

75
Azadi Ka
Amrit Mahotsav



नागर विमानन मंत्रालय
MINISTRY OF
CIVIL AVIATION



UDAN

Ude Desh ka Aam Naagrik



विषयसूची

प्राक्कथन	5
1. कार्यकारी सारांश	7
1.1. आरसीएस-उड़ान - विमानन क्षेत्र में गेम चेंजर	7
1.2. आरसीएस-उड़ान, एक परिवर्तनकारी योजना	7
1.2.1. अद्वितीय वर्किंग मॉडल	8
1.2.2. निरंतर संशोधन / पाठ्यक्रम सुधार	9
1.2.3. लाइफलाइन उड़ान	10
1.2.4. कृषि उड़ान	11
1.3. उल्लेखनीय परिणाम	12
2. उड़ान की पृष्ठभूमि/शुरुआत	14
2.1. उड़ान से पहले नागर विमानन का परिदृश्य	14
2.2. क्षेत्रीय संपर्क को बढ़ावा देने पर सरकार का बल	15
3. क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस) और इसका नियमन	16
3.1. योजना निर्माण के लिए पद्धति	17
3.1.1. अवधारणा	18
3.1.2. विकसित करें और परामर्श करें	21
3.1.3. अंतिम रूप	23
4. आरसीएस-उड़ान का कार्यान्वयन	25
4.1. योजना के संचालन के लिए पारदर्शी ऑनलाइन/आईटी प्लेटफॉर्म	25
4.2. हितधारक परामर्शी कार्यक्रम	26
4.3. हवाई अड्डे के बुनियादी ढांचे की राज्य स्तर पर आवधिक निगरानी	27
4.4. मजबूत आंतरिक प्रशासन प्रक्रिया	27

4.5.	आरसीएस-उड़ान के तहत चयनित एयरलाइन ऑपरेटरों के साथ इंटरफेस	27
4.6.	सरलीकृत विनियामक आवश्यकताएं	27
5.	वर्षों के पश्चात आर सी एस उड़ान का विकास	29
•	प्राथमिकता वाले क्षेत्रों और हेलीकॉप्टर संचालन पर विशेष ध्यान	29
•	सीप्लेन मार्गों को शामिल करना	29
•	पर्यटन और अन्य प्रायोजित मार्गों को शामिल करना	30
•	अंतरराष्ट्रीय वायु संपर्क योजना (IACS) का विकास	30
•	लाइफलाइन उड़ान	30
6.	योजना के परिणाम	33
6.1.	सामान्य परिणाम	33
6.2.	लाइफलाइन उड़ान के परिणाम - कोविड-19 के खिलाफ लड़ाई में भारत की मदद	33
7.	अप्रत्याशित परिस्थितियों में उड़ान का लचीलापन	35
8.	निष्कर्ष	36

अस्वीकरण

योजना की विकसित प्रकृति के अनुरूप, यह स्पष्ट किया जाता है कि इस नियमावली और/या योजना दस्तावेज़ में परिभाषित कार्यविधियों और प्रक्रियाओं से कुछ प्रचालनात्मक विचलन हो सकते हैं।

इन विचलनों का मूल्यांकन किया गया है और इन्हें निर्धारित अनुमोदन प्रक्रिया के माध्यम से मामला-दर-मामला आधार पर अनुमोदित किया गया है।

प्रस्तावना

हालांकि भारतीय विमानन क्षेत्र में उल्लेखनीय वृद्धि हो रही थी, वायु यातायात ज्यादातर छह महानगरों के बीच केंद्रित था जबकि कई क्षेत्र वायु संपर्क की मांग कर रहे थे। यदि उचित समाधान नहीं किया गया तो वायु संपर्क के इस विषम विकास से समग्र विकास में असमानता पैदा होगी। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, नागर विमानन मंत्रालय (ना.वि.मं.) द्वारा नागरिकों के लिए सस्ती उड़ान के माध्यम से क्षेत्रीय वायु संपर्कता को बढ़ावा देने के लिए क्षेत्रीय संपर्कता योजना (आरसीएस)-उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) की कल्पना की गई थी। इस योजना का मुख्य उद्देश्य सक्षम नीतियों और प्रोत्साहनों के माध्यम से एयरलाइनों को क्षेत्रीय और दूरस्थ मार्गों पर उड़ानें संचालित करने के लिए प्रोत्साहित करना है। उड़ान, वैश्विक स्तर पर अपनी तरह की पहली योजना है, जिसे क्षेत्रीय विमानन बाजार में तेजी से शुरुआत करने के लिए डिजाइन किया गया है। उड़ान के तहत पहली उड़ान माननीय प्रधान मंत्री द्वारा 27 अप्रैल, 2017 को शिमला से दिल्ली के बीच शुरू की गई थी।

आरसीएस-उड़ान ने वर्ष 2017 से घरेलू विमानन के विकास में अत्यधिक योगदान दिया है। विमानन में 3.1 का आर्थिक गुणक और 6 का रोजगार गुणक है। अल्पसेवित और असेवित क्षेत्रों में वायु संपर्क को बढ़ावा देने से इन क्षेत्रों की अर्थव्यवस्था को गति मिलेगी तथा अधिक न्यायसंगत और समावेशी विकास होगा।

31 अक्टूबर, 2021 तक, उड़ान ने 54 हवाई अड्डों, 6 हेलीपोर्ट और 2 वाटर एयरोड्रोम को जोड़ने वाले 389 मार्गों का संचालन किया था। वास्तव में, उड़ान भारत के समग्र परिवर्तन में योगदान दे रहा है।

हमें यह सूचित करते हुए खुशी हो रही है कि इस मैनुअल में उड़ान के फ्रेमवर्क को शामिल किया गया है जो हितधारकों के साथ-साथ नीति निर्माताओं के लिए भी उपयोगी होगा। उड़ान मैनुअल का उद्देश्य विभिन्न प्रक्रियाओं के माध्यम से योजना को लागू करने के लिए आवश्यक प्राथमिक दस्तावेज के रूप में कार्य करना है। यह काम की पुनरावृत्ति को रोकने और इस परिवर्तनकारी योजना का कुशल निष्पादन सुनिश्चित करने के लिए आरसीएस के तहत विभिन्न समितियों की भूमिकाओं और जिम्मेदारियों का भी सीमांकन करता है।

हम कामना करते हैं कि भारत की विकास गाथा में उड़ान की यात्रा एक महत्वपूर्ण मील का पत्थर सिद्ध हो।

टीम उड़ान

मार्गदर्शन:

श्री ज्योतिरादित्य एम. सिंधिया
केंद्रीय नागर विमानन मंत्री

जनरल डॉ वी के सिंह (सेवानिवृत्त)
राज्य मंत्री, नागर विमानन मंत्रालय

श्री राजीव बंसल
सचिव, नागर विमानन मंत्रालय

उड़ान टीम के योगदान से संकलित:

नागर विमानन मंत्रालय

श्रीमती उषा पाढ़ी, संयुक्त सचिव
श्रीमती गरिमा सिंह, संयुक्त सचिव
श्री उमेश भारद्वाज, अवर सचिव
श्री धर्मेन्द्र कुमार, अनुभाग अधिकारी
श्री स्वामी नाथ द्विवेदी, सलाहकार

आरसीएस प्रकोष्ठ, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (भाविप्रा)

श्री अनिल गुप्ता, का.नि. (आरसीएस)
श्री एम. यादैया, महाप्रबंधक (आरसीएस)
फ्लाइट लेफ्टिनेंट आकाश दीप माथुर, महाप्रबंधक (आरसीएस)
श्री जगबीर सिंह, संयुक्त महाप्रबंधक (आरसीएस)
श्री संजीव रोहिल, सहायक महाप्रबंधक (आरसीएस)
श्री प्रदीप कुमार, प्रधान सलाहकार

नॉलेज पार्टनर: डेलॉयट टच तोहमात्सु इंडिया एलएलपी (डीटीटीआईएलएलपी)

1.1. कार्यकारी सारांश

आरसीएस-उड़ान - विमानन क्षेत्र में गेम चेंजर

जब वर्ष 2015 में आरसीएस -उड़ान तैयार किया जा रहा था, तब यह देखा गया था कि पिछले दो दशकों में भारत में वायु परिवहन में काफी वृद्धि हुई है। हालाँकि, यह विकास काफी हद तक चुनिंदा मार्गों और क्षेत्रों पर केंद्रित था। परिणामस्वरूप, देश के विभिन्न भाग वायु सेवाओं की बाजार-जनित आपूर्ति से विहीन थे। अल्पसेवित और असेवित क्षेत्रों के लिए वायु संपर्क को बढ़ावा देना ऐसे क्षेत्रों के आर्थिक विकास को गति प्रदान कर सकता है और देश भर में आर्थिक गतिविधियों में अधिक न्यायसंगत और समावेशी विकास में योगदान दे सकता है।

वायु सेवाएं विशेष रूप से उन क्षेत्रों को जोड़ने में मदद करती हैं जो भूतल परिवहन के माध्यम से पर्याप्त रूप से नहीं जुड़े हैं। इनमें देश के कठिन इलाके (पहाड़ी), द्वीप और असुरक्षित क्षेत्र शामिल हैं। वायु परिवहन सतही परिवहन की तुलना में कुछ स्पष्ट लाभ प्रदान करता है यथा - यात्रा में लगने वाला कम समय और आराम में वृद्धि, जिससे जीवन की गुणवत्ता में सुधार होता है।

इसलिए, क्षेत्रीय वायु संपर्क प्रदान करना सरकार के लिए एक महत्वपूर्ण नीतिगत लक्ष्य रहा है। ऐसी सेवाएं न केवल सुविधाजनक यात्रा के लिए परोक्ष उपभोक्ता मांग को पूरा करती हैं, बल्कि व्यवसायों तथा व्यापार को और अधिक कुशल बनाती हैं, भारत की पर्यटन क्षमता को अनलॉक करने में मदद करती हैं, दूरस्थ क्षेत्रों में तेजी से चिकित्सा सेवाओं को सक्षम बनाती हैं, समग्र रूप से अर्थव्यवस्था को लाभान्वित करती हैं और राष्ट्रीय एकीकरण को बढ़ावा देती हैं। अल्पसेवित और असेवित क्षेत्रों के बीच संपर्कता बढ़ाने से नेटवर्क अर्थव्यवस्था को बढ़ावा मिलता है क्योंकि क्षेत्रीय यात्री राष्ट्रीय विमानन नेटवर्क में जाते हैं, जिससे सम्पूर्ण विमानन क्षेत्र के विकास को बढ़ावा मिलता है।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, क्षेत्रीय संपर्क योजना, उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) की परिकल्पना नागर विमानन मंत्रालय (ना.वि.मं.) द्वारा की गई थी ताकि आम जनता के लिए सस्ती उड़ान बनाकर क्षेत्रीय वायु संपर्क को बढ़ावा दिया जा सके। क्षेत्रीय मार्गों पर उड़ानें संचालित करने के लिए एयरलाइनों को प्रोत्साहित करके भारत के छोटे शहरों को विमानन मानचित्र पर लाने का विचार था। उड़ान वैश्विक स्तर पर अपनी तरह की पहली योजना है, जिसे बाजार आधारित तंत्र के माध्यम से सेवा से वंचित क्षेत्रीय मार्गों की व्यवहार्यता में सुधार करके क्षेत्रीय विमानन बाजार में उछाल लाने के लिए डिजाइन किया गया है।

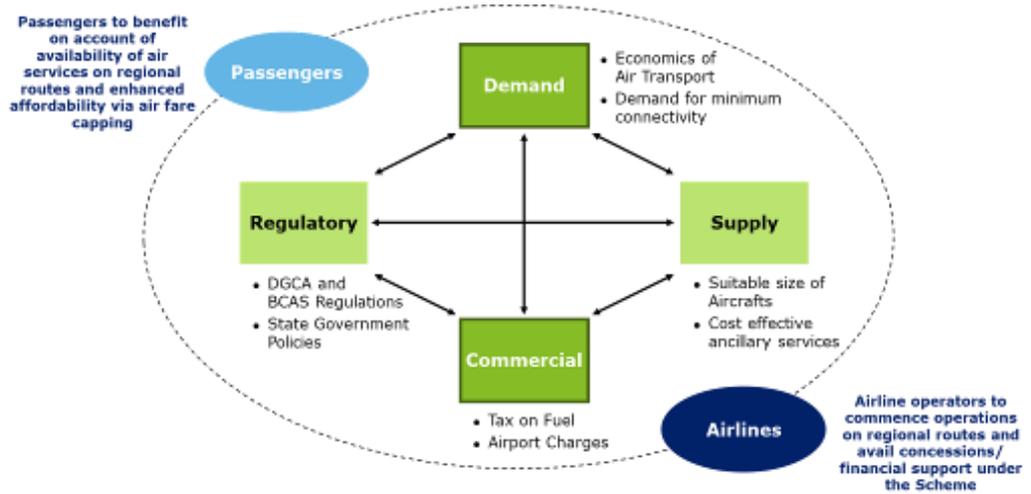
उड़ान सस्ती हवाई यात्रा के माध्यम से समग्र विमानन नेटवर्क को मजबूत कर रहा है। बढ़ी हुई हवाई सेवाओं और किफायती हवाई टिकटों से यात्रियों को लाभ हुआ है; एयरलाइनों के मेट्रो और गैर-मेट्रो मार्गों पर यातायात बढ़ा है और कई क्षेत्रों में तेजी से आर्थिक विकास हुआ है। इस प्रकार, उड़ान भारत के समग्र परिवर्तन के लिए एक सार्थक उपकरण के रूप में कार्य कर रहा है।

