

भारत सरकार
नागर विमानन मंत्रालय
लोक सभा

लिखित प्रश्न संख्या : 552

गुरुवार, 28 नवंबर, 2024/7 अग्रहायण, 1946 (शक) को दिया जाने वाला उत्तर

अत्यधिक व्यस्त एयर ट्रैफिक

552. श्री राजमोहन उन्नीथन:

श्री बैन्नी बेहनन:

श्री के. राधाकृष्णन:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) संपूर्ण देश में उड़ानों में लगातार हो रही देरी और रद्दीकरण की जांच के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(ख) क्या यह सच है कि हवाई अड्डों पर भारी भीड़ और रनवे की कमी के कारण उड़ानों में काफी देरी होती है और यात्रियों को अपनी उड़ानों के लिए घंटों इंतजार करना पड़ता है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) अत्यधिक व्यस्त एयर ट्रैफिक में कमी लाने और उड़ान में देरी को कम करने के लिए रनवे की उपलब्धता में सुधार करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय लागू किए जाने का प्रस्ताव है; और

(घ) विशेष रूप से बढ़ती देरी और खराब होती सेवा के मद्देनजर विमान टिकटों की ऊंची कीमतों का क्या औचित्य है?

उत्तर

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुरलीधर मोहोले)

(क) से (ग) : मौसम, तकनीकी और प्रचालन संबंधी समस्याओं जैसे विभिन्न कारणों से कभी-कभी अनुसूचित उड़ानें विलंबित हो जाती हैं। उड़ानों के रद्द होने/विलंब के परिणामस्वरूप यात्रियों को होने वाली असुविधा को कम करने के लिए, नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) ने नागर विमानन अपेक्षा (सीएआर) ने "उड़ानों में बोर्डिंग से इन्कार उड़ानों के रद्द होने और उड़ानों में देरी के कारण एयरलाइनों द्वारा यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सुविधाएं" शीर्षक के अंतर्गत खंड 3 वायु परिवहन श्रृंखला एम भाग IV जारी किया है। डीजीसीए समय-समय पर उड़ानों में देरी और रद्दकरण का अनुवीक्षण करता है और निर्धारित नियमों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए देश के विभिन्न हवाईअड्डों पर औचक आधार पर निरीक्षण करता है। यदि कोई एयरलाइन नियमों का उल्लंघन करती पाई जाती है तो उस पर वित्तीय जुर्माना सहित दंडात्मक कार्रवाई की जाती है।

यातायात की भीड़ को कम करने के लिए, एएआई ने दिनांक 01-01-2024 से भारत में निगरानी कवरेज के साथ हवाई क्षेत्र में पांच (05) एनएम निगरानी आधारित समस्तरीय पृथक्करण की शुरुआत की है, जो हवाई क्षेत्र की क्षमता को बढ़ाने में योगदान देता है। इसके अतिरिक्त, एएआई ने पूरे भारत में फ्लो मैनेजमेंट पोजिशन के साथ दिल्ली में केंद्रीय वायु यातायात प्रवाह प्रबंधन (एटीएफएम) इकाई की स्थापना की है।

ए.टी.एफ.एम. भारत के विभिन्न हवाईअड्डों पर यातायात की मॉनीटर करता है। इसके अलावा, जो भी हवाईअड्डे पर यह अनुमान लगाया जाता है कि मांग और क्षमता में असंतुलन है, ए.टी.एफ.एम. इकाई प्रवाह उपायों को लागू करके स्थिति से निपटने के लिए कार्रवाई करती

है। हवाई यातायात वृद्धि के साथ आने वाली चुनौतियों का सामना करने के लिए ए.टी.एफ.एम. प्रणाली को लगातार उन्नत किया जा रहा है।

हवाई यातायात/यात्रियों की वृद्धि, नए हवाईअड्डों के विकास, मौजूदा टर्मिनलों के विस्तार/संशोधन, नई यात्री सुविधाओं के निर्माण, नए टर्मिनलों, मौजूदा रनवे, एप्रन के विस्तार/सुदृढीकरण, विमान दिक्कालन सेवाओं (एएनएस) के नियंत्रण टावर, तकनीकी ब्लॉक आदि के कार्यों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) सहित संबंधित हवाईअड्डा प्रचालकों/विकासकर्ता द्वारा भूमि की उपलब्धता, हवाईअड्डे की व्यवहार्यता, उपलब्ध वित्तीय स्थिति, विभिन्न विनियामक प्राधिकरणों से मंजूरी आदि जैसे विभिन्न कारकों के आधार पर कार्य किए जाते हैं।

(घ) : सरकार एयरलाइनों द्वारा निर्धारित किराए को नियंत्रित नहीं करती है - चाहे वे भारतीय हों या विदेशी। किसी भी मार्ग पर किराया, अन्य बातों के साथ-साथ, मौसम, छुट्टियों और त्यौहारों, विमानन टर्बाइन ईंधन की लागत, प्रतिस्पर्धा और अन्य समरूप कारकों पर निर्भर करता है। एयरलाइन मूल्य निर्धारण कई स्तरों {बकेट या आरबीडी} में चलता है, जो वैश्विक स्तर पर अपनाई जा रही परिपाटी के अनुरूप है और गतिशील किराया मूल्य निर्धारण के कारण, पहले से खरीदे गए टिकट यात्रा की तारीख के समीप खरीदे गए टिकटों की तुलना में बहुत सस्ते होते हैं। वायुयान अधिनियम, 1937 के नियम 135(1) के प्रावधानों के तहत, एयरलाइनें परिचालन लागत, सेवाओं की विशेषताएं, आम तौर पर प्रचलित टैरिफ आदि सहित सभी प्रासंगिक कारकों को ध्यान में रखते हुए टैरिफ तय करने के लिए स्वतंत्र हैं। डीजीसीए की टैरिफ मॉनिटरिंग यूनिट (टीएमयू) यह सुनिश्चित करती है कि एयरलाइनों द्वारा वसूले जा रहे किराए एयरलाइनों द्वारा निर्धारित टैरिफ के अनुसार हों।
