

भारत सरकार  
नागर विमानन मंत्रालय  
लोक सभा

लिखित प्रश्न संख्या: 747

गुरुवार, 24 जुलाई, 2025/2 श्रावण, 1947 (शक) को दिया जाने वाला उत्तर

घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय हवाई किराया

747. श्री नवसक्नी के.:

श्री श्यामकुमार दौलत बर्वे:

श्री वरुण चौधरी:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सरकार स्वीकार करती है कि घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय हवाई किराए में अत्यधिक उतार-चढ़ाव के कारण यात्रियों को असुविधा हो रही है और यदि हाँ, तो इस समस्या के समाधान के लिए किन नीतिगत उपायों पर विचार किया जा रहा है;
- (ख) क्या सरकार विशेषकर त्योहारों, आपदाओं या छुट्टियों के मौसम में, जब हवाई किराए में तेज़ी से वृद्धि होती है उस समय न्यूनतम और अधिकतम किराया सीमाएँ तय करने पर विचार कर रही है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ऐसा निर्णय कब तक लागू होने की संभावना है;
- (ग) क्या निजी विमानसेवा प्रदाताओं द्वारा एल्गोरिदम (गतिशील) किराया निर्धारण उपभोक्ता हितों की अनदेखी कर रहा है;
- (घ) यदि हाँ, तो क्या सरकार का विचार इस संबंध में कोई नियामक तंत्र शुरू करने का है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- (ङ) क्या सरकार का विचार यात्रियों को अपेक्षित हवाई किराए का अनुमान प्रदान करने के लिए विभिन्न मार्गों के लिए "किराया सूचकांक" प्रकाशित करने का भी है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुरलीधर मोहोले)

(क) से (ङ): हवाई किराए सरकार द्वारा विनियमन के अध्वधीन नहीं हैं और एयरलाइनों को वायुयान नियमावली, 1937 के नियम 135 का अनुपालन करते हुए अपनी परिचालन आवश्यकताओं के आधार पर हवाई किराए निर्धारित करने की छूट होती है। एयरलाइनें विभिन्न स्तरों पर किराए की पेशकश करती हैं जो माँग और बाजार के कारकों द्वारा संचालित होते हैं और जैसे-जैसे माँग बढ़ती है तो कम किराए वाले स्तर की सीटें भर जाती हैं। यह विमानन उद्योग में एक वैश्विक प्रथा है।

इसके अतिरिक्त, भारत से और भारत के लिए अंतर्राष्ट्रीय सेक्टर पर निर्धारित परिचालनों को भारत और संबंधित देश के बीच द्विपक्षीय हवाई सेवा समझौते (बीएएसए) द्वारा विनियमित किया जाता है। बीएएसए में, अन्य बातों के साथ-साथ, 'टैरिफ' के संबंध में विशिष्ट प्रावधान शामिल हैं। विशिष्ट रूप से, विदेशी एयरलाइनों द्वारा निर्धारित टैरिफ को बीएएसए फ्रेमवर्क के तहत नागर

विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) द्वारा दायर या अनुमोदित करने की आवश्यकता नहीं होती है। यह व्यवस्था वाहकों को अपनी मूल्य निर्धारण संरचना को निर्धारित करने में अधिक लचीलापन प्रदान करती है, जब तक कि वे हवाई सेवा समझौते के व्यापक प्रावधानों का पालन करते हैं। इसके परिणामस्वरूप मूल्य निर्धारण निर्णय, डीजीसीए द्वारा विनियामक निगरानी के अधीन होने की बजाए, काफी हद तक बाजार कारकों और प्रतिस्पर्धी गतिशीलता पर छोड़ दिए जाते हैं।

मंत्रालय हवाई किराए में वृद्धि को कम करने के लिए सतर्क रहता है और अत्यधिक कीमतों को रोकने एवं यात्रियों की सुविधा व कल्याण सुनिश्चित करने के लिए एक सेक्टर से दूसरे सेक्टर में क्षमता स्थानांतरित करने के लिए हस्तक्षेप करता है। ओणम 2024 के दौरान, दिनांक 08.09.2024 से 30.09.2024 तक कोच्चि-दुबई के बीच 04 अतिरिक्त साप्ताहिक उड़ानें परिचालित की गईं। पीक फेस्टिव सीजन के दौरान बढ़ती माँग को पूरा करने के लिए, मेट्रो पॉइंट (दिल्ली-दुबई और वापसी) से कुल मिलाकर 374 सीटें/सप्ताह गैर-मेट्रो पॉइंट (कोच्चि-दुबई और वापसी) को स्थानांतरित की गईं।