1.2. आरसीएस-उड़ान, एक परिवर्तनकारी योजना

1.2.1. अद्वितीय वर्किंग मॉडल

उड़ान के निर्माण के दौरान, हवाई यात्रा के विभिन्न पहलुओं का अध्ययन किया गया, जैसा कि नीचे दिए गए चित्र में दर्शाया गया है। इनमें से, इस योजना में विशेष रूप से मांग और वाणिज्यिक कारकों पर ध्यान केंद्रित किया गया है। इसके अलावा, इस प्रक्रिया में विभिन्न मुद्दों का संज्ञान लिया जिसमें मार्गों की व्यवहार्यता/स्थिरता, लाभों की प्रकृति और सीमा, यात्रियों के लिए सामर्थ्य और हितधारकों के साथ व्यापक परामर्श के माध्यम से /सर्वश्रेष्ठ अंतरराष्ट्रीय प्रणालियों के संदर्भ से अवसंरचना विकास शामिल हैं।

चित्र 1: क्षेत्रीय वायु संपर्क को प्रभावित करने वाले मुद्दे



क्षेत्रीय मार्गों की स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए यह योजना तीन स्तरों पर संचालित होती है:

- क्षेत्रीय मार्गों पर प्रचालित उड़ानों से संबंधित प्रचालन लागत को कम करना,
- इन मार्गों पर तैनात कुछ सीटों के लिए बाजार आधारित सब्सिडी प्रदान करना,
- तीन साल की विशेष अवधि प्रदान करना।

सीमित सरकारी सहायता - इस योजना के उद्देश्यों को एयरलाइन ऑपरेटरों को प्रदान किए जाने वाले मौद्रिक (वायबिलिटी गैप फंडिंग (वीजीएफ)) और गैर-मौद्रिक लाभों के माध्यम से प्राप्त करने की कल्पना की गई थी। ये लाभ हमेशा के लिए नहीं बल्कि केवल 3 साल की अवधि के लिए प्रदान किए जाते हैं। एयरलाइनों से इन 3 वर्षों के दौरान मार्ग विकसित करने और समर्थन अवधि के बाद वाणिज्यिक प्रचालन

शुरू करने की आशा की जाती है।

इसके अलावा, एयरलाइन ऑपरेटर द्वारा चुने जाने पर, क्षेत्रीय मार्गों पर तैनात अधिकांश विमानों के लिए केवल 50% विमान क्षमता के लिए मौद्रिक सहायता प्रदान की जाती है। अंत में, केवल वे सीटें जिनके लिए मौद्रिक सहायता प्रदान की गई है, विनियमित/कैप किए गए हवाई किराए के अधीन हैं। इस सूत्रीकरण के पीछे दोहरा उद्देश्य एयरलाइन ऑपरेटरों को हवाई किराए के साथ प्रयोग करने/बाजार विकसित करने और साथ ही सरकार के वीजीएफ परिव्यय को ऑप्टिमाइज़ करने का अवसर प्रदान करना है।

सहकारी संघवाद - योजना के तहत एयरलाइन ऑपरेटरों को विभिन्न रियायतें और लाभ देने और हवाई अड्डे के अवसंरचना विकास की निगरानी के लिए राज्य-स्तरीय समन्वय समितियों का गठन किया गया था। उड़ान की सफलता में महत्वपूर्ण हितधारक बनने के लिए इकतीस राज्यों और केंद्रशासित प्रदेशों ने ना.वि.मं. और भाविप्रा के साथ समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किए हैं। उत्तर प्रदेश और कर्नाटक जैसे कुछ राज्यों ने क्षेत्रीय संपर्कता को और बढ़ाने के लिए उड़ान द्वारा रखी गई नींव पर आधारित अपनी स्वयं की योजनाएं भी शुरू की हैं।

सीमित हवाई किराए - जिन सीटों पर वीजीएफ प्रदान किया जाता है, उन पर सरकार द्वारा निर्धारित सस्ती दरों पर हवाई किराए की सीमा तय की जाती है।

पारदर्शी, प्रतिस्पर्धी बोली - यह योजना एयरलाइन ऑपरेटरों का चयन करने के लिए एक पारदर्शी, दो-चरणीय बोली प्रक्रिया का उपयोग करती है। पूर्व-निर्दिष्ट वीजीएफ सीमा के भीतर सब्सिडी स्तर बनाने के लिए बाजार-आधारित दृष्टिकोण का उपयोग किया जाता है। वीजीएफ की सीमा, विभिन्न लंबाई के मार्गों पर विभिन्न प्रकार के विमानों के लिए वास्तविक उद्योग डेटा से अनुमानित मार्ग की प्रचालन लागत के आधार पर तय की गई है। केवल योग्य बोलीदाताओं को मार्ग के लिए बोली लगाने की अनुमति है, प्रति सीट स्तर पर सबसे कम वीजीएफ बोली लगाने वाले एयरलाइन ऑपरेटर को वह मार्ग दिया जाता है।

प्रौद्योगिकी सक्षम प्रक्रियाएं - योजना को कुशलतापूर्वक कार्यान्वित करने के लिए एक वेब आधारित तंत्र अपनाया गया है। यह हवाई अड्डे के अवसंरचना विकास और प्रबंधन सूचना प्रणाली की निगरानी के लिए वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से आंकड़े एकत्र तथा विश्लेषित करता है ताकि कुशल निर्णय लिए जा सकें।

स्थायी रूप से वित्तपोषित योजना - अमेरिका, कनाडा, ब्राजील और ऑस्ट्रेलिया जैसे भौगोलिक रूप से बड़े देश सार्वजनिक धन के माध्यम से क्षेत्रीय संपर्कता प्रदान कर रहे थे। उड़ान अपनी तरह की पहली योजना थी, जो कुछ श्रेणियों के घरेलू मार्गों पर संचालित उड़ानों पर एक छोटे से शुल्क के माध्यम से क्षेत्रीय संपर्कता को वित्तपोषित करती है।

1.2.2. निरंतर संशोधन / कार्यप्रणाली सुधार

प्रारम्भ में उड़ान अपनी तरह के पहले वर्किंग मॉडल के साथ तैयार किया गया था, आरसीएस-उड़ान का

वास्तविक नवाचार इसमें निहित है कि यह बदलते बाजार परिदृश्य में खुद को गतिशील रूप से बदलने में सक्षम है ताकि यह अपने मूल उद्देश्यों के प्रति संवेदनशील रहे। वर्षों से, सरकार की प्राथमिकताओं, हितधारकों की प्रतिक्रिया के साथ-साथ बाजार की प्रतिक्रिया और भागीदारी पैटर्न के आधार पर, लक्षित तरीके से विमानन क्षेत्र के विकास को सुगम बनाने के लिए उड़ान योजना में कई परिवर्धन/ संशोधन हुए हैं।

उदाहरण के लिए, उड़ान 2 के तहत, पहाड़ी क्षेत्रों, उत्तर पूर्वी और द्वीप राज्यों पर धिक ध्यान केंद्रित किया गया था ताकि इन क्षेत्रों की संपर्कता को बढ़ाया जा सके। इसके अलावा, जिन दूरदराज के क्षेत्रों तक फिक्स्ड-विंग विमान द्वारा आसानी से नहीं पहुंचा जाता उन तक संपर्कता बढ़ाने के लिए हेलीकॉप्टर की सुविधा देने का भी प्रयास किया गया था।

इसी तरह, उड़ान 3 के तहत, वॉटर एयरोड्रोम को विकसित करने के लिए सरकार की पहल के अनुरूप सीप्लेन प्रचालनों को शामिल किया गया था। इसके अलावा, पर्यटन के संबद्ध क्षेत्र को सुगम बनाने के लिए, उड़ान ने पर्यटन मंत्रालय (MOT) के सहयोग से पर्यटन आरसीएस (टी आरसीएस) मार्गों की अवधारणा प्रस्तुत की। इसका उद्देश्य पर्यटन को बढ़ावा देना और पर्यटन मंत्रालय की आकांक्षाओं के अनुसार प्रतिष्ठित पर्यटन स्थलों को जोड़ना था।

इसके अतिरिक्त, कुछ राज्यों से अंतरराष्ट्रीय वायु संपर्कता प्रदान करने के लिए, आरसीएस- उड़ान के व्यापक ढांचे के भीतर अंतरराष्ट्रीय वायु संपर्कता योजना भी शुरू की गई।

ना.वि.मं. ने भी उड़ान 4 के तहत कई उपायों को शामिल किया जैसे कि छोटे विमानों के लिए वी जी एफ सहयोग की वृद्धि, विभिन्न राज्य सरकारों के साथ परामर्श से राज्य आर सी एस (SRCS) मार्गों को शामिल करना और साथ ही क्षेत्रीय केंद्रों के विकास के लिए छोटे मार्गों पर ध्यान केंद्रित करना। इस राउंड के तहत मार्गों के तेजी से प्रचालन के लिए पात्र ऑपरेटरों के प्रकारों के संबंध में भी छूट दी गई है।

इसके अलावा, उड़ान 4 के तहत एक विशेष राउंड के रूप में, उड़ान 4.1 में यह निर्णय लिया गया था कि पिछले उड़ान राउंड के रद्द किए गए मार्गों के साथ-साथ राज्य सरकारों, पर्यटन मंत्रालय और डीओएनईआर मंत्रालय द्वारा विशेष रूप से अनुरोध किए गए मार्गों को प्रदान करने और प्रचालित करने के पर ध्यान केंद्रित किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, हेलीकॉप्टर और सीप्लेन मार्गों को प्राथमिकता जारी रहेगी।

1.2.3 लाइफलाइन उड़ान

मार्च 2020 में कोविड -19 महामारी की शुरुआत और प्रसार के साथ देशव्यापी लॉकडाउन किया गया, घरेलू और अंतरराष्ट्रीय उड़ान प्रचालन लगभग पूरी तरह से निलंबित कर दिया गया था। इस अभूतपूर्व स्थिति ने अभूतपूर्व चुनौतियां प्रस्तुत की। इस प्रतिकूल स्थिति के प्रभावों को कम करने के लिए, मार्च 2020 में लाइफलाइन उड़ान की परिकल्पना की गई थी।

नेटवर्क प्लानिंग में सहायता के लिए एक हब और स्पोक मॉडल बनाकर, लाइफलाइन उड़ान ने देश भर में,

विशेष रूप से उत्तर पूर्व, दूरस्थ और पहाड़ी क्षेत्रों में आवश्यक चिकित्सा कार्गो की निरंतर आवाजाही की सुविधा प्रदान की। इसमें राज्य सरकारों के साथ-साथ आईएएफ, एयर इंडिया, एलायंस एयर, पवन हंस और निजी हेलीकॉप्टर तथा एयरलाइन ऑपरेटरों सहित पूरे उद्योग के सभी हितधारकों ने निरंतर सहयोग प्रदान किया।

एक निर्दिष्ट और भलीभांति संतुलित रिस्पोस टीम, बाहरी हितधारकों का निरंतर सहयोग के साथ साथ प्रौद्योगिकी का एकीकरण लाइफलाइन उड़ान की सफलता के प्रमुख कारक थे। इनका आगे खंड 5.5 में विस्तार से वर्णन किया गया है।

1.2.4 कृषि उड़ान

"मूल्य प्राप्ति" में सुधार हेतु कृषि उत्पादों के परिवहन में किसानों की सहायता करने के लिए, विशेष रूप से उत्तर-पूर्व और आदिवासी जिलों में, कृषि उड़ान की संकल्पना की गई और अंततः दिसंबर 2020 में इसका संचालन किया गया। कृषि उड़ान को राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय दोनों मार्गों पर लॉन्च किया गया है।

इस प्रमुख पहल में घरेलू हवाई भाड़े पर 50% की सब्सिडी और 12 एनईआर और हिमालयन राज्यों / संघ राज्य क्षेत्रों से 41 पात्र फल और सब्जियां एयरलिफ्ट किए जाने पर हवाई अड्डों पर टर्मिनल, भंडारण और प्रसंस्करण (टीएसपी) पर 50% की सब्सिडी सहित ऑपरेशन ग्रीन्स स्कीम और कृषि उड़ान योजना के बीच संमिलन शामिल था |

सम्पदा पोर्टल के माध्यम से एयरलाइनों द्वारा सब्सिडी का ऑनलाइन दावा किया जा सकता है। मास्टर एयरवेज बिल (MAWB) में विवरण भरने में आसानी के लिए हिंदी अनुवाद के साथ 41 पात्र फसलों के आई टी सी (एच एस) कोड (इंडियन ट्रेड क्लैरिफिकेशन ऑन हार्मोनाइज्ड सिस्टम ऑफ कोडिंग) भी जारी किए गए हैं।

एयर इंडिया/एयर इंडिया एक्सप्रेस, इंडिगो, स्पाइसजेट/स्पाइस एक्सप्रेस, गो एयर, एयर एशिया, विस्तारा और ब्लू डार्ट एविएशन सभी ने पूरे भारत में विभिन्न स्थानों पर माल पहुंचाने की योजना में भाग लिया है। कृषि-उत्पादों को संयुक्त राज्य अमेरिका, मध्य पूर्व और यूरोप जैसे अंतरराष्ट्रीय गंतव्यों में भी प्रेषित किया गया है।

