालियर	सीआरजे
30.	हबली	डीएच8(क्यू400)
31.	इंदौर	ए-320/बी737-800
32.	इम्फाल	ए-320/ए-319/बी737-800
33.	जबलपुर	डीएच8/सीआरजे
34.	जयपुर	बी737-900/ए-320
35.	जम्मू	ए-320/ए-319/बी737-800
36.	जामनगर	ए-319
37.	जोधपुर	ए-319/बी737-800
38.	जोरहाट	बी737-800
39.	कानपुर	एटीआर
40.	खजुराहो	ए-319/बी737-800
41.	कोलकाता	ए330/बी777/ बी737-800/बी737-900
42.	कुल्लू	एटीआर-42
43.	लेह	ए-320/ए-319
44.	लखनऊ	ए330/ए-320/ए-321/ बी737-800/बी737-900
45.	लुधियाना	एटीआर
46.	मदुरै	ए319/ए-321/बी737-800/ए-320
47.	मंगलोर	ए-321/बी737-800
48.	मैसूर	डीएच8(क्यू400)
49.	पटना	ए319/बी737-800/ए-320
50.	पोर्टबलेयर	ए321/बी737-800/ए-320
51.	पोरबंदर	एटीआर-72
52.	राजकोट	ए319/बी737-800
53.	राजमुंद्री	डीएच8(क्यू400)/एटीआर72
54.	रायपुर	बी737-800/ए-320
55.	रांची	ए321/बी737-800/ए-320
56.	शिलोंग	एटीआर
57.	सिलचर	ए319/ ए-320
58.	सूरत	बी737-800
59.	श्रीनगर	ए321/बी737-900/ए-320
60.	तूतीकोरन	डीएच8(क्यू400)
61.	तिरुपति	ए321/बी737-800

62.	त्रिवेन्द्रम	ए-340/ए-330/ए-321
63.	तिरुचिरापल्ली	ए321/बी737-900/ए-320
64.	उदयपुर	ए319/बी737-800
65.	विजयवाडा	ए319/बी737-800
66.	वाराणसी	ए321/बी737-900/ए-320
67.	विजाग	ए321/बी737-800/ए-319/ए-320

**फिलहाल हवाईअड्डों को निम्नलिखित ढंग से श्रेणीबद्ध किया गया है:-**

**1. अन्तरराष्ट्रीय हवाईअड्डे:-** इन्हें अन्तरराष्ट्रीय हवाईअड्डे घोषित किया गया है और ये भारतीय और विदेशी वाहकों द्वारा अनुसूचित अन्तरराष्ट्रीय प्रचालनों के लिए उपलब्ध हैं। इस समय मुंबई, दिल्ली, चेन्नई, कोलकाता, हैदराबाद, बंगलौर, नागरपुर, कोचीन, तिरुवनन्तपुरम, अहमदाबाद, अमृतसर, गुवाहाटी, जयपुर, गोवा, कालीकट, श्रीनगर, पोर्टब्लेयर, लखनऊ, वाराणसी, तिरुचिरापल्ली, मंगलौर, कोयम्बतूर, भुवनेश्वर और इम्फाल हवाईअड्डे इस श्रेणी में हैं।

**2. कस्टम हवाईअड्डे:-** इन हवाईअड्डों पर विदेशी पर्यटकों और कार्गो चार्टर उड़ानों द्वारा सीमित अन्तरराष्ट्रीय प्रचालनों के लिए कस्टम व आप्रवासन सुविधाएं उपलब्ध हैं। इनमें गया, पटना, मदुरै, पुणे, बागडोगरा, चण्डीगढ़ और विशाखापट्टनम शामिल हैं।

**3. घरेलू हवाईअड्डे:-** अन्य सभी हवाईअड्डे इस श्रेणी में शामिल हैं।

4) **रक्षा हवाई अड्डे पर सिविल एंक्लेव :-**

रक्षा एयरफील्डों में 26 सिविल एंक्लेव हैं।

#### भावी प्रवृत्ति

भावी यातायात मांग का विश्लेषण करने का उत्तम टूल विमान यातायात सांख्यिकी और यातायात भविष्यवाणी हैं। विमान यातायात भविष्यवाणी ग्रोथ परिदृश्य की संभाव्य तस्वीर पेश करती है और इससे विमान यातायात प्रबंधन की वर्तमान स्थिति को मानीटरिंग करने का पूर्वानुमान तथा हवाई अड्डा योजना, विस्तार नवीकरण आदि जैसी भावी विकास अपेक्षाओं की योजना बनाने में उच्च प्रबंधन की सहायता मिलती है। अंतरराष्ट्रीय परामर्शदाता और ए ए आई द्वारा की गई यातायात भविष्यवाणी का तुलनात्मक विवरण निम्न प्रकार से दिया गया है।

द्वारा भविष्यवाणी की गई		श्रेणी	यात्री	भाड़ा	वायुयान संचलन	अवधि
आईएटीए	इंडिया	अंतरराष्ट्रीय	6.8%	लागू नहीं	लागू नहीं	2012-2016
		घरेलू	13.1%	लागू नहीं	लागू नहीं	
एसीआई	इंडिया	कुल	8.0%	लागू नहीं	लागू नहीं	2012-2016
	वैश्विक	कुल	4.1%	4.5%	2.9%	
	एशिया पेसिफिक	कुल	6.0%	5.8%	5.0%	
आईसीएओ	एशिया पेसिफिक	कुल	5.8%	8.0%	लागू नहीं	2005-25
एयरबस	वैश्विक	कुल	4.7%	4.9%	लागू नहीं	2011-2031
सीएपीए	इंडिया	अंतरराष्ट्रीय	8.4%	लागू नहीं	लागू नहीं	2014-23
		घरेलू	11.9%	लागू नहीं	लागू नहीं	
		कुल	11.0%	लागू नहीं	लागू नहीं	
ए ए आई	इंडिया	अंतरराष्ट्रीय	6.0% to 7.0%	5.0% to 8.0%	5.0% to 6.0%	2014-23
		घरेलू	5.0% to 10.0%	5.0% to 8.5%	4.0% to 8.0%	
		कुल	5.3% to 9.2%	5.0% to 8.2%	4.2% to 7.6%	

बेस वर्ष 2012-13 में सभी भारतीय हवाई अड्डों के लिए एक साथ की गई यातायात भविष्यवाणी नीचे दी गई है। :-

#### विमान यातायात भविष्यवाणी - एक साथ सभी भारतीय हवाई अड्डों के लिए

वर्ष	विमान संचलन			यात्री			भाड़ा		
	अंतरराष्ट्रीय	घरेलू	कुल	अंतरराष्ट्रीय	घरेलू	कुल	अंतरराष्ट्रीय	घरेलू	कुल
2012-13 (बेस वर्ष)	313.91	1164.90	1478.81	43.03	116.37	159.40	1406.33	784.22	2190.55
वृद्धि दर	5.0%	4.0%	4.2%	6.0%	5.0%	5.3%	5.0%	5.0%	5.0%
2013-	329.60	1211.50	1541.10	45.61	122.19	167.80	1476.65	823.43	2300.08

