Minutes of the meeting of the Consultative Committee of Members of Parliament for the Ministry of Civil Aviation held on 29th December, 2014 at 11.00 AM under the Chairmanship of Hon'ble Minister of Civil Aviation in the Committee Room "Main", Parliament House Annexe, New Delhi.

****

Shri Ashok Gajapathi Raju Pusapati, Hon'ble Minister of Civil Aviation -**Chairman**
Dr. Mahesh Sharma, Hon'ble Minister of State in the Ministry of Civil Aviation

Members of Lok Sabha

1. Shri A.P. Jithender Reddy
2. Shri Chandrakant Raghunath Patil
3. Shri E. Ahamed
4. Shri Jitendra Chaudhury
5. Shri Rayapati Sambasiva Rao
6. Shri Thupstan Chhewang

Members of Rajya Sabha

7. Shri Paul Manoj Pandian
8. Shri Praful Patel
9. Shri Sukhdev Singh Dhindsa

The list of officers of the Ministry of Civil Aviation and its organisations who attended the meeting is **annexed**.

1. The Chairman welcomed the Members and thanked them for attending the meeting. He introduced the officers of M/o Civil Aviation and its Organizations to Members of the Committee.

2. Initiating the proceedings of the meeting, the Chairman made introductory remarks on Draft Civil Aviation Policy and various other issues and sought the comments/suggestions of the Members on improvement of Civil Aviation Sector. Thereafter, a Presentation on overall functioning of the Ministry of Civil Aviation was made by Shri G. Asok Kumar, Joint Secretary before the Committee.

3. Thereafter the members were requested by the Chairman to express their views and suggestions.

3.1. **Shri Thupstan Chhewang**

He has informed that during peak season from Ladakh to Delhi air fare in economic class is charged Rs 26,000 for one way. He informed that this issue was also raised during the meeting held on 22nd July,2013 by secretary (CA) on Ladakh issues. In addition many other issues were also discussed in that meeting and few decisions were also taken but unfortunelty no decision has been implemented by now. He also gave following suggestions:-

3.1.1 AI should operate daily flights to Delhi-Leh-Delhi round the year and maintain the schedule integrity.

3.1.2. It has come to notice that IAF is agreed to hand over land to AAI at Leh. This may be expedited and Airport be expanded in consultation with IAF (Ministry of Defence).

3.1.3 Laddakh is very popular tourist destination for domestic and international tourist. As road concectivity is very poor and the tourist prefer to travel by air to save valuable time. But due to lack of proper by air services people face problems. Increase in air connectivity will boast the tourism at Laddakh.

3.1.4 Go Air's flights has been rescheduled via Srinagar. Local people travels mostly during winter season. Direct flights of GO Air should be restored. Indigo & Jet Airways may also be directed to have regular flights.

3.1.5. There is shortage of proper trained/ experienced pilots to fly over 12,000ft, it should be ensured that proper trained pilots are there with private operators.

3.1.6. The tenure of officers posted at Leh should be increased and experienced officers must be posted there and it should be ensured that they serve there for longer period.

3.1.7. A provision has been made for NE region where concessional fares are available. The same provision should be made in Laddakh. The difference in fare in N.E. Region is being paid by NE council. Similarly Ministry of Home Affairs be requested to consider provide VGH as Govt. of J&K do not have funds to meet the difference in fare.

3.1.8. Provision of concessional air tickets may be made for Laddakh people because it is not accessible by other means of transport during winters.

3.1.9. Cargo flights should be started at-least once in a week, it will be helpful , as Jhaskar remains cut off with other parts around 6 months during winter.

3.1.10. Helicopter service should be started at-least for the period from December to March.

3.1.11. No airline operates from Kargil airport, this may be look into.

3.2 **Shri A.P. Jithender Reddy**

Shri Reddy mentioned that

3.2.1 The next meeting of Consultative Committee should be held at some other good place like Kerala, Goa etc. so that the Committee can concentrate only at civil aviation matters. The meeting has been called after a long time, there should be regular meetings in future so that valuable suggestions can be shared regularly.

3.2.2 In Telangana, some smaller airports may be constructed particularly in Warrangal and Karimnagar areas. He mentioned that as Government is framing a policy for smaller aircrafts with 40 seater capacity, Telengana may be included in the said policy.