वित्त वर्ष 2020-21 के दौरान कृषि उड़ान योजना में अकेले एएआई कार्गो लॉजिस्टिक्स एंड एलाइड सर्विसेज इंडिया लिमिटेड (एएआईसीएलएएस) द्वारा एनईआर में लगभग 1000 एमटी और अखिल भारतीय स्तर पर कुल 70000 एमटी कार्गो संभाला गया। इंफ्रास्ट्रक्चर गैप विश्लेषण और मांग तथा आपूर्ति परिदृश्य के आकलन के आधार पर, एएआईसीएलएएस ने इंदौर हवाई अड्डे पर अपनी एयर कार्गो सुविधा के विस्तार और वाराणसी में अपने कार्गो टर्मिनल में खराब होने वाले कार्गो की सुरक्षित हैंडलिंग के लिए एक कोल्ड स्टोरेज सुविधा के निर्माण जैसे नए बुनियादी ढांचे का भी विकास किया है। आगे बढ़ते हुए, हिमालयी और उत्तर पूर्व क्षेत्रों में हवाई अड्डे इन खराब होने वाले सामानों के हवाई परिवहन को सक्षम करने के लिए नई एयर कार्गो सुविधाओं के विकास के लिए फोकस क्षेत्र हैं।

1.3 उल्लेखनीय परिणाम

- अब तक, ना.वि.मं. ने उड़ान योजना के तहत बोली के तीन दौर सफलतापूर्वक पूरे कर लिए हैं, जबकि चौथे चरण को चरणबद्ध तरीके से लागू किया जा रहा है, जिसका पहला चरण समाप्ति के करीब है। उड़ान को उद्योग के हितधारकों, विशेष रूप से एयरलाइन ऑपरेटरों और राज्य सरकारों से उत्कृष्ट प्रतिक्रिया मिली है।
- आजादी के बाद से, आरसीएस-उड़ान के शुरू होने तक भारत में केवल 76 हवाईअड्डे ऐसे थे जहां से वाणिज्यिक उड़ानें निर्धारित थीं। अब, उड़ान के तत्वावधान में, लगभग ~ 4.5 वर्षों (31 अक्टूबर, 2021 तक) के भीतर, 104 असेवित / अल्पसेवित हवाई अड्डों, 36 हेलीपैड और 14 वाटर एरोड्रोम को निर्धारित संपर्कता प्रदान करने के लिए कार्य शुरू किया गया है।
- इनमें से 54 हवाईअड्डों, 2 वाटर एरोड्रोम और 6 हेलीपैडों को जोड़ने वाले मार्गों को पहले ही चालू किया जा चुका है।
- उड़ान के तहत दिए गए लगभग 948 मार्गों में से 389 मार्ग चालू हो चुके हैं।
- इसके अलावा, क्षेत्रीय वायु संपर्क का अर्थव्यवस्था पर सकारात्मक प्रभाव पड़ता है। योजना के प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष लाभ केवल विमानन क्षेत्र तक ही सीमित नहीं हैं। वायु संपर्क के समग्र लाभों में से कुछ लाभ नीचे दिए गए हैं:
 - क. **प्रत्यक्ष प्रभाव** - एयरलाइन और हवाई अड्डे के संचालन, विमान रखरखाव, वायु यातायात प्रबंधन और बैगज हैंडलिंग तथा ग्राउंड-हैंडलिंग जैसी सीधे यात्रियों की सेवा संबंधी गतिविधियों से उत्पन्न रोजगार।
 - ख. **अप्रत्यक्ष प्रभाव** - एयरलाइन संचालन किसी क्षेत्र में संपूर्ण विमानन आपूर्ति श्रृंखला में गतिविधि को प्रोत्साहित करता है। इसमें एविएशन फ्यूल सप्लायर्स, हवाई अड्डा अवसंरचना निर्माण के लिए निर्माण कंपनियां, एयरपोर्ट से टैक्सी और बस जैसी इंटर-मॉडल ट्रांसपोर्ट सर्विसेज, एयरपोर्ट रिटेल आउटलेट्स में बेचे जाने वाले सामान आदि शामिल हैं।
 - ग. **प्रेरित प्रभाव** - यह एयरलाइनों और हवाई अड्डों द्वारा नियुक्त लोगों द्वारा किए गए व्यय के प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष प्रभाव को संदर्भित करता है।
 - घ. **उत्प्रेरक प्रभाव** - अन्य उद्योगों पर वायु संपर्क के आर्थिक योगदान को उत्प्रेरक या स्पिन-ऑफ प्रभाव के रूप में जाना जाता है। यह वह प्रभाव है, जो वायु संपर्क स्थापित करने के लिए आवश्यक निवेश के अलावा किसी क्षेत्र की अर्थव्यवस्था के लिए महत्वपूर्ण अतिरिक्त मूल्य प्रदान करता है।

- विमानन क्षेत्र के विकास का अर्थव्यवस्था पर गुणक प्रभाव पड़ता है। इकाओ के एक अध्ययन - "नागर विमानन के आर्थिक लाभ: समृद्धि की लहरें" के अनुसार, विमानन के उत्पादन और रोजगार गुणक क्रमशः 3.25 और 6.10 हैं। इसका तात्पर्य यह है कि वायु परिवहन पर खर्च किए गए प्रत्येक 100 भारतीय रुपये से 325 भारतीय रुपये का लाभ होता है; और वायु परिवहन क्षेत्र में उत्पन्न होने वाली प्रत्येक 100 प्रत्यक्ष नौकरियों के परिणामस्वरूप शेष अर्थव्यवस्था में 610 नौकरियां उत्पन्न होती हैं। वास्तव में, यह अध्ययन वैश्विक सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) के 4.5% से अधिक का श्रेय नागर विमानन परिवहन को देता है।
- **लाइफलाइन उड़ान:** लाइफलाइन उड़ान पहल के तहत, लगभग 3,00,000 किमी की हवाई दूरी को कवर करते हुए लगभग 1000 टन के भारी आवश्यक कार्गो का परिवहन करने के लिए 588 उड़ानें संचालित की गई हैं।

2. उड़ान की पृष्ठभूमि/शुरुआत

2.1. उड़ान से पहले नागर विमानन परिदृश्य

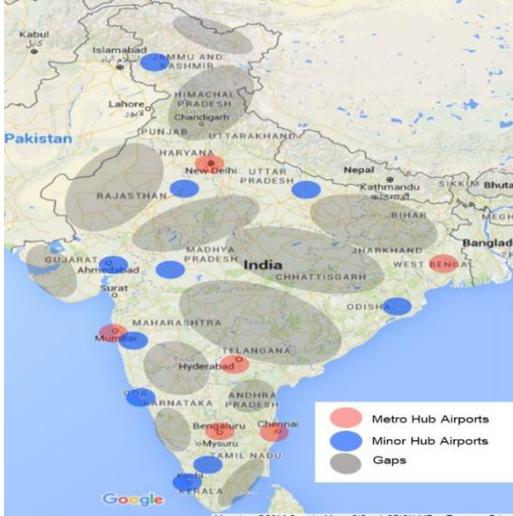
वर्ष 2013 में, देश में क्षेत्रीय और दूरस्थ क्षेत्रों की संपर्कता पर नागर विमानन मंत्रालय द्वारा किए गए एक अध्ययन ने उजागर किया कि हवाई संपर्कता चुनिंदा मार्गों और क्षेत्रों पर केंद्रित थी, विशेष रूप से बड़े शहरों में। आरसीएस से पहले नागर विमानन परिदृश्य के विश्लेषण से इसकी और पुष्टि हुई जिसमें पता चला कि वित्त वर्ष 2015-16 के दौरान प्रस्थान करने वाले 85 मिलियन घरेलू हवाई यात्रियों (स्रोत: भाविप्रा) में से लगभग 65% यात्री संचलन और 61% विमान संचलन (एटीएम) छह मेट्रो शहरों - दिल्ली, मुंबई, हैदराबाद, चेन्नई, कोलकाता और बेंगलोर में केंद्रित था। वित्त वर्ष 2015-16 के अंत तक भाविप्रा द्वारा संचालित 100 हवाईअड्डों में से, शीर्ष 18 हवाई अड्डों ने 86% यात्री संचलन और 81% एटीएम की सुविधा प्रदान की।

बड़े शहरों में यातायात का हिस्सा, वित्त वर्ष 2015-16

हवाई अड्डा सेट	यात्री संचलन का हिस्सा	एटीएम का हिस्सा
छह मेट्रो हवाई अड्डे (देश में 20 से अधिक हवाई अड्डों को जोड़ने वाले, लाल रंग में दर्शाए गए)	65%	61%
शीर्ष 18 हवाईअड्डे (8 या अधिक हवाई अड्डों से जोड़ने वाले या प्रति सप्ताह 20,000 से अधिक प्रस्थान सीटों की पेशकश करने वाले, नीले रंग में दर्शाए गए)	86%	81%

जैसा कि देखा गया है, परिचालन हवाई अड्डे देश भर में असमान रूप से वितरित किए गए थे। जहाँ भारत के दक्षिणी और मध्य भाग बेहतर तरीके से जुड़े हुए थे, उत्तरी और पूर्वी भागों के लिए संपर्क स्थापित होना बाकी था। उदाहरण के लिए, अरुणाचल प्रदेश, हरियाणा और सिक्किम हवाई मार्ग से जुड़े नहीं थे। कठिन पहाड़ी इलाकों के कारण, उत्तर-पूर्वी राज्यों में पर्याप्त सड़क और रेल अवसंरचना का अभाव है, जो हवाई संपर्क की आवश्यकता को रेखांकित करता है। फिर भी, असम के अतिरिक्त शेष क्षेत्र विमानन अवसंरचना के खराब प्रावधान के साथ-साथ अपर्याप्त एयरलाइन मार्गों से जूझ रहे थे। यह अपर्याप्त संपर्कता भी त्वरित आर्थिक विकास में एक बाधा थी।

चित्र 2: देश भर में वायु संपर्क में अंतराल



2.2. क्षेत्रीय संपर्क को बढ़ावा देने पर सरकार का बल

उपरोक्त के आलोक में, सरकार का इरादा भारतीय विमानन क्षेत्र में महत्वपूर्ण विकास करना है।

तदन्तर, नागर विमानन मंत्रालय (ना.वि.मं.), भारत सरकार ने राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 (एनसीएपी 2016) जारी की। एनसीएपी ने जनता के लिए हवाई यात्रा को सस्ता बनाने हेतु एक पारिस्थितिकी तंत्र के निर्माण की कल्पना की। एनसीएपी ने वित्त वर्ष 22 तक 30 करोड़ घरेलू टिकटिंग और वित्त वर्ष 2027 तक 50 करोड़ घरेलू टिकटिंग का लक्ष्य रखा है।

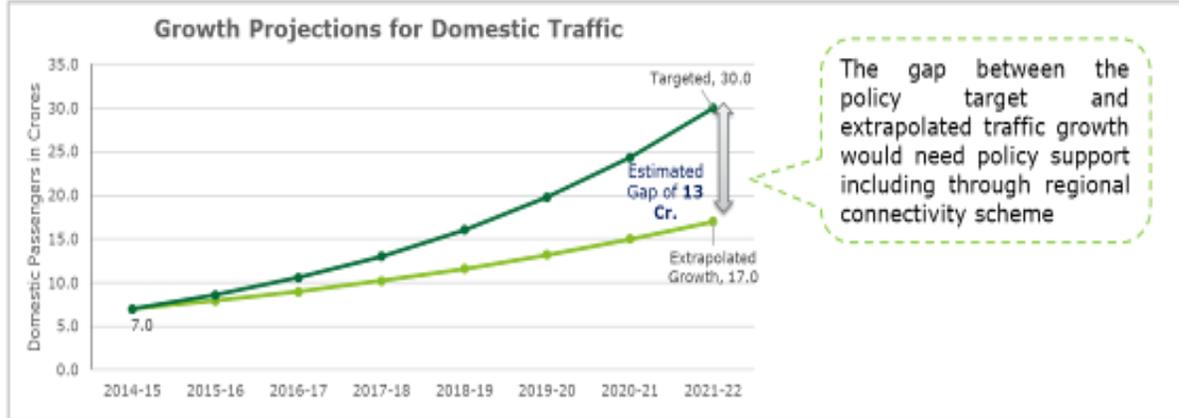
चित्र 3: एनसीएपी 2016 के अनुसार उद्देश्य और ध्येय



3. क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस) और इसका नियमन

वर्ष 2015 में प्रचलित यात्री संचलन की वृद्धि दर के एक सरल बहिर्वेशन (एक्सट्रपलेशन) ने संकेत दिया कि बिना किसी हस्तक्षेप के 2022 तक केवल लगभग 17 करोड़ टिकट ही सृजित किए जा सकते हैं।

चित्र 4: घरेलू यातायात के लिए वृद्धि अनुमान (2015-2022)



इसके अलावा, केवल बड़े शहरों में यातायात वृद्धि से इस नीति के महत्वाकांक्षी ध्येय प्राप्त नहीं हो सकते हैं।