महाकुंभ के दौरान, जैसे-जैसे व्यस्ततम दिन समीप आ रहे थे, विशेषकर शाही स्नान और अन्य महत्वपूर्ण स्नानों के दौरान, प्रमुख एयरलाइनों ने महाकुंभ के लिए हवाई किराए में वृद्धि को नियंत्रित करने हेतु उत्तर प्रदेश के प्रयागराज के लिए उड़ानों की संख्या बढ़ाई थी। आरंभ में प्रयागराज से/तक 8 शहरों को जोड़ने वाली प्रति सप्ताह 51 उड़ानें थीं, जिन्हें बढ़ाकर 18 शहरों को जोड़ने वाली प्रति सप्ताह 482 अतिरिक्त नई उड़ानें कर दिया गया और पूरे भारत से प्रयागराज के लिए प्रति सप्ताह लगभग 70,000 यात्री आते थे। एयरलाइनों के साथ बातचीत के पश्चात, प्रयागराज से/तक हवाई किराए में गिरावट देखी गई।

पहलगाम हमले की घटना के पश्चात, जम्मू-कश्मीर से पर्यटकों के बड़े पैमाने पर पलायन की आशंका थी, जिससे सामान्य स्थिति में हवाई किराए में वृद्धि हो सकती थी। तदनुसार, डीजीसीए ने सभी एयरलाइनों और ऑनलाइन ट्रेवल एजेंसियों को एडवाइजरी जारी की। ये निर्देश श्रीनगर से पूरे भारत के विभिन्न गंतव्यों तक यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए निर्बाध कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने हेतु और हवाई किराए का स्पष्ट और पारदर्शी प्रदर्शन सुनिश्चित करने तथा फंसे हुए पर्यटकों को सहायता प्रदान करने के लिए तैयार किए गए थे। एयरलाइनों से कीमतों में तेजी से बचने का भी आग्रह किया गया था, और इस उद्देश्य के लिए एयरलाइनों को दो प्रमुख सेक्टरों अर्थात् श्रीनगर-दिल्ली और श्रीनगर-मुंबई के लिए हवाई किराए की सीमा तय करने का निर्देश दिया गया था।

कई यात्रियों के समक्ष आ रही चुनौतियों को समझते हुए, एयरलाइनों ने रद्दकरण और रिशेड्यूलिंग शुल्क माफ करके उनके बोझ को कम करने के लिए कड़ी मेहनत की थी। सक्रिय कार्रवाई करते हुए, श्रीनगर से आने-जाने वाली उड़ानों की संख्या को न केवल दिनांक 22/04/25 को 51 से बढ़ाकर 23/04/25 को 56 किया गया, बल्कि कीमतों को भी नियंत्रण में रखा गया। इन हस्तक्षेपों के परिणामस्वरूप, दो दिनों में श्रीनगर से हवाई किराए में उल्लेखनीय कमी देखी गई। श्रीनगर से दिल्ली की एक उड़ान, जिसका किराया 21 अप्रैल को ₹20,000/- से अधिक था, वही किराया 24 अप्रैल तक ₹10,000/- से कम होकर अधिक किफायती हो गया।

हवाई किराए का मूल्य निर्धारण, आपूर्ति और माँग के मूलभूत आर्थिक कारकों से प्रभावित गतिशील उतार-चढ़ाव के अधीन होता है। वर्तमान सीट अधिभोग, ईंधन लागत, विमान क्षमता और प्रतिस्पर्धी

कारक जैसे विभिन्न निर्धारक एयरलाइन टिकट के मूल्य निर्धारण को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित करते हैं।

हवाई किराए में पारदर्शिता बढ़ाने के लिए, डीजीसीए ने टैरिफ मॉनिटरिंग यूनिट (टीएमयू) की स्थापना की है जो मासिक आधार पर एयरलाइनों की वेबसाइटों का उपयोग करके चयनित 78 मार्गों पर हवाई किराए की निगरानी करती है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि एयरलाइनें वायुयान नियमावली, 1937 के नियम 135 के उप-नियम (2) के प्रावधान के तहत उनके द्वारा घोषित सीमा से बाहर हवाई किराए नहीं वसूलें। यह घरेलू यातायात का लगभग 27% कवर करता है।

भारतीय विमानन उद्योग की जटिल गतिशीलता को देखते हुए, सरकार इस क्षेत्र के विकास में सहायता करने के लिए सक्षम वातावरण का सृजन करके एक सुविधाप्रदाता की भूमिका निभा रही है।

\*\*\*\*\*