14									
2013-14	335.95	1200.64	1536.59	46.62	122.29	168.91	1443.04	836.08	2279.12
2014-15	346.08	1259.96	1606.04	48.65	128.30	176.65	1550.48	864.60	2415.08
2015-16	363.39	1310.35	1673.74	51.25	134.71	185.96	1628.00	907.83	2535.84
2016-17	381.56	1362.77	1744.33	54.32	141.45	195.77	1709.40	953.22	2662.63
2017-18	400.64	1417.28	1817.92	57.58	148.52	206.10	1794.87	1000.89	2795.76
वृद्धि दर	6.0%	8.0%	7.6%	7.0%	10.0%	9.2%	8.0%	8.5%	8.2%
2018-19	424.67	1530.66	1955.34	61.61	163.37	224.99	1938.46	1085.96	3024.42
2019-20	450.15	1653.11	2103.27	65.93	179.71	245.64	2093.54	1178.27	32781.81
2020-21	477.16	1785.36	2262.53	70.54	197.68	268.22	2261.02	1278.42	3539.44
2021-22	505.79	1928.19	2433.99	75.48	217.45	292.93	2441.90	1387.09	3828.99
2022-23	536.14	2082.45	2618.59	80.76	239.19	319.96	2637.26	1504.99	4142.25

एक साथ सभी भारतीय हवाई अड्डों के लिए उक्त की गई यातायात भविष्यवाणी का सार इस प्रकार से है :-

#### विमान संचलन

अंतरराष्ट्रीय : बेस वर्ष 2012-13 के साथ अर्न्तराष्ट्रीय विमानन संचलन प्रारम्भिक पांच वर्षों में (अर्थात 2013-14 से 2017-18 तक) 5.0% की दर से और उससे अगले पांच वर्षों में (अर्थात 2018-19 से 2022-23 तक) 6% की दर से बढ़ने की संभावना है ।

#### घरेलू :

सभी भारतीय हवाई अड्डों पर एक साथ घरेलू विमान संचलन 2017-18 तक 4% की दर से और 2018-19 से 2022-23 की अवधि के लिए 8% की दर से बढ़ने की भविष्यवाणी की गई ।

अंतरराष्ट्रीय व घरेलू दोनों के विमान संचलनों की 2013-14 से 2017-18 तक 4.2% तथा 2018-19 से 2022-23 तक 7.6% की दर से बढ़ने की संभावना है ।

#### यात्री यातायात

अंतरराष्ट्रीय :- अंतरराष्ट्रीय यात्री यातायात 2013-14 से 2017-18 तक के प्रारम्भिक पांच वर्षों में 6% की दर से और अगले पांच वर्षों में अर्थात 2018-19 से 2022-23 के लिए 7% की दर से बढ़ने की संभावना है ।

घरेलू :- घरेलू यात्री यातायात की विकास दर 2017-18 तक 5% की दर से और 2018-19 से 2022-23 तक अवधि के लिए 10% की दर से बढ़ने की भविष्यवाणी की गई है ।

कुल यात्री यातायात :- (अंतरराष्ट्रीय व घरेलू दोनों) वर्ष 2013-14 से 2017-18 तक 5.3% और वर्ष 2018-19 से 2022-23 तक 9.2% की दर से बढ़ने की भविष्यवाणी की गई है ।

#### मालभाड़ा यातायात :-

अंतरराष्ट्रीय : अंतरराष्ट्रीय मालभाड़ा यातायात 2017-18 तक 5% की दर से और 2018-19 से 2022-23 तक की अवधि के लिए 8% की दर से बढ़ने की संभावना है ।

घरेलू :- घरेलू मालभाड़ा यातायात 2013-14 से 2017-18 तक 5% की दर से और 2018-19 से 2022-23 तक की अवधि के लिए 8.5% की दर से बढ़ने की संभावना है ।

कुल मालभाड़ा यातायात (अंतरराष्ट्रीय एवं घरेलू) की 2013-14 से 2017-18 तथा 2018-19 से 2022-23 की अवधियों हेतु क्रमशः 5.0% तथा 8.2% की वृद्धि की संभावना व्यक्त की गई है ।

#### हवाई अड्डों का प्रस्तावित वर्गीकरण:-

भविष्य की संभावनाओं के अनुसार हवाई अड्डों की क्षमता को बढ़ाने के लिए हवाई अड्डों को निम्न प्रकार से पुनर्वर्गीकृत किया जाना प्रस्तावित है :-

(क) अंतरराष्ट्रीय केन्द्र : इस वर्ग में "अंतरराष्ट्रीय केन्द्र" होंगे जिसमें वर्तमान "अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे" तथा वे हवाई अड्डे शामिल होंगे जो इस

प्रकार की उन्नति के लिए योग्य हैं। इसमें वर्तमान में दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई, कलकत्ता और तिरुवनंतपुरम हवाई अड्डे शामिल हैं। बेंगलोर, हैदराबाद, अहमदाबाद, अमृतसर और गुवाहाटी हवाई अड्डों को भी इस सूची में तब शामिल किया जाएगा जब सुविधाएं वांछित स्तर तक उन्नत हो पाएंगी। अंतरराष्ट्रीय केन्द्रों का उपयोग अंतरराष्ट्रीय यातायात को भीतरी क्षेत्रों में विस्तृत करने में किया जाएगा। इन हवाई अड्डों पर सुविधाएं विश्वस्तरीय होंगी, जिसमें अंतरराष्ट्रीय व घरेलू यात्रियों से सुविधाजनक संपर्क, होटल जैसी हवाई अड्डा अवसंरचना, शापिंग क्षेत्र, सम्मेलन एवं मनोरंजन सुविधाएं, विभाग अनुरक्षण बेस आदि शामिल हैं।

(ख) क्षेत्रीय केन्द्र :- देश के भीतरी क्षेत्रों में विमान संपर्क उपलब्ध कराने के लिए सरकार छोटे विमानों के आधार पर क्षेत्रीय एयरलाइंस को विकसित करने हेतु प्रोत्साहित कर रही है। क्षेत्रीय केन्द्र क्षेत्रीय एयरलाइंस हेतु प्रचालन बेस के रूप में कार्य करेंगे तथा आदर्श हवाई अड्डों के लिए निर्धारित सभी सुविधाओं से युक्त होंगे जिसमें सीमित अंतरराष्ट्रीय यातायात को संभालने की क्षमता भी होगी। क्षेत्रीय केन्द्रों की पहचान आरंभ-अंत सर्वेक्षणों, यातायात मांग तथा एयरलाइंस की आवश्यकताओं के आधार पर होगी। राज्य सरकारें क्षेत्रीय एयरलाइंस की सह-प्रायोजक के रूप में करीब से जुड़ी होंगी।

ग) अन्य प्रचालन हवाई अड्डे :- ये इस प्रकार विकसित किए जाएंगे कि व्यक्तिगत मांग के आधार पर यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने में लागत प्रभावी सिद्ध हो सके।

2) हवाई अड्डों की वस्तुस्थिति का पुनरीक्षण एक विशेषज्ञ समिति की संस्तुति के आधार पर पांच वर्षों की अवधि में किया जाएगा। अंतरराष्ट्रीय केन्द्रों की अनुमति केबिनेट के पूर्व अनुमोदन से दी जाएगी। यह स्पष्ट किया जाता है कि द्विपक्षीय समझौते के उद्देश्य से अंतरराष्ट्रीय केन्द्रों की स्थिति "अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों" जैसी होगी।