इस अंतर को दूर करने के लिए एक नीतिगत हस्तक्षेप की आवश्यकता थी; जो देश के भीतरी इलाकों में हवाई यात्रा की मांग को बढ़ा सके। क्षेत्रीय हवाई संपर्क को बढ़ावा देने से मौजूदा स्थापित वायु मार्ग नेटवर्क में नया यातायात प्रदान करने का अतिरिक्त लाभ मिला। इसके लिए, ना.वि.मं.ने भारतीय हवाई अड्डों के लिए क्षेत्रीय संपर्क योजना (RCS) के निर्माण की परिकल्पना की, जिसे उड़ान (उड़े देश का आम आदमी) योजना के रूप में जाना जाता है। निम्नलिखित के माध्यम से एयरलाइन ऑपरेटरों का सहयोग करने के लिए :

- केंद्र और राज्य सरकारों और हवाईअड्डा प्रचालकों द्वारा रियायतें; और वित्तीय (वायुबिलिटी गैप फंडिंग या वीजीएफ) समर्थन, यदि आवश्यकता हो, क्षेत्रीय मार्गों की वाणिज्यिक व्यवहार्यता सुनिश्चित करने के लिए और;
- विकास लक्ष्य का समर्थन करने के लिए पर्याप्त अवसंरचना विकास सुनिश्चित करने हेतु वित्तीय सहायता के माध्यम से असेवित और अल्पसेवित हवाई अड्डों का पुनरुद्धार

एनसीएपी के अनुरूप, आरसीएस के निम्नलिखित उद्देश्य हैं:

चित्र 5: योजना के उद्देश्य



3.1 योजना निर्माण के लिए पद्धति

ना.वि.मं. ने योजना तैयार करने और विकसित करने के लिए एक पद्धतिगत दृष्टिकोण अपनाया और इसकी प्रमुख विशेषताएं इस प्रकार हैं :

चित्र 6: योजना निर्माण के लिए तंत्र



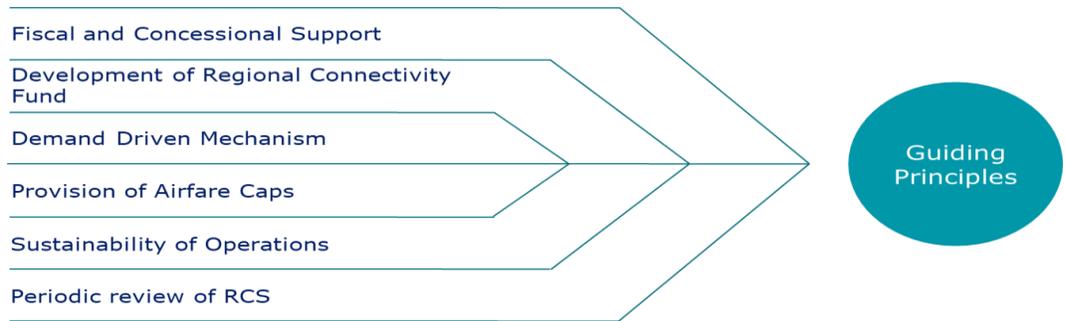
- **संकल्पना:** एनसीएपी की समीक्षा के आधार पर योजना की व्यापक रूपरेखा और मार्गदर्शक सिद्धांत तैयार करना।
- **विकसित करना:** अंतरराष्ट्रीय उदाहरणों के अध्ययन और भारतीय विमानन उद्योग के विश्लेषण के आधार पर समर्थन की प्रकृति और कार्यकाल, बोली तंत्र, विशिष्टता अवधि आदि सहित प्रमुख योजना विशिष्टताओं के लिए विकल्प विकसित करना।
- **परामर्श:** प्रासंगिक पहलुओं पर हितधारकों के इनपुट लेने और उसे योजना में शामिल करने के लिए विमानन क्षेत्र मूल्य श्रृंखला में हितधारकों के साथ ऑन बोर्डिंग और संलग्नता पर।

- **अंतिम रूप देना:** हितधारक इनपुट, सैंकेंडरी अनुसंधान और भाविप्रा द्वारा प्रदान किए गए इनपुट के आधार पर, योजना का अंतिम संस्करण विकसित किया गया था जो सरकार द्वारा निर्देशित पहलुओं के साथ-साथ बाजार-निर्धारित पहलुओं का एक सामंजस्यपूर्ण संयोजन था।

3.1.1. परिकल्पना

एनसीएपी द्वारा परिकल्पित आरसीएस की व्यापक रूपरेखा ने योजना के मार्गदर्शक सिद्धांतों को विकसित करने का आधार बनाया जैसा कि नीचे बताया गया है:

चित्र 7: योजना के मार्गदर्शक सिद्धांत



योजना के तहत वित्तीय सहायता और विभिन्न रियायतों का प्रावधान: आरसीएस उड़ानें प्रचालित करने के लिए एयरलाइन ऑपरेटरों को प्रोत्साहित करने के लिए, प्रचालन की लागत को कम करना आवश्यक था।

- क) **केंद्र सरकार** विभिन्न सहायता योजनाओं, नियामक और नीतिगत उपायों के माध्यम से हस्तक्षेप करके दूरस्थ और क्षेत्रीय हवाई कनेक्टिविटी को बढ़ावा देने में सबसे आगे है। परिणामस्वरूप, केंद्र सरकार द्वारा निम्न सहायता दी जा रही हैं:
- i) आरसीएस हवाई अड्डों से चयनित एयरलाइन ऑपरेटरों द्वारा खरीदे गए एटीएफ पर 2% की रियायती दर पर उत्पाद शुल्क लगाया जाता है।
 - ii) चयनित एयरलाइन ऑपरेटरों को घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय दोनों एयरलाइनों के साथ कोड साझाकरण व्यवस्था में प्रवेश करने की स्वतंत्रता है।
 - iii) आरसीएस उड़ान में बेची गई आरसीएस सीटों के हवाई किराए पर आरसीएस से वास्तविक मूल्य पर जीएसटी घटक की प्रतिपूर्ति (उड़ान 1-3 के लिए)।
- ख) **राज्य सरकारें** इस योजना के हितधारकों की एक प्रमुख श्रेणी का गठन करती हैं क्योंकि हवाई कनेक्टिविटी के आर्थिक लाभ सीधे संबंधित राज्यों को मिलते हैं। तदनुसार, एनसीएपी ने संबंधित राज्यों को आरसीएस

के संचालन के लिए पात्र होने के लिए राज्य सरकारों द्वारा कुछ रियायतों का प्रावधान अनिवार्य कर दिया है। इस तरह का समर्थन जुटाने के लिए विभिन्न राज्य सरकारों के साथ समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किए गए। परिणामस्वरूप, योजना के तहत राज्य/केंद्र शासित प्रदेश सरकारों द्वारा निम्नलिखित रियायतें प्रदान की जाती हैं:

- i) राज्य के भीतर स्थित आरसीएस हवाई अड्डों पर एविएशन टर्बाइन फ्यूल (एटीएफ) पर वैंट को 10-साल की अवधि के लिए 1% या उससे कम किया गया;
- ii) आवश्यकता पड़ने पर मल्टी-मॉडल हिंटरलैंड कनेक्टिविटी (सड़क, रेल, मेट्रो, जलमार्ग, आदि) के प्रावधान के साथ-साथ आरसीएस हवाई अड्डों के विकास के लिए सभी बाधाओं से मुक्त और यदि आवश्यक हो तो न्यूनतम भूमि का प्रावधान;
- iii) आरसीएस हवाई अड्डों पर सुरक्षा और अग्निशमन सेवाओं का निःशुल्क प्रावधान;
- iv) आरसीएस हवाई अड्डों पर काफी रियायती दरों पर बिजली, पानी और अन्य उपयोगिता सेवाओं का प्रावधान; और
- v) उत्तर-पूर्वी राज्यों (एनईआर) और केंद्र शासित प्रदेशों (यूटी) के अलावा अन्य राज्य इस योजना के अनुसार निर्धारित वीजीएफ शेयर का 20% प्रदान करते हैं, जबकि एनईआर और केंद्र शासित प्रदेशों के लिए योगदान 10% है।

ग) **हवाई अड्डा संचालक** निम्नलिखित छूट/छूटें बढ़ाकर क्षेत्रीय और दूरदराज के क्षेत्रों में हवाई कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए आवश्यक हवाई परिवहन सेवाओं को और अधिक प्रोत्साहित करते हैं:

- i) आरसीएस उड़ानों पर कोई लैंडिंग शुल्क, पार्किंग शुल्क नहीं;
- ii) आरसीएस उड़ानों पर कोई टर्मिनल नेविगेशन लैंडिंग शुल्क (टीएनएलसी) नहीं लगाया जाएगा;
- iii) भाविप्रा द्वारा आरसीएस उड़ानों के लिए सामान्य दरों के 42.50% की दर से नाममात्र आधार पर आरएनएफसी लगाया जाता है। सामान्य दरें एएआई द्वारा बिना किसी छूट या रियायत के निर्दिष्ट लागू दरों को संदर्भित करती हैं;
- iv) चयनित एयरलाइन ऑपरेटरों को सभी हवाई अड्डों पर योजना के तहत परिचालन के लिए ग्राउंड हैंडलिंग स्वयं करने की अनुमति दी गई है।

क्षेत्रीय कनेक्टिविटी फंड (आरसीएफ) का विकास: असेवित/असेवित क्षेत्रों को जोड़ने का एक अनपेक्षित लाभ श्रेणी-। जैसे मौजूदा व्यावसायिक रूप से व्यवहार्य मार्गों पर अतिरिक्त यातायात के रूप में आता है।

ऐसा इस तथ्य के कारण है कि जैसे-जैसे क्षेत्रीय हवाई अड्डे बड़े शहर के हवाई अड्डों से जुड़ते हैं, क्षेत्रीय यात्रियों का एक हिस्सा कनेक्टिंग उड़ानें लेगा और हवाई अड्डों/हवाई अड्डे की सेवाओं का उपयोग करेगा जो आरसीएस के तहत रियायती दरों पर प्रदान नहीं की जाती हैं। तदनुसार, एनसीएपी ने श्रेणी II/श्रेणी IIA मार्गों, आरसीएस मार्गों और छोटे विमानों (80 यात्री सीटों से कम) का उपयोग करने वाली उड़ानों के अलावा अन्य सभी घरेलू मार्गों पर उड़ानों (प्रति प्रस्थान आधार) पर लेवी लगाने का प्रावधान किया है, चाहे वे किसी भी मार्ग के हों। लेवी क्षेत्रीय कनेक्टिविटी फंड (आरसीएफ) में जमा की जाती है और इसका उपयोग आरसीएस के तहत वीजीएफ को निधि देने के लिए किया जाता है। इस प्रकार आरसीएफ क्षेत्र के भीतर से उत्पन्न धन को क्षेत्र के और विकास को प्रोत्साहित करने के लिए उपयोग किया जाता है। क्षेत्रीय हवाई कनेक्टिविटी के विभिन्न लाभों को स्वीकार करते हुए, एयरलाइनें स्वेच्छा से आरसीएस लेवी के लिए सहमत हैं। इसके अलावा, संतुलित क्षेत्रीय विकास के लिए, देश के पांच भौगोलिक क्षेत्रों में क्षेत्रीय कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने के लिए योजना के तहत समान वीजीएफ आवंटन किया गया है। उत्तर, पश्चिम, दक्षिण, पूर्व और उत्तर-पूर्व। इसके अलावा, योजना के तहत किसी विशेष एयरलाइन ऑपरेटर के लिए स्वीकृत कुल वीजीएफ को भी किसी एकल एयरलाइन ऑपरेटर के लिए बड़े प्रणालीगत जोखिम को सीमित करने के लिए वार्षिक सीमा तक सीमित कर दिया गया है।

मांग प्रक्रिया पर आधारित उड़ान का नवीन कार्य मॉडल:

एमओसीए ने माना कि आरसीएस के तहत निर्धारित मार्ग/नेटवर्क को संचालित करने में एयरलाइन ऑपरेटर्स महत्वपूर्ण हैं क्योंकि वे क्षेत्रीय मार्ग जो किसी एयरलाइन के मौजूदा प्रचालन से जुड़े हैं, ऑपरेटर को किसी अन्य क्षेत्रीय मार्ग की तुलना में कम व्यवहार्यता सहयोग की आवश्यकता होगी जोकि भलीभांति जुड़े नहीं होते | तदनुसार, क्षेत्रीय मार्गों का विकास बाजार की ताकतों पर छोड़ दिया गया जैसे कि एयरलाइन ऑपरेटरों को क्षेत्रीय मार्गों की मांग का आकलन, उपयुक्त क्षमता विकसित करना इत्यादि कार्य करना होगा। प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया में, एयरलाइन ऑपरेटर जिन क्षेत्रीय मार्गों को संचालित करने में रुचि रखते हैं और वीजीएफ, यदि कोई हो, का प्रस्ताव रखते हैं तो प्रतिस्पर्धी बोली के नतीजे के आधार पर, उन्हें आरसीएस मार्गों को संचालित करने के लिए सीमित अवधि के लिए विशेष अधिकार प्रदान किया जाता है।

