

भारत सरकार  
नागर विमानन मंत्रालय  
लोक सभा  
लिखित प्रश्न संख्या : 5314  
गुरुवार, 3 अप्रैल, 2025/13 चैत्र, 1947 (शक) को दिया जाने वाला उत्तर

**विमानपत्तन प्रभारों में वृद्धि**

**5314. श्री बजरंग मनोहर सोनवणे:**

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में विमानपत्तन प्रभारों को विनियमिति करने में विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (एईआरए) की भूमिका क्या है;

(ख) विमानपत्तन प्रभारों में वृद्धि को उचित ठहराने के लिए एईआरए द्वारा उपयोग किए जाने वाले मानदंड और कार्यप्रणाली क्या हैं;

(ग) क्या सरकार की निजी विमानपत्तनों पर विमानपत्तन प्रभारों में वृद्धि को सीमित करने के लिए कोई नीति है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके कार्यान्वयन की स्थिति क्या है;

(ङ) क्या सरकार को निजी विमानपत्तनों पर विमानपत्तन प्रभार अत्यधिक होने के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त हुई है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस पर क्या कार्रवाई की गई है;

(च) यात्रियों के लिए विमानपत्तन प्रभारों के मूल्य निर्धारण पर 'हाइब्रिड टिल मॉडल' का क्या प्रभाव पड़ा है;

(छ) क्या सरकार को जानकारी है कि एईआरए द्वारा अपनी दर संशोधनों को अंतिम रूप देने से पहले ही यात्रियों से उच्च विमानपत्तन प्रभार लिए जा रहे हैं और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ज) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक उपाय किए गए हैं?

उत्तर

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुरलीधर मोहोले)

(क) से (घ) : भारत सरकार ने प्रमुख हवाईअड्डों पर प्रदान की जाने वाली वैमानिकी सेवा के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु ऐरा अधिनियम, 2008 के अंतर्गत वर्ष 2009 में एक स्वतंत्र आर्थिक प्रशुल्क विनियामक अर्थात् भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (ऐरा) की स्थापना की है। ऐरा अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित कारकों पर विचार करते हुए सभी प्रमुख हवाईअड्डों के लैंडिंग, पार्किंग और यूडीएफ जैसे वैमानिकी प्रभार निर्धारित करता है:

- (i) वैमानिकी परिसंपत्तियों के लिए निवेश पर प्रतिफल,
- (ii) परिचालन व्यय,
- (iii) मूल्यह्रास,
- (iv) कर

विनियामक का उद्देश्य सेवा प्रदाता और अंतिम प्रयोक्ता के हितों के बीच इष्टतम संतुलन स्थापित करना है और वह सुनिश्चित करता है कि हवाईअड्डा प्रचालक जोखिम प्रोफाइल वाले निवेश पर उचित प्रतिफल के साथ हवाईअड्डों का रखरखाव और प्रचालन करे। चूँकि प्रत्येक हवाईअड्डे का पूँजीगत व्यय प्रोफाइल, नियोजित पूँजी पर प्रतिफल, परिचालन व्यय, यातायात प्रवाह, पिछली नियंत्रण अवधि में कम/अधिक वसूली के साथ-साथ कार्गो प्रचालकों, ग्राउंड हैंडलरों और फ्यूलरों से राजस्व संग्रह भिन्न-भिन्न होता है, इसलिए ऐरा सभी हितधारकों के हितों को ध्यान में रखते हुए उचित प्रशुल्क सुनिश्चित करने हेतु संतुलित दृष्टिकोण बनाए रखता है और इन कारकों को विभिन्न हवाईअड्डों के लिए लैंडिंग, पार्किंग और प्रयोक्ता विकास शुल्क (यूडीएफ) प्रभारों में उचित रूप से विभाजित करते हुए विभिन्न पात्र राजस्व संबंधी अपेक्षाओं में परिवर्तित करता है।

(ङ) और (च) : ऐरा प्रमुख हवाईअड्डों पर, चाहे वह किसी के भी स्वामित्व में हो, एक समान टैरिफ पद्धति का पालन करता है। एएआई हवाईअड्डों की तुलना में जेवी/पीपीपी/लीज्ड हवाईअड्डों पर अवसंरचना के उन्नयन के लिए पूँजीगत व्यय (कैपेक्स) काफी अधिक है। इसलिए, जेवी/पीपीपी/लीज्ड हवाईअड्डों पर लगाया जाने वाला यूडीएफ वस्तुतः काफी अधिक कैपेक्स के कारण ज्यादा होता है। तथापि, समय के साथ-साथ यात्री यातायात में वृद्धि के कारण यूडीएफ दरें स्थिर हो जाती हैं।

ऐरा हाइब्रिड टिल मैकेनिज्म के तहत वैमानिकी प्रभार निर्धारित करता है, जिसमें वैमानिकी प्रशुल्क को क्रॉस सब्सिडी प्रदान करने के लिए गैर-वैमानिकी राजस्व के 30 प्रतिशत भाग को ध्यान में रखा जाता है।

(छ) : प्रमुख हवाईअड्डों के वैमानिकी प्रभार ऐरा द्वारा निर्धारित किए जाते हैं और ऐरा द्वारा नए प्रशुल्क आदेश जारी करने के पश्चात ही इनमें संशोधन किया जाता है।

(ज) : उपर्युक्त के आलोक में प्रश्न नहीं उठता।

\*\*\*\*\*