#### विमानपत्तन अवसंरचना का आधुनिकीकरण तथा उन्नयन

1. इकाओं स्टैण्डर्ड व संस्तुत पद्धतियों तथा हवाई अड्डों को अंतरराष्ट्रीय व क्षेत्रीय केन्द्रों के स्तर पर उन्नत करने की आवश्यकताओं को देखते हुए चयनित हवाई अड्डों के विकास हेतु आपरेटिंग एजेंसी द्वारा विस्तृत मास्टर प्लान तैयार किए जाएंगे। ऐसे मास्टर प्लान का कार्यान्वयन सर्वोत्तम विशेषज्ञों द्वारा भविष्य की आवश्यकताओं को देखते हुए किया जाएगा। भविष्य का सभी उन्नयन व आधुनिकीकरण सामान्यतः मास्टर प्लान के अनुसार ही किया जाएगा। यदि मास्टर प्लान से कोई विचलन होता है तो इसके लिए आपरेटिंग एजेंसी के निदेशक मण्डल तथा इस उद्देश्य हेतु नियुक्त संवैधानिक सरकारी एजेंसी से अनुमोदन लिया जाएगा।
2. विभिन्न उन्नयन व आधुनिकीकरण योजनाओं हेतु राशि निर्धारित करते समय सुरक्षा, यात्री सुविधाएं, विमान एवं कार्गो हैंडलिंग को प्राथमिकता दी जाएगी।
3. विमान यातायात एक समय-संवेदी बाजार है। अतः हवाई अड्डों तक भूमि पहुँच उत्तम होनी चाहिए तथा नगर योजनाकारों को भूमि यातायात विकास योजनाएं बनाते समय विमानपत्तन संबंधी आवश्यकताओं पर निरंतर ध्यान देना चाहिए।

रेल सेवाओं को हवाई अड्डों से जोड़ने की दिशा में बल दिए जाने की आवश्यकता है

क्योंकि अन्य देशों की अपेक्षा भारत में इसका अभाव है।

4. हेलीकाप्टर छोटे मार्गों हेतु एक सीधा और तीव्र यातायात साधन है इसलिए यह विशेषतः व्यापारियों में बहुत लोकप्रिय है। अपतटीय क्षेत्रों में तेल अनुसंधान एवं उत्पादन, दूरस्थ, पहाड़ी तथा दुर्गम क्षेत्रों में अनाज तथा आवश्यक वस्तुएं पहुंचाने के लिए महानगरों में यातायात प्रबंधन हेतु आदि कई क्षेत्रों में हेलीकाप्टर प्रचालन की काफी संभावनाएं हैं। हेलीकाप्टर उद्योग को बढ़ावा देने के लिए हेलीपोर्ट निर्माण हेतु एक सुनियोजित कार्यक्रम तैयार किया जाएगा।

5.

#### ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे

1. इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि वर्तमान में हवाई अड्डों की पर्याप्त संख्या है तथा उनमें से बहुत से व्यवहार्य नहीं हैं, सरकार से पूर्व अनुमति प्राप्त किए बिना सार्वजनिक अथवा निजी क्षेत्र में सामान्यतः ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे तैयार नहीं किए जाएंगे। निजी आपरेटरों द्वारा चलाए जा रहे अन्य हवाई अड्डों की कैटेगरी के संबंध में वर्तमान में दी जा रही डीजीसीए अनुमति ही पर्याप्त रहेगी।
2. ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों की अनुमति वहीं दी जाएगी जहां वर्तमान हवाई अड्डा, यातायात की भविष्य की मांग को पूरा करने में असमर्थ है अथवा यातायात का एक नया केन्द्र पूर्ण व्यवहार्यता के साथ उत्पन्न हो पाता है। वर्तमान हवाई अड्डे के विकल्प अथवा समकालिक प्रचालन के रूप में अनुमति दी जा सकती है। इस पहलू का निविदा आमंत्रण सूचना में स्पष्ट उल्लेख होना चाहिए।
3. वर्तमान हवाई अड्डों के 150 किमी की हवाई दूरी के भीतर सामान्यतः किसी ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे की अनुमति नहीं दी जाएगी। जहां एक ही शहर में अथवा कम दूरी पर दूसरे हवाई अड्डे की अनुमति दी जाती है। वहां दोनों हवाई अड्डों के बीच यातायात के बंटवारे के मापदण्ड स्पष्ट होंगे।
4. ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे की अनुमति देते समय सरकार यह निर्णय लेगी कि यह सार्वजनिक या निजी क्षेत्र अथवा संयुक्त उद्यम के रूप में तैयार किया जाएगा।

5. जहां भी सरकार आर्थिक व्यवहार्य न होने पर भी सामाजिक आधार पर भाविप्रा के माध्यम से ग्रीनफील्ड हवाई अड्डा तैयार करने का निर्णय लेती है, तो शुरुआती पूंजी निवेश और आवर्ती नुकसान को पूरा करने के लिए भाविप्रा को उचित अनुदान सहायता दी जाएगी।

## विमान यातायात सेवाएं :-

भाविप्रा भारतीय वायु क्षेत्र तथा सीमावर्ती समुद्री क्षेत्रों में इकाओ स्टैण्डर्ड व संस्तुत पद्धतियों के अनुसार विमान यातायात सेवाएं उपलब्ध कराएगा ।

2. **नई सीएनएस/एटीएम प्रणालियां :-** भाविप्रा की योजना तथा इकाओ की क्षेत्रीय योजना के अनुसार प्राथमिकता के आधार पर शुरू की जाएंगी । ये भारतीय वायुक्षेत्र को पूरी कवरेज सुनिश्चित करेंगी ।
3. भारतीय वायुक्षेत्र पर संयुक्त निगरानी हेतु बड़े नागरिक-सैन्य संपर्क की आवश्यकता होगी । नागरिक एवं रक्षा हवाई अड्डों पर विमान यातायात नियंत्रण सेवाओं में एकरूपता सुनिश्चित करने के लिए नागरिक/सैन्य विमान यातायात सेवाओं को एकीकृत कर विकसित किया जाएगा । उच्च स्तर की विमान सुरक्षा प्राप्त करने के लिए जहां यातायात के कारण ऐसा किया जाना न्याय संगत हो, वहां सुरक्षा अधिकारियों के साथ निकट संपर्क करते हुए एकदिशीय विमान गलियारे की अवधारणा शुरू की जाएगी । नागरिक एवं सैन्य हवाई अड्डा प्राधिकारियों के पास उपलब्ध दिक्चालन उपकरणों एवं रडार का अधिकतम उपयोग किया जाएगा ताकि संपूर्ण मार्ग दिक्चालन एवं निगरानी सुविधाओं को बढ़ाया जा सके ।
4. सुरक्षा की दृष्टि से देश की सभी उड़ानों के निरीक्षण हेतु एक केन्द्रीय नियंत्रण इकाई की स्थापना की जाएगी ।
5. भाविप्रा के स्वामित्व अथवा उसके द्वारा प्रचालित हवाई अड्डों पर विमान यातायात नियंत्रण उपस्कर भाविप्रा अथवा संबंधित हवाई अड्डा प्रचालक द्वारा लगाए जाएंगे । विमान यातायात नियंत्रण सेवाएं सामान्यतः भाविप्रा द्वारा उपलब्ध कराई जाएंगी तथा अप्रोच एवं विमानक्षेत्र नियंत्रण सेवाएं हवाई अड्डा प्रचालकों द्वारा नियुक्त लाइसेंसशुदा विमान यातायात नियंत्रकों द्वारा उपलब्ध कराई जाएंगी ।