हवाई किराए की सीमा का प्रावधान: लोगों को किफायती यात्रा विकल्प प्रदान करना, 500 किमी (लगभग एक घंटा) की हवाई दूरी के लिए हवाई किराया यात्रा, फिक्स्ड विंग विमान पर या हेलीकॉप्टर पर 30 मिनट की यात्रा को मुख्य रूप से मुद्रास्फीति, विभिन्न लंबाई और उड़ान अवधि के मार्गों के लिए आनुपातिक मूल्य निर्धारण के अनुरूप 2,500 रुपये पर सीमित कर दिया गया है यह यह केवल उड़ान क्षमता के 50% (आरसीएस सीटों) पर लागू है जिसमें वीजीएफ द्वारा सब्सिडी दी जाती है, जबकि शेष सीटें एयरलाइंस द्वारा (गैर-आरसीएस सीटें) बाजार-निर्धारित कीमतों पर बेची जाती हैं। इससे एयरलाइंस को हवाई किरायों के साथ प्रयोग करने और अपनी सेवाओं के लिए बाजार विकसित करने का अवसर मिलता है।

प्रचालन की स्थिरता को बढ़ावा देना: आरसीएस के तहत उड़ान प्रचालन की दीर्घकालिक स्थिरता को प्रोत्साहित करना एक प्रमुख मार्गदर्शक सिद्धांत है। स्थापित कनेक्टिविटी हमेशा के लिए वीजीएफ पर निर्भर नहीं है। इस तरह, असेवित/अल्प सेवित क्षेत्रों में क्षेत्रीय हवाई कनेक्टिविटी को सुविधाजनक /प्रोत्साहित करने के लिए वीजीएफ सपोर्ट एक सीमित अवधि के लिए प्रदान करने का प्रस्ताव रखा गया है | इसके अतिरिक्त उड़ान एयरलाइनों को 50% फ्लाइट क्षमता (गैर-आरसीएस सीटें) को बाजार-निर्धारित कीमतों पर बेचने की अनुमति देता है | इससे एयरलाइनों को हवाई किरायों के साथ प्रयोग करने और अपनी सेवाओं के लिए बाज़ार विकसित का अवसर मिलता है।

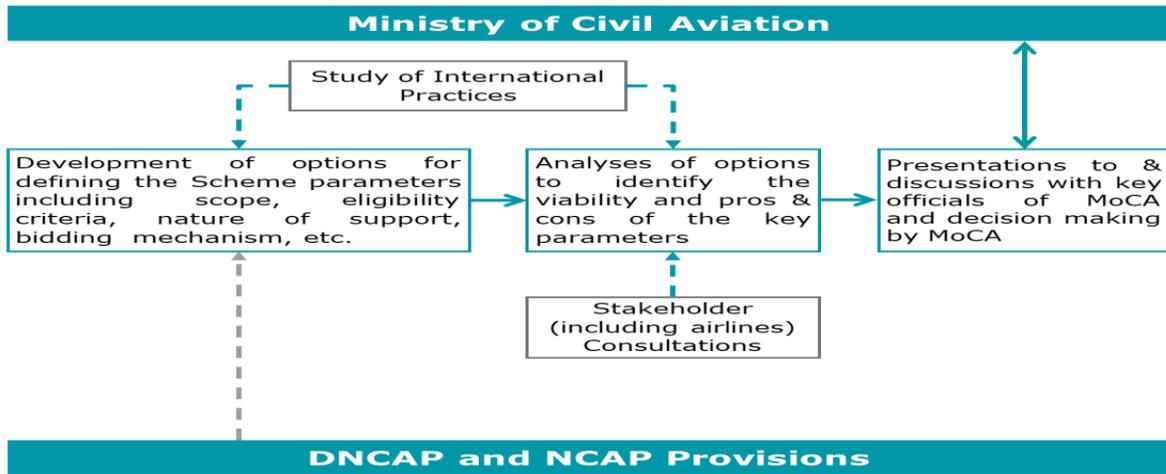
आरसीएस की आवधिक समीक्षा: इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि बाजार की गतिशीलता

समय के साथ विकसित होती है, एमओसीए लक्ष्यों की प्राप्ति के लिए समय-समय पर योजना के प्रावधानों की समीक्षा करता है

3.1.2. विकास एवं परामर्श

मार्गदर्शक सिद्धांतों को परिभाषित करने के बाद, योजना की विशेषताएं तैयार करने के लिए तीन-चरणीय दृष्टिकोण अपनाया गया, जैसाकि नीचे परिभाषित किया गया है:

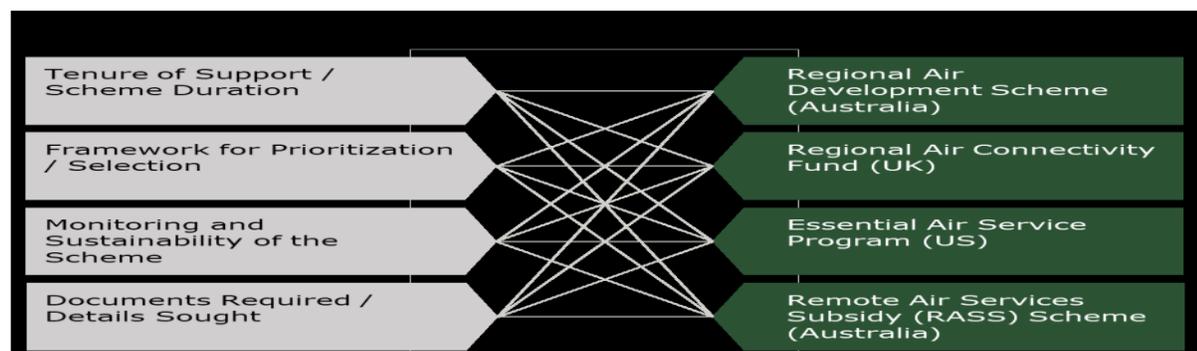
चित्र 8: योजना की विशेषताएं तैयार करने की पद्धति



गौण अनुसंधान, हवाई संपर्क को बढ़ाने के उद्देश्य से दुनिया भर में विभिन्न योजना मापदंडों के साथ लागू यथा कार्यान्वयन तंत्रिका, सपोर्ट की प्रकृति, सपोर्ट का कार्यकाल, प्राथमिकता ढांचा, स्थिरता इत्यादि संबंधी संदर्भ साहित्य की एक विस्तृत श्रृंखला की समीक्षा जैसे कार्यक्रम भी शामिल हैं |

चित्र 9: विश्व स्तर पर समान योजनाओं से संबंधित साहित्य की समीक्षा

चित्र 9: विश्व स्तर पर समान योजनाओं से संबंधित साहित्य की समीक्षा



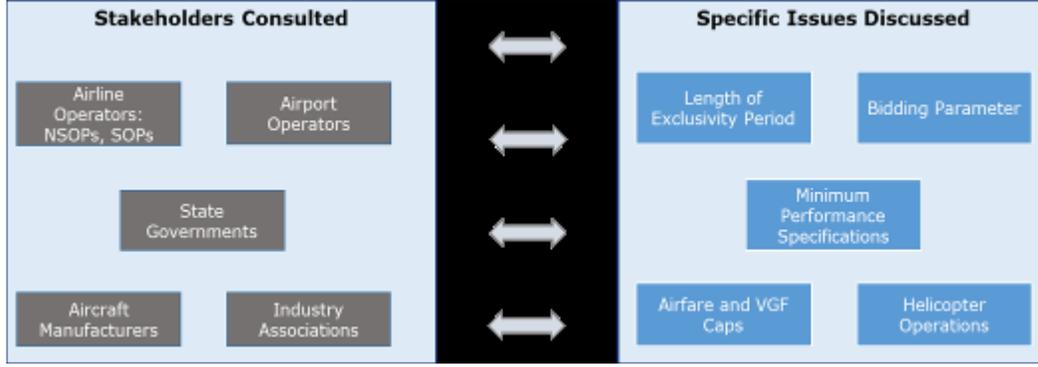
प्रत्येक योजना के लिए विभिन्न पहचाने गए विकल्पों का रणनीतिक विश्लेषण भारतीय परिदृश्य के संदर्भ में एयरलाइनों और हवाई अड्डों के विविध प्रचालन मॉडल, बुनियादी सुविधाओं, सक्षम नीति और नियामक व्यवस्था आदि सहित भारतीय विमानन बाजार की बारीकियों का विश्लेषण प्रत्येक विकल्प के फायदे और नुकसान को समझने के लिए किया गया। यह विश्लेषण कई योजना सुविधाओं के कार्यकाल सपोर्ट सहित विशिष्टता का प्रावधान, बीडिंग मैकेनिज्म, बीडिंग पैरामीटर के लिए किया गया।

चित्र 10 विभिन्न योजनाओं की विशेषताओं के लिए विचार किए गए विकल्प

Options for Consideration			
Scheme Features	Period of 3 years	Period of 10 years	
	Support extended for all seats in a flight	Support extended for some seats in a flight	
	No Exclusivity	Exclusivity for <= 3 years	Exclusivity for >3 years
	One-Stage	Two-Stage	
	VGF per RCS Seat	Total VGF per week	Combination of VGF per RCS Seat and Total VGF per week

हितधारक परामर्शदाताओं से कई प्रस्तावित रणनीतिक विकल्पों और योजना मापदंडों पर पारदर्शी तरीके से विचार-विमर्श कर योजना की विशेषताओं को अंतिम रूप देने के लिए परामर्श किया गया। इसमें उद्यमी हितधारकों की लम्बी श्रृंखला जैसे एयरलाइन, तथा एयरपोर्ट ऑपरेटर, राज्य सरकारें एवं अन्य सहायक सेवा प्रदाताओं के साथ विभिन्न मुद्दों तथा परामर्शों पर विचार को भी शामिल किया गया है।

चित्र 11: विभिन्न योजना की विशेषताओं के संबंध में परामर्श देने वाले हितधारकों के प्रकार



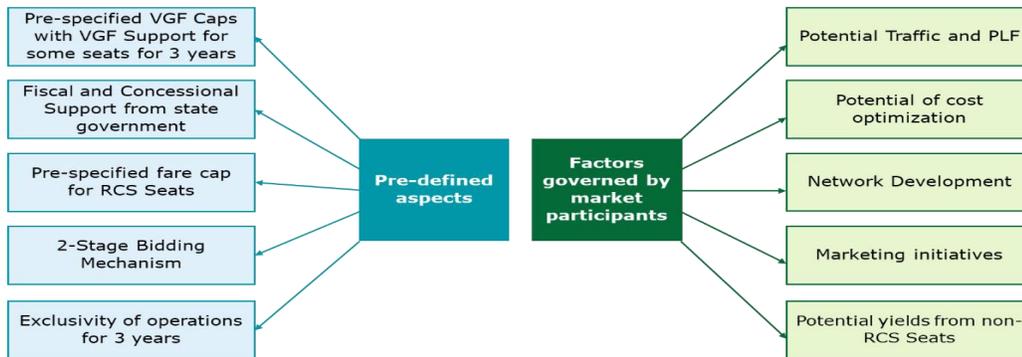
कुछ हितधारकों की टिप्पणियों के नमूने नीचे प्रस्तुत हैं:

- विशिष्ट अवधि अधिक लम्बी होनी चाहिए क्योंकि ऑपरेटर को प्रचालन की सेटिंग करने एवं रूट की मेचौरिंग में उपयुक्त समयावधि की आवश्यकता होती है - एयरलाइन ऑपरेटर्स
- यदि रूट में तेजी से विकास हो रहा है, तो अन्य ऑपरेटरों को भी प्रतिस्पर्धा का अवसर मिलना चाहिए। इसमें उपभोक्ता का हित पूर्णत होगा।” - एयरपोर्ट ऑपरेटर और एयरक्राफ्ट निर्माता

3.1.3. अंतिम रूप

परिणामत, सरकार एवं निर्देशित पहलुओं का एक सामंजस्यपूर्ण सम्मेलन और बाजार द्वारा शासित होने वाले पहलुओं से योजना के अंतिम संस्करण का निर्माण आवधिक समीक्षा के अधीन है, जोकि अपने उद्देश्यों की पूर्ति के लिए प्रभावकारिता को बनाए रखने और निरंतर तेजी से विकसित हो रहे बाज़ार के अनुरूप आवश्यक है।

चित्र 12: अंतिम रूप दी गई योजना की विशेषताओं का स्नैपशॉट



4. आरसीएस-उड़ान का कार्यान्वयन

मंत्रालय अब तक संपर्क से वंचित मार्गों पर परिचालन शुरू करने के लिए इच्छुक एयरलाइन और हेलीकॉप्टर ऑपरेटरों से प्रस्ताव आमंत्रित करता है। यदि बोलीदाता द्वारा मूल्यांकन के अनुसार संचालन की लागत और अनुमानित राजस्व में अंतर है तो ऑपरेटर व्यवहार्यता गैप फंडिंग की मांग कर सकते हैं। ऐसे सभी प्रस्तावों को एक पारदर्शी तंत्र के माध्यम से काउंटर बोली के लिए पेश किया जाता है और सबसे कम वीजीएफ आवश्यकता उद्धृत करने वाले प्रतिभागी को मार्ग प्रदान किए जाते हैं। हालाँकि, प्रारंभिक प्रस्ताव प्रस्तुत करने वाले ऑपरेटर के पास सबसे कम बोली के मिलान के लिए राइट टू मैच (आरटीएम) है, यदि प्रारंभिक बोली सबसे कम बोली के 10% के भीतर है। सफल बोलीदाता (चयनित एयरलाइन ऑपरेटर) के पास तीन साल की अवधि के लिए मार्ग संचालित करने का विशेष अधिकार होगा। इस तरह का समर्थन तीन साल की अवधि के बाद वापस ले लिया जाएगा, क्योंकि उस समय तक इस मार्ग के आत्मनिर्भर और बाजार की मांग से जुड़ जाने की संभावना है।