## भूमि सुविधाएं

1. गति विमान यातायात का मुख्य घटक है । भाविप्रा यात्री एवं कार्गो हैण्डलिंग के विभिन्न क्षेत्रों में मानक स्थापित करेगा ताकि इकाओ मानक तथा विश्व के विभिन्न हवाई अड्डों के समान मानक प्राप्त किए जा सकें । इसके लिए प्रक्रियाओं को सरल बनाया जाएगा, ऐसे विनियम जो यातायात के प्रचालन को विलंबित अथवा बाधित करते हैं उनका पुनरीक्षण किया जाएगा, तथा विमान के भूमि पर होने वाले विलंब को न्यूनतम करने के प्रयास किए जाएंगे ।
2. यात्रियों तथा कार्गो के ठहरने का समय बिल्कुल कम किया जाएगा ताकि वर्तमान हवाई अड्डों की क्षमता बढ़ सके । लघु अवधि का उद्देश्य यह है कि आने वाले अंतरराष्ट्रीय यात्रियों को आगमन के 45 मिनट के भीतर क्लीयर किया जाए तथा प्रस्थान करने वाले यात्रियों को चेक-इन समय सहित 60 मिनट में क्लीयर किया जाए । घरेलू उड़ानों के लिए इसी प्रकार क्रमशः 30 मिनट और 45 मिनट के लक्ष्य रखे जाएंगे ।
3. स्वचालन और कम्प्यूटरीकरण की शुरुआत, मोबाइल चेक-इन काउंटर, उत्प्रवासन/अप्रवासन तथा सुरक्षा जांच में सुधार, बैगेज एवं ग्राउंड हैण्डलिंग सेवाओं का मशीनीकरण, एयरोब्रिज का प्रावधान, यात्रियों के टर्मिनलों के बीच स्थानांतरण हेतु बेहतर सुविधाओं की शुरुआत कार्गो टर्मिनल के सुधार, विमानों के बंचिग होने में कमी तथा प्रचालन एवं अनुरक्षण सुविधाओं को ठेके पर देकर तकनीकी एवं अन्य सुधार किए जाएंगे । तकनीकी नवाचारों जैसे नए वृहत विमानों को खड़ा करने के लिए हवाई अड्डा डिजाइन में नए प्रस्तावों की आवश्यकता है । निर्माण तकनीक तथा वास्तुशिल्पीय सुझावों को वैश्विक लागू मानकों के अनुसार अद्यतित करने की आवश्यकता है ।
4. सुविधाओं, जनशक्ति, उपस्करों आदि को संबंधित विभागों और संस्थाओं जैसे कस्टम, आब्रजन, मौसम विभाग, तेल कंपनियों आदि द्वारा उन्नयन करने के प्रयास किए जाएंगे ताकि ये हवाई अड्डों के उन्नयन के साथ चल सकें, जिससे यात्रियों के लिए “संस्कतिशील” मार्गस्थ केन्द्रों के रूप में हवाई अड्डों के सर्वाधिक लाभ लिए जा सकें ।
5. भाविप्रा और राष्ट्रीय वाहकों के अलावा निजी एजेंसियों को भी ग्राउण्ड हैण्डलिंग सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा ।

## कार्गो हैण्डलिंग

- 1) कार्गो की त्वरित हैण्डलिंग और इसके ठहराव के समय में कमी लाने पर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है । यह उद्देश्य होगा कि निर्यात के ठहराव समय को वर्तमान 4 दिन से घटा कर 12 घंटे पर लाना तथा आयात को 4 सप्ताह से घटा कर 24 घंटे पर लाना ताकि इन्हें अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुरूप लाया जा सके । कार्गो क्लीयरेंस 24 घंटे रहेगा ।
- 2) कार्गो हैण्डलिंग से संबंधित अवसंरचना सैटेलाइट भाड़ा शहर, मल्टी मॉडल यातायात सहित कार्गो का मशीनीकृत यातायात, कम्प्यूटरीकरण तथा स्वचालन आदि को प्राथमिकता के आधार पर स्थापित किया जाएगा । ऐसी सुविधाएं छोटे स्थानों पर भी होनी चाहिए ।
- 3) इलैक्ट्रॉनिक डाटा इंटरचेंज प्रणाली विकसित की जाएगी और व्यापार में संलग्न सभी अंशधारकों से जोड़ी जाएगी ।

## वाणिज्यिक गतिविधियां

1. दुनिया भर में हवाई अड्डा प्रचालक कुल राजस्व का 60% से 70% अति उच्च प्रतिशत मुख्य हवाई अड्डों पर गैर वैमानिक स्रोतों से अर्जित करते हैं । भारत में अभी ये सेवाएं प्राइवेट एजेंसियों द्वारा उपलब्ध करायी जा रही हैं । अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों के मुकाबले भाविप्रा के तुलनात्मक आंकड़े केवल 22% हैं । गैर वैमानिक स्रोतों से वाणिज्यिक राजस्व का शेयर बढ़ाने पर मुख्य जोर होगा । इससे हवाई अड्डों की पूरी वाणिज्यिक क्षमता के समुचित दोहन में सहायता मिलेगी एवं इससे आगे विस्तार एवं विकास के लिए सरप्लस राशि अर्जन करने के लिए बहुत से हवाई अड्डे क्षमतापूर्ण होंगे ।



2. पारदर्शिता को बनाए रखते हुए राजस्व को अधिकतम करने के लिए वाणिज्यिक गतिविधियों एवं सुविधाओं के विकास हेतु एक मास्टर प्लान तैयार किया गया है। जो कि हवाई अड्डे के लिए प्रबंधन द्वारा अनुमोदित समग्र मास्टर प्लान का एक भाग है। इसके सामान्यतः भूमि प्रयोग सिद्धांतों से विचलित नहीं हुआ जाएगा।
3. एजेन्सियों को स्थान आवंटित करने में निर्धारित प्रक्रियाओं का सख्ती से पालन किया जाएगा। इससे उत्पादों एवं सेवाओं की गुणवत्ता को सुनिश्चित करना एवं विख्यात ब्रांड नामों को आमंत्रित करने के लिए लचीलेपन को बनाए रखा जाएगा। इस उद्देश्य के लिए नवोन्मेशी निविदा प्रक्रिया जैसे सीमित निविदाओं, दो-बोली प्रणाली कई सालों तक फैली हुई बोली के शुद्ध मूल्य का उपयोग, प्रबंधन संविदाओं को प्रदान करना, एक जैसी सुविधाओं को मिला देना आदि तरीके अपनाए जाएंगे।
4. उपभोक्ता विकास शुल्क के अतिरिक्त हवाई अड्ड प्रचालकों को गैर-वैमानिक प्रभारों के जरिए राजस्व अर्जन करने के विषय में पूरी स्वतंत्रता होगी एवं इस पर सरकार का कोई नियंत्रण नहीं होगा।

### हवाई अड्डा सुरक्षा

1. हवाई अड्डा सुरक्षा के मुख्य उद्देश्य शिकागो कन्वेंशन के अनुलग्नक-17 में संसूत प्रक्रियाएं एवं इकाओं मानकों के अनुसार गैर कानूनी कार्यों को रोकने के लिए यात्रियों, कर्मियों, ग्राउण्ड कर्मिक, सामान्य जन एवं हवाई अड्डा अवसंरचना की सुरक्षा करना है। किसी भी समय खतरे की अवधारणा को ध्यान में रखते हुए बीसीएस द्वारा निर्धारित सुरक्षा के स्तर को अपनाया जाएगा। सुरक्षा अंतरराष्ट्रीय स्वीकार्य मानकों की तुलना में कम लागत की होगी। नई स्टॉक पद्धति, सामान्य पुलिस स्टेशनों से अलग के हवाई अड्डों के लिए अपनायी जाएगी। आधुनिक तकनीक एवं मशीनीकरण पर ज्यादा जोर होगा ताकि जनशक्ति की आवश्यकता घट सके और तैनात बल की प्रभाविता को बढ़ाया जा सके।
2. किसी विशेष ट्रेन में विद्यमान आंतरिक सुरक्षा परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए हवाई अड्डा सुरक्षा विशेष पुलिस, एजेन्सियों, राज्य पुलिस एवं हवाई अड्डा सुरक्षा संगठनों द्वारा की जाएगी। बीसीएस विभिन्न एजेन्सियों के बीच समन्वय का कार्य करता रहेगा ताकि सभी सुरक्षा मानकों का पालन किया जा सके।
3. सरकार ने एक हवाई अड्डा सुरक्षा संगठन का विकास करने की तत्काल आवश्यकता को समझा है ताकि अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों पर दक्षतापूर्ण, विशेषज्ञ, वाणिज्यिक रूप से जागरूक यात्री हितैषी बल बनाया जा सके। कुछ हवाई अड्डों पर प्राइवेट सुरक्षा एजेंसियों को भी अनुमति दी जाएगी, अगर खतरे का आंकलन इसकी अनुमति देता है।
4. हवाई अड्डों पर तैनात सुरक्षा कर्मिकों की प्रभावशीलता एवं यात्री हितैषी गुणों में सुधार करने के लिए इन्हें लगातार प्रशिक्षण दिया जाएगा। इस उद्देश्य के लिए बीसीएस मुख्यालय के वर्तमान प्रशिक्षण केन्द्र का उन्नयन एवं सुदृढीकरण किया जाएगा।

### हवाई अड्डा अवसंरचना का वित्तपोषण

1. हवाई अड्डा अवसंरचना के वित्त पोषण की कुछ अंतर्निहित समस्याएं हैं। इन परियोजनाओं में डूब सकने वाली लागत, एक लंबी निर्माणाधीन अवधि तथा निवेश पर अनिश्चित लाभ, यातायात वृद्धि के कुछ अनुमानों पर आधारित हैं जो कि असफल हो सकते हैं।

वित्त पोषण की वर्तमान अवधि भाविप्रा के अर्जित किए जाने वाले आंतरिक संसाधनों पर मुख्यतः आधारित है। बाहरी सहायता, बाहरी वाणिज्यिक उधार, कर्ज एवं इक्विटी द्वारा धन जुटाना नगण्य है। बजटीय अनुदानों का आवंटन दूरस्थ एवं दुर्गम क्षेत्रों के कुछ हवाई अड्डों तक ही सीमित है। विद्यमान हवाई अड्डों एवं मुम्बई (10000 करोड़ रुपये) बंगलोर (1600 करोड़ रुपये) आदि पर नए हवाई अड्डों के लिए आधुनिकीकरण एवं उन्नयन के लिए परियोजनाओं का निजीकरण करना होगा ताकि राज्य संसाधनों का इष्टतम तरीके से उपयोग हो सके। आगे वित्तीय कार्य नीतियों को एक नए तरीके से देखना होगा।

3. आंतरिक संसाधनों का उपयोग करते हुए निम्नलिखित कदम उठाए जाएंगे :-

- (क) सरकार से प्राप्त अनुमोदन को ध्यान में रखते हुए आई ए टी एके साथ बातचीत के द्वारा वैमानिक प्रभारों से प्राप्त राजस्व को बढ़ाना।
- (ख) गैर-वैमानिक वाणिज्यिक स्रोतों से प्राप्त राजस्व को बढ़ाने के लिए क्रांतिकारी कदम उठाना।
- (ग) विभिन्न प्रभारों जैसे यात्री यात्री सेवा शुल्क, प्रयोक्ता विकास शुल्क एयरोब्रिज प्रभार आदि का यौक्तिकरण व इष्टतमीकरण तथा नए कर जैसे सुरक्षा प्रभार, ईंधन संवेशप्रवाह प्रभार आदि लगाना।
- (घ) जनशक्ति के इष्टतमीकरण, खर्च में कमी, दोहराव को हटाकर उत्पादकता को बढ़ाकर, सेवा को ठेके पर देकर व्यय में अत्यधिक कमी लाना।
- (ङ) बाहरी सहायता, पब्लिक बॉन्ड, बाहरी वाणिज्यिक उधारी, पब्लिक इश्यू, सरकारी/वित्तीय संस्थाओं से ऋण आदि जैसे अतिरिक्त स्रोतों तक ज्यादा पहुंच बनाना।

4. वर्तमान में आई ए टी टी और एफ टी टी के रूप में विमानन क्षेत्र में लगाए गए करों से प्राप्त राजस्व भारत के समेकित कोष में डाला जाता है जिसमें से केवल 10% एफ टी टी भा वि प्रा को दिया जाता है। अब यह 10% भी वापिस लिया जाना प्रस्तावित है। अवसंरचना विकास के लिए बड़ी राशि की आवश्यकता को देखते हुए, इन करों को एक समान नागर विमानन उपकर में बदलने का मामला बहुत मजबूत है, जिससे प्राप्त मुनाफा एक राष्ट्रीय नागर विमानन कोष में डाला जाएगा जिसे नागर विमानन मंत्रालय द्वारा संचालित किया जाएगा।

5. हवाई अड्डा अवसंरचना क्षेत्र की आवश्यकताओं का एक व्यापक मूल्यांकन होना चाहिए तथा भा वि प्रा को योजना आबंटन में भारी भरकम बढ़ोतरी होनी चाहिए ।

6. दूरस्थ तथा दुर्गम क्षेत्रों में हवाई अड्डे बनाने के लिए वर्तमान में भा वि प्रा को कुछ राशि प्राप्त हो रही है । अभी तक यह राशि जो अनुदान के रूप में प्राप्त हो रही थी, उसे अब ऋण में बदलने का विचार चल रहा है । यह राशि सहायक अनुदान के रूप में ही जारी रहनी चाहिए ।

7. एक सामान्य नीतिगत निर्णय लिया जाना चाहिए कि भा वि प्रा केवल उन्ही परियोजनाओं में निवेश करेगा जिनकी आर्थिक व्यवहार्यता हो तथा निवेश का प्रतिफल धनात्मक हो । सरकार द्वारा सामाजिक उद्देश्यों को पूरा करने के लिए भा वि प्रा पर अव्यवहार्य परियोजनाओं में निवेश हेतु दबाव डाला जाता है, वहाँ परियोजनाओं की प्रारंभिक पूंजी लागत तथा इस संबंध में भा वि प्रा द्वारा झेले गए आवर्ती वार्षिक नुकसान का पुनर्भरण किया जाना चाहिए ।

8. यहां इस बात की भी आवश्यकता है कि हाशिए पर अथवा नुकसान में चल रहे हवाई अड्डों को वाणिज्यीकरण हेतु उन्हें निजी कंपनियों, राज्य सरकारें, स्थानीय शहरी निकायों आदि को आपसी बातचीत से तय की गई शर्तों व निबंधन के अनुसार स्थानांतरित कर दिया जाए । प्रचालन की लागत प्रभावी बनाने के लिए कुछ दिशा-निर्देशों को संशोधित किया जाना आवश्यक है । प्रचालन समय के अतिरिक्त भी, न्यूनतम जरूरी सेवा आवश्यकताओं को पूरा करते हुए सुविधाओं का वाणिज्यिक लाभ लेने की अनुमति होनी चाहिए ।

9. निवेश की प्रमाण की आवश्यकता को देखते हुए अंतिम विश्लेषण में सभी समस्याओं का उत्तर इस क्षेत्र में निजी (विदेशी सहित) निवेश लाने में ही निहित है। इस प्रकार के व्यापारिक प्रस्तावों के प्रति उदार एवं सकारात्मक रूख अपना कर उन्हें प्रोत्साहित किया जाना चाहिए । नए हवाई अड्डों के निर्माण अथवा वर्तमान हवाई अड्डों के आधुनिकीकरण व उन्नतिकरण के लिए अंतरराष्ट्रीय सहायता व सहयोग की संभावनाओं पर गंभीरतापूर्वक विचार किया जाएगा ।

10. इस मामले का सत्य यही है कि हवाई अड्डों के विकास हेतु सार्वजनिक राशि धीरे-धीरे कम हो रही है इसलिए निजी क्षेत्र की भागीदारी बढ़नी चाहिए । यह एक सुनिश्चित विश्वव्यापी गतिविधि है जिसमें प्रथम चरण में हवाई अड्डों को एकाधिकारवादी सरकारी स्वामित्व से निगमिकरण की ओर ले जाना है, तथा अंतिम लक्ष्य के रूप में उनके स्वामित्व व प्रबंधन का निजीकरण करना है। भारत को इस वैश्विक परिवर्तन का हिस्सा बनना होगा ।