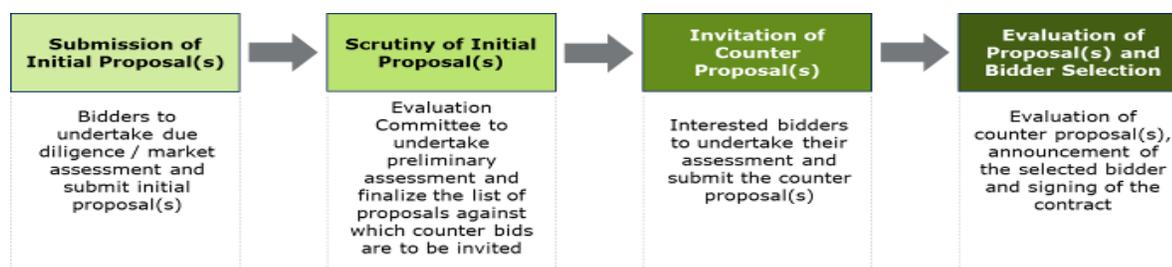
चयनित एयरलाइन ऑपरेटर को फिक्स्ड विंग विमान के माध्यम से परिचालन के लिए उड़ान क्षमता का 50% आरसीएस सीटों (न्यूनतम 9 और अधिकतम 40 के अधीन) और हेलीकॉप्टरों के माध्यम से आरसीएस उड़ानों के संचालन पर 13 तक की सभी यात्री सीटों को आरसीएस सीटों के रूप में उपलब्ध करवाना होगा।

योजना की कुछ विशेषताएं हैं, जो प्रभावी कार्यान्वयन में नागर विमानन मंत्रालय की सहायता करती हैं। इसमें निम्न शामिल है:

4.1. योजना के संचालन के लिए पारदर्शी ऑनलाइन/ आईटी प्लेटफॉर्म

यह योजना इच्छुक बोलीदाताओं / एयरलाइन ऑपरेटरों को योजना के प्रावधानों के अनुसार अपने प्रारंभिक प्रस्ताव जमा करने के लिए आमंत्रित करके और बाद में पात्र प्रारंभिक प्रस्तावों के खिलाफ काउंटर प्रस्तावों को आमंत्रित करके एक पारदर्शी दो-चरणीय ई-बोली प्रक्रिया का पालन करती है। इसके बाद प्रारंभिक प्रस्तावों के साथ-साथ काउंटर प्रस्तावों के लिए तकनीकी बोलियां और उसके बाद वित्तीय बोलियां खोली जाती हैं और उनकी जांच की जाती है। योजना में निर्दिष्ट चयन मानदंडों के आधार पर पहचाने गए एयरलाइन ऑपरेटरों को मार्ग/ नेटवर्क प्रदान किए जाते हैं।

चित्र 13: 2-चरणीय ई-बोली प्रक्रिया



योजना के प्रभावी और पारदर्शी कार्यान्वयन के लिए, कार्यान्वयन एजेंसी (आईए)/एमओसीए और विभिन्न हितधारकों के बीच एक संपर्क-बिंदु स्थापित किया करने की आवश्यकता थी। वैश्विक सर्वोत्तम प्रथाओं के अध्ययन के आधार पर, एक वेब-आधारित तंत्र को योजना के संचालन के लिए एक कुशल और मजबूत तरीका पाया गया।

एमएसटीसी, जो एक सीपीएसई है, को पारदर्शी और सुरक्षित निविदा प्रक्रिया अपनाकर प्रारंभिक और काउंटर प्रस्तावों को आमंत्रित करने के लिए एक ई-पोर्टल के डिजाइन और कार्यान्वयन के लिए नियुक्त किया गया था। [<https://www.mstcecommerce.com/eprochome/rcs/>]

इसके अलावा, कार्यान्वयन एजेंसी (एएआई) हवाईअड्डा सूचना प्रबंधन प्रणाली (एआईएमएस), एक एंटरप्राइज एप्लिकेशन का उपयोग करती है, जो वित्त, रसद, व्यापार प्रदर्शन, बुनियादी ढांचे और सुविधाओं के प्रबंधन से किसी भी हवाईअड्डे में परिचालन के पूरे दायरे को कवर करती है। यह आरसीएस हवाई अड्डों के लिए बिल जारी करने, वीजीएफ दावों के वितरण और अन्य प्रशासनिक कार्यों की सुविधा प्रदान करता है।

आरसीएस प्रकोष्ठ आरसीएस हवाई अड्डों और हेलीपोर्ट्स के लिए प्रमुख विशेषताओं के साथ एआईएमएस संक्षिप्त संस्करण पर प्रगति की निगरानी करता है, जिसमें परिचालन डेटा आयात करने, आरसीएस हवाई अड्डों के लिए एआईएमएस के कार्यान्वयन के चालान और पूरक बिल बनाने के लिए एटीसी, एयरोनॉटिकल बिलिंग और एडमिन जैसे मॉड्यूल शामिल हैं। AIMS इंटरनेट के साथ-साथ AAIMPLS नेटवर्क के माध्यम से भी सुलभ है। इस प्रकार, इसका उपयोग या तो स्थानीय हवाई अड्डे से किया जा सकता है या सक्षम प्राधिकारी द्वारा तय किए गए किसी अन्य स्थान से किया जा सकता है।

एयरलाइन ऑपरेटरों को एआईएमएस एप्लिकेशन में लॉग इन करने का प्रावधान दिया गया है जहां वे उनके द्वारा संचालित उड़ान गतिविधियों के बारे में जानकारी देख और अपडेट कर सकते हैं। सिस्टम एयरलाइन ऑपरेटरों, एएमएसएस और एयर ट्रेफिक कंट्रोल टॉवर से उड़ानों के संचालन संबंधी अद्यतन जानकारी प्राप्त करता है।

4.2. हितधारक परामर्श कार्यक्रम

एयरलाइन ऑपरेटरों और राज्य सरकारों के लिए योजना के सुचारू कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए, नागर विमानन मंत्रालय समय-समय पर हितधारक परामर्श कार्यक्रम आयोजित करता है। ये कार्यक्रम योजना के सामान्य संचालन के दौरान हितधारकों और एमओसीए/एएआई के बीच होने वाले नियमित संचार के अतिरिक्त हैं। इसमें निम्न शामिल हैं:

- योजना की प्रमुख विशेषताओं पर हितधारकों से जानकारी लेने और उनकी चिंताओं के मूल्यांकन के बाद बोली दस्तावेजों को अंतिम रूप देने के लिए बोली-पूर्व बैठकें।

- हवाई अड्डों के संचालन, दिए गए मार्गों, कार्यान्वयन में आने वाली चुनौतियों आदि का आकलन करने के लिए हितधारकों के साथ प्रगति की समीक्षा।
- उड़ान के तहत बोली के प्रत्येक नए दौर से पहले किसी भी बदलाव के लिए औचित्य/ तर्क के साथ हितधारकों को अपने विचार/ सुझाव साझा करने के लिए आमंत्रण।
- राज्य सरकारों/ केंद्र शासित प्रदेशों, चयनित एयरलाइन ऑपरेटरों, हवाईअड्डा ऑपरेटरों, एनएसओपी धारकों, तेल कंपनियों आदि सहित उड़ान के हितधारकों के लिए कार्यशाला।
- 'विंग्स इंडिया' जैसे कार्यक्रम हर दो साल में हैदराबाद में आयोजित किए जाते हैं "सब उड़ें, सब जुड़ें" जिसने देश भर के नागरिकों के लिए उड़ान को सुलभ बनाने के लिए विमानन उद्योग, राज्यों/ केंद्रशासित प्रदेशों और अन्य हितधारकों को एक साथ आने के लिए एक अनूठा मंच प्रदान किया।

4.3. राज्य स्तर पर हवाई अड्डे के बुनियादी ढांचे की आवधिक निगरानी

उड़ान के सुचारु कार्यान्वयन के लिए हवाई अड्डे के बुनियादी ढांचे और सुरक्षा कर्मियों के प्रशिक्षण की निगरानी के लिए वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से राज्य सरकारों के साथ नियमित बातचीत की जाती है

4.4. मजबूत आंतरिक शासन प्रक्रिया

- रीजनल कनेक्टिविटी फंड (आरसीएफ) के तहत बड़ी एयरलाइनों से लेवी की वसूली के माध्यम से एवं योजना के अनुसार चयनित एयरलाइन प्रचालकों को वीजीफ संवितरण के माध्यम से एकत्र राशि के पारदर्शी वित्तीय प्रबंधन के लिए विस्तृत एसओपी विकसित की गई।
- नागर विमानन मंत्रालय द्वारा बोली मूल्यांकन समिति और योजना के कार्यान्वयन हेतु विभिन्न मुद्दों पर विचार विमर्श करने एवं निर्णय लेने हेतु आरसीएस अनुमोदन समिति का गठन किया गया।
- क्षेत्रीय कनेक्टिविटी फंड के खाते आरसीएस प्रकोष्ठ एवं भाविप्रा द्वारा रखे जाते हैं और इनकी लेखा परीक्षा आंतरिक लेखा परीक्षकों और सीएजी द्वारा की जाती है।
- आरसीएस-उड़ान योजना के निर्माण, समय के साथ इसके विकास और योजना के सुचारु कार्यान्वयन के लिए निर्धारित की गई विभिन्न प्रक्रियाओं को भविष्य में संदर्भ हेतु प्रयोग करने के लिए नागर विमानन मंत्रालय द्वारा उड़ान मैनुअल विकसित करने की प्रक्रिया भी जारी है।

4.5. आरसीएस-यूडीएएन के तहत चयनित एयरलाइन ऑपरेटरों के साथ इंटरफ़ेस

भाविप्रा की हवाई अड्डा सूचना प्रबंधन प्रणाली (एआईएमएस) का इंटरफ़ेस 70% से अधिक हवाई अड्डों पर उड़ान के तहत चयनित एयरलाइन ऑपरेटरों को एयरलाइन का परिचालन डेटा तैयार करने एवं एयरलाइनों द्वारा त्वरित एवं सटीक बिलिंग में सहायता प्रदान करता है अन्य हवाई अड्डे भी अपने ऑटोमेटिड सिस्टम को एआईएमएस से लिंक करने के लिए उन्नयन की प्रक्रिया में हैं

4.6. सरलीकृत विनियामक आवश्यकताएँ

उड़ान के अंतर्गत अनुसूचित यात्री प्रचालकों के लिए डीजीसीए द्वारा नए नागरिक उड्डयन विनियम (सीएआर) जारी किए गए थे। इसी प्रकार सुरक्षा पहलुओं के संबंध में बीसीएस द्वारा संशोधित दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं।

इसके अलावा, सुदूर क्षेत्र के हवाई अड्डों, हेलीपैडों और जल हवाई अड्डों से प्रचालन प्रारंभ करने के लिए डीजीसीए एवं बीसीएएस द्वारा लाइसेंसिंग और सुरक्षा प्रक्रियाओं की समीक्षा के बाद इन्हें सरल बनाया गया है। इसके अतिरिक्त डीजीसीए द्वारा उड़ान के अंतर्गत हेलीकॉप्टर सेवा की सुविधा हेतु हेलीपोर्ट प्राधिकृत करने के लिए नागरिक उड्डयन विनियम (सीएआर) भी जारी किए गए हैं।

5. पिछले कुछ वर्षों में आरसीएस उड़ान का विकास

योजना में लगातार सुधार करने के उद्देश्य से, आरसीएस-उड़ान पिछले कुछ वर्षों में गतिशील बाजार स्थितियों, सरकार की बदलती प्राथमिकताओं और उद्देश्यों, हितधारकों से इनपुट, बाजार प्रतिक्रिया और भागीदारी पैटर्न को एवं पिछले बोली दौरों के दौरान देखे गए तथा ऐसे दौरों के दौरान सामने आए कार्यान्वयन संबंधी मुद्दे और सीमाओं को ध्यान में रखते हुए विकसित किया है। फलतः आरसीएस पिछले कुछ वर्षों में भारत के विमानन क्षेत्र को आकार देने में मदद करने के लिए एक मजबूत मंच के रूप में विकसित हुआ है।