### स्वामित्व तथा प्रबंधन

1. भारत के संविधान के अंतर्गत नागर विमानन केन्द्रीय सूची के विषय के रूप में है । इसके परिणाम स्वरूप यह विषय संसद की विधायी सक्षमता के अंतर्गत आता है । एयरक्राफ्ट नियम 1937 यह अनुमति देते हैं कि सरकारी हवाई अड्डों के अलावा अन्य हवाई अड्डे भारत के नागरिकों अथवा भारत में पंजीकृत तथा यहीं पर अपना मुख्य व्यवसाय करनेवाली कंपनियों या कारपोरेशनों द्वारा स्वामित्व में लिए जा सकते हैं अतः हवाई अड्डों के निजीकरण संबंधी विधायी दांचा पहले से ही विद्यमान है । वास्तव में कुछ हवाई अड्डे तो पहले से ही राज्य सरकारों, निजी कंपनियों और यहां तक कि व्यक्तियों के स्वामित्व में हैं ।

2. हवाई अड्डों के निगमिकरण तथा निजीकरण की और विश्वव्यापी जोर के मद्देनजर एक योजना की आवश्यकता है, जो देश के हवाई अड्डों के स्वामित्व व प्रबंधन में अत्याधिक स्वतंत्रता की अनुमति देती है। अतः हवाई अड्डे केन्द्र सरकार, पी एस यू, राज्य सरकार, स्थानीय शहरी निकाय, निजी कंपनियों तथा व्यक्तियों द्वारा अकेले अथवा उपर्युक्त में से एक या अधिक को मिलाकर संयुक्त उद्यम बनाकर संभाले जा सकते हैं । इसी प्रकार यह उचित होगा कि हवाई अड्डों या उसके किसी भाग के प्रबंधन हेतु सभी विकल्प खुले रखे जाएं । यह निर्माण-स्वामित्व-स्थानांतरण (बी ओ टी), निर्माण-स्वामित्व-पट्टा-स्थानांतरण (बी ओ एल टी ), निर्माण-स्वामित्व -संचालन (बी ओ ओ ), पट्टा - विकास-संचालन (एल डी ओ), संयुक्त उद्यम, प्रबंधन ठेका या रैप-अराउंड एडिशन आधार पर हो सकते हैं । प्रत्येक मामले में उपयुक्त सटीक योजना पर परिस्थितियों के आधार पर बातचीत से समझौता किया जा सकता है ।

3. उच्च लागत वाली परियोजनाओं, जिसमें अंतरराष्ट्रीय केन्द्र शामिल हों, के मामलों में सरकार ऐसे देशों से अंतरराष्ट्रीय या द्विपक्षीय सहयोग लेगी जिनके पास आवश्यक अनुभव तथा वित्तीय सामर्थ्य हो । परियोजनाओं का वास्तविक कार्यान्वयन ऐसे संघ को दिया जाएगा जो संयुक्त उद्यम आधार पर टर्नकी कार्यान्वयन में इच्छुक हो ।

4. इस प्रकार के उद्यमों में 74% तक विदेशी निवेश की भागीदारी स्वतः अनुमोदन से दी जाएगी तथा 100% की भागीदारी हेतु विशेष अनुमति लेनी होगी। ऐसी भागीदारी विदेश हवाई अड्डा प्राधिकरणों से भी हो सकती है ।

5. यह स्पष्ट किया जाता है कि डी जी सी ए द्वारा हवाई अड्डों के लाइसेंस जारी करने की सामान्य प्रक्रिया विद्यमान निबंधनों के अनुसार लागू रहेगी ।

### निजी क्षेत्र की भागीदारी

1. संसाधनों की कमी की पूर्ति हेतु तथा हवाई अड्डों के प्रबंधन में बेहतर कार्य कुशलता हेतु निजी पार्टियों (विदेशी सहित) की भागीदारी आवश्यक है । ऐसी भागीदारी को प्रोत्साहित करने हेतु सरकार हर संभव कदम उठाएगी ।

2. नागर विमानन मंत्रालय के अधीन एक विमानपत्तन पुनर्गठन समिति ऐसे वर्तमान हवाई अड्डों की पहचान करेगी जिनमें अवसंरचना विकास एवं उन्नयन हेतु निजी क्षेत्र की भागीदारी की आवश्यकता है। यह ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों हेतु परियोजनाओं का खाका तैयार करेगी। निजी निवेशकों को पूर्व संभाव्यता रिपोर्ट उपलब्ध कराई जाएगी।

3. निजी पार्टियों के साथ संयुक्त उद्यम बनाने अथवा वाणिज्यिक प्रबंध में शामिल होने के उद्देश्य से भा वि प्रा सभी हवाई अड्डों के लिए अलग-अलग लाभ केन्द्र स्थापित करेगा और प्रत्येक मामले के लिए अलग-अलग आधार पर उन्हें अनुषंगिक कंपनी के तौर पर अलग कर देगा।

4. जहां पर भी हवाई अड्डा संचालक वर्तमान हवाई अड्डों पर निजी क्षेत्र की भागीदारी चाहते हैं वहां पर पिछले सेक्शन में उल्लेखानुसार स्वामित्व एवं प्रबंधन के सभी पक्ष उनके लिए खुले रहेंगे। तथापि किसी भी सरकारी अनुमोदन की आवश्यकता नहीं रहेगी।

5. ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों के मामले में केन्द्र सरकार, भा वि प्रा, राज्य सरकार, निजी कंपनी अथवा व्यक्तियों का समूह प्रमोटर के रूप में कार्य कर सकेगा। प्रमोटर एक पूर्व-संभाव्यता विश्लेषण तैयार करेगा और संबंधित राज्य सरकार का औपचारिक प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। राज्य सरकार इस प्रस्ताव में भूमि अधिग्रहण, जल एवं विद्युत आपूर्ति, संपर्क रोड का निर्माण आदि से संबंधित अपनी अभ्युक्तियां जोड़कर इसे केन्द्र सरकार को अग्रेषित करेगी।

6. केन्द्र सरकार द्वारा विमानपत्तन अनुमोदन आयोग नाम से एक स्वायत्त सांविधिक निकाय गठित किया जाएगा जिसके पास पर्याप्त तकनीकी एवं वित्तीय अनुभव होगा तथा जो ऐसे प्रस्तावों की शीघ्र जांच कर निम्नलिखित तीन पहलुओं पर अपनी संस्तुतियां प्रस्तुत करेगा:-

(क) आस-पास के वर्तमान हवाई अड्डों तथा यातायात की प्रस्तावित वृद्धि को ध्यान में रखते हुए क्या प्रस्तावित स्थान पर ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे की आवश्यकता है।

(ख) ऐसा सर्वोत्तम स्थान कौन सा है जो एवं वित्तीय रूप से व्यवहार्य हो।

(ग) यदि कहीं पर ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे की आवश्यकता है और प्रथम दृष्टया वह व्यवहार्य भी पाया जाता है तो उसका निर्माण सार्वजनिक अथवा निजी क्षेत्र अथवा संयुक्त उद्यम के रूप में किया जाए।

7. विमानपत्तन अनुमोदन आयोगकी रिपोर्ट के बाद केन्द्र सरकार द्वारा उचित स्तर पर इसकी जांच की जाएगी और लिया जाएगा। एक बार लिए गए निर्णय में सामान्यतः आगे कोई बदलाव नहीं किया जाएगा।

8. एक बार जब केन्द्र सरकार द्वारा परियोजना अनुमोदित कर दी जाए तो प्रमोटर, यदि वह सरकारी निकाय है, द्वारा वैश्विक निविदाएं आमंत्रित करने हेतु निर्धारित प्रक्रिया शुरू की जाएगी ताकि परियोजना को क्रियान्वित करने हेतु सर्वोत्तम शर्तों पर सर्वोत्तम पार्टी चयनित की जा सके। निविदा प्रक्रिया पारदर्शी रहेगी। चयनित पार्टी द्वारा विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार की जाएगी जो केन्द्र सरकार के पास अंतिम स्वीकृति हेतु भेजी जाएगी। एक बार दी गई स्वीकृति को सामान्यतः वापिस नहीं लिया जाएगा।

9. अवसंरचनात्मक परियोजनाओं हेतु सरकार द्वारा समय-2 पर निर्धारित वित्तीय प्रोत्साहन दिए जाएंगे। वर्तमान में निम्नलिखित प्रोत्साहन उपलब्ध है :-

(क) पहले पांच वर्षों हेतु आयकर के उद्देश्य से लाभ में शत-प्रतिशत छूट।

(ख) उसी उद्देश्य के लिए अगले पांच वर्षों तक लाभ में तीस प्रतिशत छूट।

(ग) करदाता की इच्छानुसार बीस वित्तीय वर्षों में से लगातार दस वर्षों तक चलाने पर पूरी छूट।

(घ) अवसंरचनात्मक परियोजनाओं हेतु दीर्घावधि वित्त उपलब्ध कराने वाली वित्तीय संस्थाओं से अवसंरचना के लाभ पर चालीस प्रतिशत छूट।

10. ये प्रोत्साहन विमानपत्तन अवसंरचना में निवेश करने वाली नई कंपनियों के लिए ही नहीं बल्कि वर्तमान विमानपत्तन अवसंरचना के उन्नयन में निवेश करने वाली वर्तमान एजेन्सियों तथा भा वि प्रा को भी दिए जाने चाहिए।

11. भा वि प्रा निजी हवाई अड्डों पर आपसी सहमति से निर्धारित शर्तों निबंधन के अनुसार विमान यातायात सेवाएं उपलब्ध कराएगा। वैकल्पिक तौर पर, यह प्रतिनियुक्ति आधार पर ए टी सी स्टाफ उपलब्ध कराएगा तथा संचार, दिक्चालन व निगरानी हेतु आवश्यक उपकरणों के प्रतिस्थापन हेतु निर्देश देगा।

#### **केन्द्र तथा राज्य सरकारों की भूमिका**

1. विभिन्न अधिनियमों तथा पिछले सैक्शनों में वर्णित केन्द्र सरकार के दायित्व एवं भूमिका निम्नलिखित मामलों में भी जारी रहेंगे :-

(क) विमानपत्तन अवसंरचना में निवेश।

(ख) ग्रीनफील्ड विमानपत्तन परियोजनाओं की स्वीकृति।

- (ग) वायुक्षेत्र प्रबंधन, हवाई अड्डों की सुरक्षा एवं संरक्षा ।
- (घ) द्विपक्षीय विमान सेवा करार, जिसमें हवाई अड्डों के आधुनिकीकरण एवं उन्नयन हेतु अंतरराष्ट्रीय सहयोग की आवश्यकता है ।
- (ङ) हवाई अड्डों तथा ए टी सी कार्मिकों की लाइसेन्सिंग ।
- (च) पर्यावरणीय पहलू तथा हवाई अड्डे के आसपास की बाधाएं हटाना ।
- (छ) वैमानिक प्रभारों का अनुमोदन ।
2. नागर विमानन मंत्रालय, अन्य मंत्रालयों से परियोजनाओं की शीघ्र अनुमति हेतु प्रयास करेगा ।
3. राज्य सरकारें निम्नलिखित पहलुओं पर ध्यान देंगी :-
- (क) निजी भूमि का अधिग्रहण तथा सरकारी भूमि का आबंटन ।
- (ख) जल एवं विद्युत आपूर्ति तथा सफाई एवं सीवेज सेवाओं का प्रावधान करना ।
- (ग) मल्टी-मोडल लिंकेज द्वारा सर्फेस एक्सेस का प्रावधान ।
- (घ) पर्यावरण प्रदूषण को दूर करना ।
- (ङ) कानून एवं व्यवस्था को बनाए रखना ।
- (च) हवाई अड्डों को अतिक्रमण तथा तोड़-फोड़ से सुरक्षित रखना ।
4. यदि राज्य सरकार द्वारा निजी पार्टी के हवाई अड्डे हेतु सरकारी भूमि आबंटित की जाती है तो यह उसी दर पर दी जाएगी जो दर राज्य के अन्य उद्योगों से ली गई है ।
5. सरकार यह सुनिश्चित करेगी कि शीघ्र भूमि अधिग्रहण हेतु विधायी एवं प्रशासनिक प्रक्रियाएं दूँदी जाएं ।
6. इन सभी आवश्यक तथा मूल भूत सुविधाओं हेतु नागर विमानन मंत्रालय राज्य सरकार से संपर्क करेगा । राज्य स्तरीय विभागों तथा प्राधिकारियों से एकल केन्द्र संपर्क हेतु राज्य नागर विमानन सचिव समन्वयक अधिकारी के रूप में कार्य करेंगे ।

#### नागर सैन्य सहयोग

1. नागरिक विभागों तथा प्रतिरक्षा प्राधिकारियों के बीच विभिन्न संपर्क क्षेत्र हैं:

विभिन्न मामलों को सुलझाने हेतु निम्नानुसार कार्रवाई आवश्यक है

- (क) नागर विमानन यातायात की बढ़ती आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अत्यंत आवश्यक है कि वर्तमान एयर कॉरिडोर को चौड़ा किया जाए, उन्हें एक-दिशात्मक एयर कॉरिडोर उपलब्ध कराए जाएं, ताकि विमानन यातायात को सुगम बनाया जा सके और विमान सुरक्षा को बढ़ाया जा सके ।
- (ख) हमें प्रतिबंधित वायु क्षेत्र की उपयोगिता का इष्टतमिकरण राडार एवं डाटा प्रणालियों के माध्यम से करना होगा । जोकि आपसी संगतता के आधार पर प्राप्त किए जाने चाहिए ।
- (ग) सैन्य हवाई अड्डों पर सिविल एनक्लेव में अतिरिक्त भूमि उपलब्ध कराई जाएगी । इन हवाई अड्डों पर वैमानिक प्रभारों से प्राप्त राजस्व को भा वि प्रा के साथ बांटना होगा ताकि उसके द्वारा किए गए पूंजी निवेश की क्षतिपूर्ति हो सके ।
- (घ) सैन्य हवाई अड्डों पर नागरिक उड़ानों के लिए अतिरिक्त स्लॉट उपलब्ध कराए जाएंगे ।
2. नागर-सैन्य सहयोग सुनिश्चित करने के लिए संबंधित मंत्रालयों तथा प्रचालन स्तर पर समन्वय समिति को क्रियाशील बनाया जाएगा ।

#### मानव संसाधन विकास

1. विमानपत्तन प्रबंधन, विमान संरक्षा, विमानपत्तन सुरक्षा, संचार व दिक्चालन तथा अग्निशमन, मानव संसाधन विकास के महत्वपूर्ण क्षेत्र हैं, विशेषतः जब इन क्रिया-कलापों का निजीकरण किया जाना हो । इस बात पर बल दिया जाना चाहिए कि विमानपत्तन प्रचालन से जुड़े हुए सभी लोगों द्वारा शिष्टतापूर्ण व्यवहार का एक समय वातावरण तैयार किया जाना चाहिए तथा संरक्षा एवं सुरक्षा को एक आदत के रूप में अपनाना चाहिए । अतः इस बात की बहुत महत्ता है कि विमानपत्तन प्रबंधकों, विमान यातायात नियंत्रकों, संचार एवं दिक्चालन इंजीनियरों, विमानपत्तन सुरक्षा एवं अग्निशमन कार्मिकों के