चित्र 14: वर्षों में उड़ान का विकास



- **प्राथमिकता वाले क्षेत्रों और हेलीकॉप्टर प्रचालन पर ध्यान केंद्रित करें :** यह योजना उन क्षेत्रों में प्रचालन के लिए अतिरिक्त प्रोत्साहन प्रदान करने के लिए विकसित की गई है जो सतही परिवहन के माध्यम से पर्याप्त रूप से जुड़े नहीं हैं, जिनमें देश के कठिन इलाके (पहाड़ी) वाले हिस्से, बड़े जल निकायों (द्वीपों) से अलग और सुरक्षा संबंधित ऐसे क्षेत्र (वामपंथी उग्रवादियों से संबंधित सहित) शामिल हैं। इनमें जम्मू-कश्मीर, हिमाचल प्रदेश और उत्तराखंड, भारत का उत्तर पूर्वी क्षेत्र, अंडमान और निकोबार द्वीप समूह और लक्षद्वीप द्वीप समूह जैसे प्राथमिकता वाले क्षेत्र भी शामिल हैं।
- इसके अतिरिक्त, विश्व स्तर पर यह देखा गया है कि हेलीकॉप्टर दूरदराज और दुर्गम क्षेत्रों में कनेक्टिविटी प्रदान करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं, जिससे चिकित्सा आपात स्थिति के मामले में डिलीवरी का समय कम हो जाता है। इसलिए, उड़ान योजना में उड़ान 2 के तहत इन पहलुओं को शामिल किया गया।
- **सीप्लेन मार्गों को शामिल करना:** कई दूरदराज के क्षेत्रों में झीलों और बांधों के कारण सीप्लेन के माध्यम से हवाई संपर्क को चलाने के अवसर को ध्यान में रखते हुए, उड़ान 3 में सीप्लेन के माध्यम से प्रचालन को शामिल करने के लिए योजना के दायरे को बढ़ाया गया था। देश भर में कई जल हवाई अड्डों के विकास द्वारा इस उचित ठहराया गया।

- **पर्यटन और अन्य प्रायोजित मार्गों का समावेश:** देश भर में पर्यटन स्थलों की पॉइंट-टू-पॉइंट कनेक्टिविटी बढ़ाने के पर्यटन मंत्रालय के इरादे और राज्य सरकारों / केंद्र शासित प्रदेशों और एनईआर को हवाई कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए राज्य सरकारों / केंद्रशासित प्रदेशों, DoNER / NEC से प्राप्त अनुरोधों का अनुपालन करना। यह योजना आगे चलकर उड़ान 3 योजना के तहत ऐसे मार्गों को शामिल करने में महत्वपूर्ण साबित हुई।
- **अंतरराष्ट्रीय हवाई कनेक्टिविटी योजना (आईएसीएस) का विकास:** विभिन्न राज्य सरकारों से उनके संबंधित राज्यों में अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों से कुछ अन्य हवाई अड्डों तक अंतरराष्ट्रीय कनेक्टिविटी को सुविधाजनक / विकसित करने के लिए एक रूपरेखा बनाने में सहायता करने के अनुरोध के बाद नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) ने अंतरराष्ट्रीय हवाई कनेक्टिविटी योजना बनाई। आईएसीएस, एक स्वतंत्र योजना को निर्माण चरणों और उड़ान योजना के कार्यान्वयन चरण के अनुभवों से प्राप्त भारतीय विमानन की समझ के आधार पर बनाई गई थी।

एमओसीए ने निष्पक्षता से एयरलाइनों को सहयोग करने और कार्यान्वयन में आसानी के साथ-साथ एमओसीए और राज्य सरकारों के उद्देश्यों सहित विभिन्न कारकों के आधार पर आईएसीएस के लिए कई उन्नत बोली मॉडल तैयार किए।

तैयार किए गए बोली मॉडल में एक सीट अंडरराइटिंग मॉडल, आरसीएस के समान एक मॉडल और एक लागत-शून्य-राजस्व मॉडल शामिल था। लागत-घटा-राजस्व वह मॉडल था जिसे अंतिम रूप दिया गया था क्योंकि इसने वीजीएफ आउटफ्लो को सीमित करने, एयरलाइंस के लिए जोखिम कम करने के साथ-साथ मार्गों का विपणन करने और अधिक सीटें बेचने के लिए एयरलाइंस को प्रोत्साहन देने के कई उद्देश्यों को बड़ी कुशलता से पूरा किया था।

- **लाइफलाइन उड़ान :** कोविड-19 के आगमन के साथ महामारी के खिलाफ लड़ाई में भारत की सहायता के लिए लाइफलाइन उड़ान की परिकल्पना की गई थी।

अल्प सूचना पर उड़ान प्रचालन के क्रियाशील समय-निर्धारण और लॉकडाउन स्थिति में चालक दल की गतिशीलता जैसी विभिन्न आवश्यकताओं की पहचान की गई, नागर विमानन मंत्रालय ने 'लाइफलाइन उड़ान' लॉन्च की : देश के दूरदराज के हिस्सों में आवश्यक वस्तुओं की निरंतर आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए एक पहल। देश में परीक्षण एजेंटों, पीपीई किट, दवाओं और अन्य आवश्यक कार्गो के परिवहन की तत्काल जरूरतों को पूरा करने के लिए उड़ानों की योजना और प्रचालन।

मंत्रालय ने विशेष उड़ान योजनाओं के साथ राज्यों/केंद्रशासित प्रदेशों/एमओएचएफडब्ल्यू (एचएलएल और आईसीएमआर)/अन्य मंत्रालयों की आवश्यकताओं/कंसाइनमेंट से मेल खाने के लिए एक समन्वय कार्यविधि स्थापित की।

इसके अलावा, लाइफलाइन उड़ान की शुरुआत और कार्यान्वयन को सुविधाजनक बनाने के लिए, एमओसीए ने चिकित्सा और अन्य आवश्यक आपूर्ति के परिवहन की सुविधा के लिए अपनी सिफारिशें प्रस्तुत करने के लिए एक समिति का गठन किया। समिति ने सरकारी स्वामित्व वाली एयरलाइनों - एयर इंडिया, एलायंस एयर और पवन हंस लिमिटेड (पीएचएल) की सेवाओं को नामांकन आधार पर उपयोग करने की अनुशंसा की। राज्य/केंद्र शासित प्रदेश/केंद्र सरकार की अन्य संस्थाएं अपनी आवश्यकताओं के अनुसार, एमओसीए द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार इन एयरलाइनों को भुगतान के आधार पर इन हवाई परिवहन सेवाओं का लाभ उठा सकती हैं। नामांकित एयरलाइनों द्वारा देश भर में आवश्यक वस्तुओं/उपकरणों आदि की आपूर्ति में आने वाली कुछ जमीनी स्तर की कठिनाइयां जैसे दूरी, भू-भाग, अनियमित/भारी/बल्की/बड़े आकार के कार्गो के कारण के कारण आईएएफ विमानों को भी कोविड आवश्यक वस्तुओं को ले जाने के लिए तैनात किया गया था।

लाइफलाइन उड़ान की सफलता में निर्बाध कार्यान्वयन की सुविधा और गतिशील रूप से बदलती स्थिति के अनुरूप समाधान प्रदान करने के लिए कई विशेष उपाय/पहल किए गए हैं। इनमें शामिल हैं:

(ए) **विशिष्ट कोर टीम / नामित प्रतिक्रिया टीम:** तेज गति से निर्णय लेने और लाइफलाइन उड़ान के कार्यान्वयन के लिए एमओसीए में एक कोर टीम को इकट्ठा किया गया था, जिसमें भा वि प्रा ,डीजीसीए, बीसीएएस के साथ-साथ सरकारी एयरलाइंस के अधिकारियों के साथ एमओसीए के विभिन्न प्रतिनिधि भी शामिल थे। इससे सभी प्रमुख हितधारकों की भागीदारी सुनिश्चित हुई। समिति एक नियंत्रण कक्ष सेटअप के तहत काम करती थी और दिन में दो बार बैठक करती थी। दिन के प्रचालन की निगरानी करने और यदि कोई समस्या हो तो उसके समाधान के लिए हर सुबह पहली बैठक आयोजित की जाती थी। दूसरी बैठक प्राप्त विभिन्न अनुरोधों का जायजा लेने और तदनुसार अगले दिन के प्रचालन की योजना बनाने के लिए दोपहर में आयोजित की गई थी।

(बी) **बाहरी हितधारकों के साथ निरंतर जुड़ाव और समन्वय :** लाइफलाइन उड़ान की सफलता में निजी एयरलाइंस, आईएएफ, भाविप्रा, राज्य/केंद्र शासित प्रदेश सरकारों, आईसीएमआर और एचएलएल आदि सहित विभिन्न हितधारकों के साथ निरंतर जुड़ाव शामिल था। सामान प्राप्त करने और मूल्यांकन करने से लेकर पूरी प्रक्रिया के दौरान आवश्यकताओं, नेटवर्क योजना, किसी भी बाधा/कार्यान्वयन के मुद्दों पर नियंत्रण पाने के लिए प्रचालन की देखरेख करने एवं जब तक कि खेप अंतिम गंतव्य तक न पहुंच जाए , समन्वय अपेक्षित था।

(सी) **तकनीकी समाधानों को अपनाना और उपयोग करना :** राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केंद्र और नागर विमानन मंत्रालय ने लाइफलाइन उड़ान उड़ानों के लिए 3 दिनों की अवधि के भीतर एक वेबसाइट विकसित की। इसे लाइफलाइन उड़ान पोर्टल कहा गया।

नई लॉन्च की गई वेबसाइट ने राज्य सरकारों के साथ-साथ एयरलाइंस को अपनी खेप और उड़ान प्रचालन के विवरण पहले से अपलोड करने के लिए सक्षम बनाया है। पोर्टल ने एयरलाइंस के साथ कंसाइनर्स (राज्य / केंद्रशासित प्रदेश / आईसीएमआर / मंत्रालय आदि) के लिए एक आसान इंटरफ़ेस प्रदान किया। इसने कोर टीम के लिए राज्यों/केंद्रशासित प्रदेशों आदि की आवश्यकताओं पर नज़र रखना कुशल बना दिया और प्रभावी नेटवर्क योजना सुनिश्चित करने में मदद की। मंत्रालय के नियंत्रण कक्ष ने कार्गो को अलग-अलग उड़ानें सौंपी और जब तक खेप अपने गंतव्य तक नहीं पहुंच गई, तब तक कई हितधारकों के साथ समन्वय किया गया। लाइफलाइन उड़ान पोर्टल पर कोई सेवा शुल्क नहीं लगाया गया। कोर टीम ने सभी हितधारकों के साथ प्रभावी ढंग से जुड़ने के लिए व्हाट्सएप ग्रुप और वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग तकनीक का भी उपयोग किया।

घ. **हब और स्पोक मॉडल:** कम घनत्व लेकिन उच्च मात्रा वाले कार्गो की आवाजाही की सुविधा के लिए, एक हब और स्पोक मॉडल विकसित किया गया था। दिल्ली, मुंबई, कोलकाता जैसे मेट्रो शहरों और बेंगलूर और हैदराबाद जैसे अन्य शहरों को हब के रूप में माना गया। आईसीएमआर कंसाइनमेंट सड़क मार्ग से पुणे से मुंबई लाई गई थी और फिर उत्तरी, पश्चिमी और पूर्वी क्षेत्रों में राज्य की राजधानियों तक आगे परिवहन के लिए इन हबों में वितरित की गई। उत्तर पूर्व के लिए माल को गुवाहाटी ले जाया गया और गुवाहाटी से इसे आईएएफ/राज्य हेलीकॉप्टरों द्वारा मेघालय, नागालैंड, अरुणाचल प्रदेश और मणिपुर तक पहुंचाया गया।

चित्र 15: लाइफलाइन उड़ान के दौरान अपनाया गया हब और स्पोक मॉडल



6. योजना के परिणाम

चौथे दौर की बोली में, भाग लेने वाले एयरलाइन ऑपरेटरों को 948 वैध मार्गों के लिए सीमित अवधि के विशेष प्रचालन अधिकार प्रदान किए गए हैं। 31 अक्टूबर 2021 तक, 389 आरसीएस मार्गों पर उड़ान संचालन शुरू हो गया है। 7.8 मिलियन से अधिक यात्रियों ने योजना का लाभ उठाया है। एक बार जब शेष 500+ मार्गों पर प्रचालन प्रारंभ हो जाएगा, तो टियर-1 और टियर-2 शहरों में संचालित होने वाले वाणिज्यिक मार्गों पर स्पिलओवर ट्रेफिक को ध्यान में रखे बिना, वार्षिक टिकटिंग में दस मिलियन से अधिक उत्पन्न किया जा सकता है।

आरसीएस ने देश में प्रचालन हवाई अड्डों के पहले के असमान वितरण को भी दूर करने में मदद की है। जबकि भारत के दक्षिणी और मध्य हिस्सों में हवाई कनेक्टिविटी पूर्व-आरसीएस समय से बेहतर हुई है, उत्तरी और पूर्वी हिस्सों में काफी वृद्धि दर्ज की गई। इसके अलावा, योजना के कार्यान्वयन के बाद से पूरे देश में प्रचालन हवाई अड्डों की संख्या में वृद्धि हुई है। 154 अनसर्वड और अंडरसर्वड हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों के लिए आरसीएस मार्ग आबंटित किए गए हैं और उनमें से 62 पर उड़ान संचालन पहले ही शुरू हो चुका है। एक बार शेष हवाई अड्डों पर सुविधाएं तैयार हो जाएंगी, तो संबंधित एयरलाइंस उड़ान संचालन प्रारंभ कर सकेंगी।

आरसीएस की सफलता का श्रेय न केवल इंडिगो, स्पाइसजेट और एलायंस एयर जैसे बड़े अनुसूचित केरियरों को जाता है, बल्कि ड्रैगनैज, स्टार एयर फ्लाईबिग और पवन हंस जैसे क्षेत्रीय केरियरों को भी है, जिन्होंने इस प्रक्रिया में आक्रामक रूप से भाग लिया है। इस योजना ने क्षेत्रीय केरियरों को अपने प्रचालन को बढ़ाने के लिए एक बहुत जरूरी मंच प्रदान किया।