प्रशिक्षण हेतु निजी संस्थान स्थापित किए जाएं तथा वे सरकार से लाइसेंसशुदा हों। उपयुक्त पाठ्यक्रम एवं विषय वस्तु तैयार किए जाने चाहिए तथा इन कार्मिकों की लाइसेंसिंग के लिए विधिक प्रावधान होने चाहिए।

2. साथ ही सार्वजनिक क्षेत्र में भी तकनीकी सुविधाएं उन्नत एवं नवीन बनानी चाहिए ताकि प्रशिक्षित कार्मिकों की बढ़ती मांग की पूर्ति की जा सके तथा तकनीकी अपक्षय की प्रक्रिया को टक्कर दी जा सके।
3. राष्ट्रीय विमानन प्रबंधन एवं शोध संस्थान को सुदृढ़ बनाया जाना चाहिए ताकि वह मानव संसाधन विकास के अग्रणी संस्थान के रूप में कार्य कर सके। इसे इकाओ, आई आई टी, आई आई एम तथा विश्वविद्यालयों के साथ शैक्षिक संबंध विकसित करने चाहिए। अधिगम के संस्थानों में नागर विमानन शोध की पीठ स्थापित की जाएगी।
4. मानव संसाधन के कुछ क्षेत्रों में तैनाती की नवीकृत प्रणालियों को शुरू करने की आवश्यकता है जैसा कि वैज्ञानिक समुदाय में लचीली कामप्लीमेंटिंग योजना प्रचलित है, ताकि विशेषज्ञता के लाभ, पदोन्नति के समय नष्ट न हो जाएं।
5. विमानपत्तन स्टाफ के बीच औद्योगिक उपद्रव के कारण उत्पन्न आपातकालीन स्थितियों से निपटने के लिए आकस्मिक योजनाएं बनानी होंगी विमानपत्तन प्रबंधन को विविध क्षेत्रों में सुविज्ञता प्राप्त करनी होगी तथा केवल विशेषज्ञ कार्यों के उप-ठेके निजी संगठनों को दिए जाएं। ठेके मजदूरों अथवा ठेका एजेंसियों की नियुक्ति संबंधी कानूनी अडचनों को वैधानिक हस्तक्षेप से दूर करना होगा।

### **पर्यावरणीय मुद्दे**

1. विमानपत्तन प्रचालन जल, वायु तथा ध्वनि प्रदूषण को दूर करने से संबंधित प्रावधानों के अनुरूप होगा। हवाई अड्डे से बाहर निकलने के पूर्व सभी अपशिष्टों का शोधन करना होगा। पक्षी दुर्घटना के निराकरण हेतु राज्य सरकार तथा नगर निगम प्राधिकारियों में निकट संपर्क होगा ताकि हवाई अड्डा तथा आस-पास के क्षेत्रों को गंदगी तथा अतिक्रमण से मुक्त रखा जा सके। पर्यावरणीय उद्देश्यों हेतु तथा मार्गस्थ यात्रियों के विश्राम हेतु हवाई अड्डों के आस-पास बड़ी मात्रा में पौधारोपण तथा अन्य पर्यावरण हितैषी कार्य जैसे गोल्फ कोर्स का निर्माण आदि को बढ़ावा दिया जाएगा। ऐसे पर्यावरणीय मामलों में स्थानीय योजना निकायों से निकट संपर्क साधने की आवश्यकता होगी।
2. हवाई अड्डों का निर्माण आवश्यक पर्यावरणीय अनुमति प्राप्त होने के बाद किया जाए तथा इस प्रकार की अनुमति से संबंधित आवेदनों पर कार्रवाई पूरी करने हेतु वन एवं पर्यावरण मंत्रालय द्वारा 90 दिनों की समयावधि निर्धारित की जाए।
3. हवाई अड्डे तथा आस-पास के आबादी केन्द्रों के बीच उन्नत संपर्क व्यवस्था, हवाई अड्डा अवसंरचना विकास परियोजना का एकीकृत भाग होना चाहिए तथा उसे अपने आप विकसित होने पर नहीं छोड़ना चाहिए।

### **विनियामक प्रक्रिया**

1. संचालको (निजी क्षेत्रों सहित) की बहुलता के संदर्भ में तथा स्वनिर्धारित नीतियों को लागू करने की संभावना को देखते हुए एक अपीलीय प्राधिकरण की आवश्यकता है जो टैरिफ दर, समयसारणी का आवंटन, विमान यातायात नियंत्रको के कार्य, हवाई अड्डों पर स्थान का आवंटन आदि से संबंधित शिकायतों को दूर कर सके। इस उद्देश्य के लिए सरकार द्वारा एक निष्पक्ष व स्वतंत्र विमानपत्तन विनियामक बोर्ड का गठन किया जाएगा जिसमें नागर विमानन मंत्रालय, डी जी सी ए, विमानपत्तन तथा एयरलाइंस संचालको आदि के प्रतिनिधि शामिल होंगे। यह शिकायत निवारण तंत्र विभिन्न अंशधारकों के बीच उपजे विवादों के त्वरित तथा प्रभावी निराकरण में सहायक सिद्ध होगा।
2. यहां एक विधेयक डी जी सी ए को नागर विमानन में बदलने हेतु लाया जाएगा जिसके पास विमानन उद्योग के सभी पहलुओं से संबंधित विनियामक शक्तियां होंगी।

### **उपभोक्ता एवं सामुदायिक भागीदारी**

विमानपत्तन एक जीवित सत्ता है तथा इसे समाज के सभी सदस्यों, विशेषकर इसकी विभिन्न सुविधाओं के उपभोक्ताओं के साथ सहअस्तित्व में रहना चाहिए। हवाई अड्डा सलाहकार समितियों को और अधिक विस्तृत होना चाहिए तथा इनकी बैठकें और अधिक संख्या में होनी चाहिए ताकि यह शिकायत निवारण एवं विमानपत्तन उपभोक्ताओं हेतु बेहतर सुविधा उपलब्ध कराने का एक प्रभावी तंत्र बन सके। यात्री संघों तथा कार्गो हैंडलिंग एजेंटों को विशेष प्रतिनिधित्व दिया जाना चाहिए।

### **कानूनी ढांचा**

1. वर्तमान अधिनियमों, नियमों, विनियमों तथा अन्य प्रावधानों में इस नीति द्वारा अनिवार्य किए गए सभी बदलाव अतिशीघ्र किए जाने चाहिए ताकि इनका सुगमता से कार्यान्वयन हो सके।
2. वर्तमान में भा वि प्रा की संपत्तियों पर संपत्तिकर लगाया जाता है जिससे हवाई अड्डों की व्यवहार्यता पर और बोझ पड़ता है। यह विसंगति दूर की जानी क्योंकि हवाई अड्डे की भूमि केन्द्र सरकार के स्वामित्व में हैं तथा भा वि प्रा केवल एक ट्रस्टी है।

निगमित कार्यालय : भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, राजीव गाँधी भवन  
सफदरजंग हवाई अड्डा, नई दिल्ली 110003 दूरभाष: 91-11-24632950

नियम एवं शर्तें | डिस्क्लेमर | निजता नीति

यह वेबसाइट इंटरनेट एक्सप्लोरर 6.0 या अधिक में बेहतर देखी जा सकती है।