6.1. सामान्य परिणाम

- उड़ान के तहत हवाई अड्डे के विकास के पहलू के कारण, सीसीईए ने राज्य सरकारों, भाविप्रा, सिविल एन्क्लेव और केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों के अनसर्वड और अंडरसर्वड हवाई पट्टियों/हेलीपोर्ट/जल हवाई अड्डों के पुनरुद्धार को भी 3 वर्षों में भारत सरकार की बजटीय सहायता से 4500 करोड़ रु. की कुल लागत पर मंजूरी दे दी है। पुनरुद्धार के लिए हवाई पट्टियों/हवाई अड्डों की पहचान आरसीएस बोली प्रक्रिया के आधार पर की जाएगी।
- उड़ान का एक अन्य महत्वपूर्ण परिणाम, क्षेत्रीय हवाई कनेक्टिविटी पर राज्य/केंद्रशासित प्रदेश सरकारों का बढ़ा हुआ फोकस है। आरसीएस-उड़ान की सफलता को स्वीकार करते हुए, उत्तर प्रदेश, कर्नाटक और मध्य प्रदेश सहित कई राज्यों ने अपनी-अपनी योजनाएं शुरू की हैं, जो उड़ान के ढांचे पर आधारित हैं और इसके पूरक हैं। उम्मीद है कि ऐसी योजनाएं देश भर में क्षेत्रीय कनेक्टिविटी के प्रसार को और सुविधाजनक बनाने में मदद करेंगी।

6.2. लाइफलाइन उड़ान के परिणाम-कोविड-19 के विरुद्ध लड़ाई में भारत की मदद करना

लाइफलाइन उड़ान की उत्पत्ति ने समय पर और कुशल तरीके से कोविड-19 से लड़ने के देश के प्रयासों को बढ़ाने में सर्वोपरि भूमिका निभाई। कार्यक्रम की सफलता इसके परिणामस्वरूप प्राप्त परिणामों से सुस्पष्ट है।

- एयर इंडिया, एलायंस एयर, आईएएफ और प्राइवेट केरियरों द्वारा लाइफलाइन उड़ान के तहत 588 उड़ानें संचालित की गईं।
- लाइफलाइन उड़ान फ्लाइटों द्वारा लगभग 1000 टन कार्गो का परिवहन किया गया और 3,00,000 किलोमीटर की हवाई दूरी तय की गई। यह ध्यान में रखा जाना चाहिए कि ले जाया गया माल भारी मात्रा में था और इसलिए टन भार (टनेज) ले जाए गए आयतन का सही प्रतिबिंब नहीं है। लाइफलाइन उड़ान का फोकस उत्तर पूर्वी क्षेत्र, द्वीप और पहाड़ी इलाकों पर था।
- राज्यों/केंद्रशासित प्रदेशों/भारत सरकार की स्वास्थ्य एजेंसियों जैसे एचएलएल, आईसीएमआर आदि को आपातकालीन कार्गो को स्थानांतरित करने के लिए हवाई परिवहन के माध्यम से सुविधा प्रदान की गई। लाइफलाइन उड़ान की मदद से दवाएं, पीपीई किट, परीक्षण किट, वेंटिलेटर, टीमों और विशेषज्ञों के साथ चिकित्सा उपकरण तेजी से देश भर में पहुंचाए गए, जिससे देश को प्रभावी ढंग से कोविड-19 महामारी से लड़ने में मदद मिली।

7. अप्रत्याशित परिस्थितियों में उड़ान का लचीलापन

कोविड-19 महामारी के दौरान, नागर विमानन मंत्रालय ने अन्य हितधारकों के साथ मिलकर इस क्षेत्र को आगे बढ़ाने में मदद करने के लिए नीतियों और संरचित सुधारों पर ध्यान केंद्रित किया। इसमें यात्रियों और अन्य हितधारकों के विश्वास को धीरे-धीरे बहाल करने के लिए टिकाऊ, सुरक्षित और कुशल तरीके से आरसीएस उड़ान संचालन को फिर से शुरू करना शामिल था।

घरेलू उड़ान प्रचालन को क्रमबद्ध तरीके से फिर से शुरू करने के अनुरूप, यह सुनिश्चित करने के लिए कि हवाई कनेक्टिविटी का लाभ छोटे शहरों/कस्बों तक पहुंचे, आरसीएस-उड़ान के तहत क्षेत्रीय उड़ान प्रचालन को भी इसी तरह से फिर से शुरू करने की अनुमति दी गई।

चित्र 16: उड़ान की पुनर्प्राप्ति के मार्ग के लिए रूपरेखा

हालाँकि, 2020 के प्रारंभ में कोविड-19 में उत्पन्न कई चुनौतियों को ध्यान में रखते हुए निर्धारित वाणिज्यिक प्रचालन



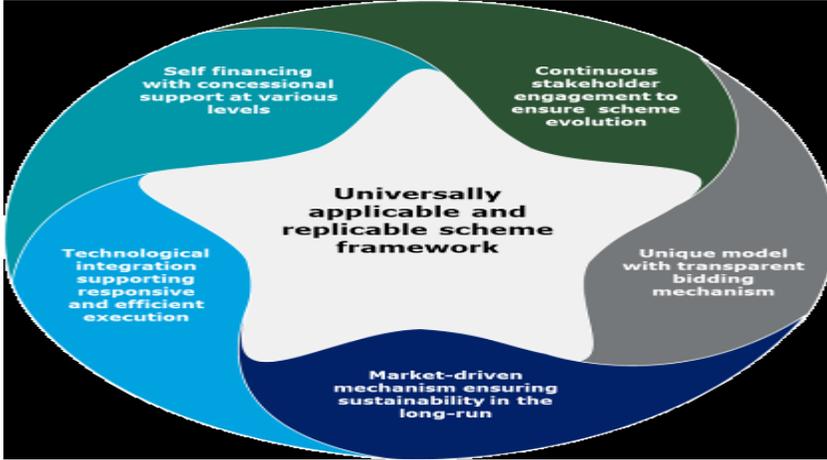
को निलंबित कर दिया गया। इनमें क्षेत्रीय कनेक्टिविटी फंड पर उत्पन्न होने वाली वित्तीय बाधाएं भी शामिल थीं क्योंकि आरसीएस लेवी दो महीने से अधिक समय तक एकत्र नहीं की जा सकी थी। इसके अलावा, उच्च निश्चित लागत के साथ-साथ राजस्व धाराओं के पतन के कारण लिक्विडिटी की कमी होने से एयरलाइंस की आर्थिक स्थिति पर असर पड़ा। परिणामस्वरूप, योजना के तहत क्षेत्रीय मार्गों पर दीर्घकालिक प्रचालन को बनाए रखने और वीजीएफ आउटफ्लो को अनुकूलित (ऑप्टिमाइज़) करने के लिए एयरलाइंस की सहायता करना महत्वपूर्ण हो गया।

इस संबंध में, कोविड-19 के बाद आरसीएस-उड़ान के संचालन की स्थिरता के लिए कुछ नीतिगत सुधार और राहत पैकेज प्रारंभ किए गए थे। इन प्रचालन और वित्तीय लचीलेपन/छूट और किफायती उपायों को हवाई कनेक्टिविटी के लाभ को बनाए रखते हुए सभी हितधारकों के लिए पारस्परिक रूप से लाभकारी माना गया था। यात्रियों, एयरलाइंस के लिए लिक्विडिटी की कमी होने की स्थिति में मदद करने के साथ-साथ वीजीएफ आउटफ्लो को तर्कसंगत (रेशन्लाइज़) बनाने में मदद करना।

8. निष्कर्ष

नागर विमानन मंत्रालय द्वारा संरचित और व्यवस्थित तरीके से उड़ान योजना तैयार की गई है | अद्वितीय/अभिनव कार्य मॉडल पर आधारित एक परिवर्तनकारी नीति आत्मनिर्भर है जिसे केंद्र सरकार से एयरलाइन ऑपरेटरों को मौद्रिक और अन्य लाभ के प्रावधान के लिए असेवित और अल्पसेवित क्षेत्रों के लिए हवाई सेवाओं हेतु किसी बजटीय सहायता की आवश्यकता नहीं है ।

चित्र 17: योजना के मुख्य पहलू इसे सार्वभौमिक रूप से लागू और अनुकरणीय बनाते हैं



योजना के कई पहलू अनुकरणीय हैं एवं आईएसीएस, लाइफलाइन उड़ान जैसे योजना पहलुओं को तैयार करने में उनका उपयोग किया गया है। इसमें पारदर्शी दो-चरणीय बोली मॉडल, राज्य सरकार की खरीद-फरोख्त और स्थानीय (हवाई अड्डा स्तर) स्वामित्व, कम लागत के लिए गैर-मौद्रिक रियायतों सहित अन्य क्षेत्रों में धन का सृजन (आरसीएस लेवी) जिनका उपयोग भविष्य में कार्गो संचालन को बढ़ावा देने के लिए केआरआईएसएचआई उड़ान योजना जैसी अन्य योजनाओं की सफलता के लिए एक रूपरेखा के रूप में किया जाना शामिल है।

इस योजना से विभिन्न हितधारकों विशेषकर यात्रियों को अत्यधिक लाभ हुआ है । एयर कनेक्टिविटी का लाभ मिला है, क्षेत्रीय मार्गों पर प्रचालन हेतु एयरलाइंस को रियायतें मिली हैं , दूरस्थ और क्षेत्रीय क्षेत्रों ने एयर कनेक्टिविटी का प्रत्यक्ष लाभ उठाया है और राज्य सरकार एवं केंद्र सरकार ने मॉडल उड़ान से अपने उद्देश्यों को पूर्ण किया है

कई एयरलाइनों द्वारा उड़ान के अंतर्गत शुरुआत से लेकर 31 अक्टूबर तक लगभग 1.53 लाख उड़ानें संचालित की जा चुकी हैं । 78 लाख से अधिक यात्रियों सहित 58 को रियायती हवाई किराए पर ले जा रही है। इसके अलावा, कुल 62 आरसीएस हवाई अड्डे, हेलीपोर्ट और एयरोड्रोम 27 विभिन्न राज्यों और 5 केंद्र शासित प्रदेश को अतिरिक्त हवाई कनेक्टिविटी प्रदान करते हुए संचालित किए जा रहे हैं ।

यह योजना लाइफलाइन उड़ान के तहत योजना की संकल्पना और उन्हें शामिल करने में भी कामयाब रही है, जो कोविड-19 महामारी के दौरान देश के लिए किए गए प्रयासों में महत्वपूर्ण रही है ।

इसलिए, इस योजना ने खुद को एक गतिशील तंत्र साबित कर दिया है, जिसने स्वयं को समय की आवश्यकता को पूरा करने के लिए निरंतर परिवर्तित किया है , चाहे अल्पसेवित और असेवित क्षेत्रों के लिए हवाई कनेक्टिविटी बढ़ाना, सरकार की नीतिगत लक्ष्यों को सुविधाजनक बनाना या महामारी के खिलाफ भारत की लड़ाई में मदद करना शामिल हो ।

संक्षिप्तियाँ/Abbreviations

AAI	Airports Authority of India
AIMS	Airport Information Management System
AMIS	Interface of Airport Management Information System
AMSS	Aeronautical Mobile Satellite Service
APG.....	Additional Performance Guarantee
ASF	Aviation Security Fee
ATC	Air Traffic Control
ATF	Air Turbine Fuel
ATM.....	Aircraft Movement
BCAS	Bureau of Civil Aviation Security
BOQ	Bill of Quantity
CAG	Comptroller and Auditor General of India
CAR.....	Civil Aviation Regulations
CCEA	Cabinet Committee on Economic Affairs
CPI-IW.....	Consumer Price Index for Industrial Workers
CPP	Central Public Procurement
CPSU	Central Public Sector Undertaking
DF	Development Fee
DGCA.....	Directorate General of Civil Aviation
DoNER.....	Department of Development of North Eastern Region
ER	Eastern Region (FIR)
GST.....	Goods and Services Tax
IA.....	Implementing Agency
IACS.....	International Air Connectivity Scheme

IAF.....	Indian Air Force
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICMR	Indian Council of Medical Research
IT	Information Technology
LOIA	Letter of Intent to Award
LOA	Letter of Award
MHA	Ministry of Home Affairs
MoCA	Ministry of Civil Aviation
MoHFW	Ministry of Health and Family Welfare
MoU.....	Memorandum of Understanding
NCAP	National Civil Aviation Policy
NEC.....	North Eastern Council
NER.....	North Eastern Region (FIR)
NR.....	Northern Region (FIR)
NSOP	Non-Scheduled Operator's Permit
PG	Performance Guarantee
PPE	Personal Protective Equipment
RCS.....	Regional Connectivity Scheme
RCF	Regional Connectivity Fund
RTM	Right To Match
SAO.....	Selected Airline Operator
SAOA	Selected Airline Operator Agreement
SCO	Scheduled Commuter Operator
SR	Southern Region (FIR)
TNCL.....	Terminal Navigation Landing Charges

End of Document



नागर विमानन मंत्रालय
MINISTRY OF
CIVIL AVIATION