3.2.3 Steps to be taken for strengthening MRO policy under "Make In India Program".

3.2.4 The work at international airport at Tirupati be expedited.

3.2.5 Fight for Jaisalmer has been stopped. AI flight should be started keeping in view 4,000 people are living there and it is also a tourist place.

3.2.6. On availability of seats, seat of MPs were upgraded but this has to be discontinued. It may be re-looked.

3.2.7 At many instances, it has been seen that seats in flight remained unfilled, but fares does not come down. It may also be look into.

3.3. **Shri Jitendra Chaudhury**

Shri Chaudhury suggested that

3.3.1. For better participation, he suggested that copy of Civil Aviation policy should have been provided in advance.

3.3.2. In the presentation it has been shown that Air India's passengers are increasing. India is a country with 1.25 billon population and these are only 60 million passengers in a year. Thus, it has been seen it is only small portion of people. Hon'ble MP desired to know the population, likely air services may be worked out.

3.3.3. Policy should be formulated in such a way that on hand it should support National Carrier and on the other hand more and more people should travel by Air India.

3.3.4 In Tripura, up to few months ago around 20 flights were operated every day and almost all the flights were full. But, Air India reduced its operations and its flights are irregular. Due to which the people have fed up with it. Moreover, the schedule do not provide connecting flights to Bangalore, Chennai and even for Delhi, from Agartala to Kolkata. Similarly to reach Delhi, one has to wait Kolkata airport for a period of six hours.

3.3.5. Govt should focus on the areas which do not have connectivity such as Aizawal, Imphal, Itanagar, Kohima etc. instead of providing flights to Guhawati, which is well connected.

3.3.6. Govt should also monitor prices, sometimes prices increase by six times. Some monitoring mechanism should be there.

3.3.7. Each and every state capital of India should be connected by AI flight in a phase manner.

3.3.8. In CSIF, behaviour of CISF personnel is not proper. The CISF personnel should be trained in such a manner so that no inconvenience is caused to public.

3.3.9. MPs should be provided with some extended protocol services at all airports.

3.4. **Shri E. Ahamed**

Shri Ahamed mentioned that

3.4.1. One more aircraft must be given to Calicut airport. To travel from Calicut one has to go to Chennai or Bengaluru or Mumbai to catch a flight to Delhi. One additional flight may be started from Calicut to Delhi.

3.4.2. In most of the countries the DGCA has a major role in fixing the air fares in consultation with other airlines. Different airlines are charging different fares for same destination. In peak season, fares increases many folds which should be regulated. Ministry of Civil Aviation should work out a solution.

3.4.3. Even in a same flight for same facility, airlines are charging different fares this should be looked into.

3.4.4. DGCA should introduce a system of utmost transparency in fixing fares it should be beneficial to customers as well as the airlines to meet their rising cost also.

3.4.5. This system of fare is adversely affecting the tourism inside India. He requested the Chairman to give direction to DGCA to establish most transparent system to fix air fares by all airlines in consultation with them.

3.4.6. Calicut airport is in profit and 4th one in revenue earning but it is lacking necessary facilities. A radar or an ADBS surveillance system may be set up in Calicut to ensure safety because all flights are going to Gulf countries. Saudi Arabia flights are always full even though Saudi Arabia have equal no. of flights. AI has been granted rights to operate more aircraft from Calicut to Jeddah and Calicut to Riyadh. Thus, these rights should be utilised.

3.4.7. Saudi Arabia is providing employment to large number of Indians among Gulf countries resulted in generation revenue but no additional flights are being provided to Saudi Arabia.

3.4.8. He requested that National Civil Aviation Policy may be discussed separately and a full day be allotted for its discussion.

3.5. **Shri Sukhdev Singh Dhindsa**

Shri Dhindsa mentioned that

3.5.1. Shri Dhindsa raised the issue of change of name of Chandigarh International Airport as Saheed Bhagat Singh Airport.

3.5.2. He requested that Amritsar-Delhi-London flight be re-routed as Delhi-Amritsar-London.

3.5.3. He mentioned that land has been provided at Bhatinda for construction of airport and building has been constructed but the airport has yet not been

inaugurated and operations have not been started from Bhatinda. The flights may be started as early as possible.

3.5.4. The proposal of Greenfield airport at Machiwada (Ludhiana) may be expedited.

3.5.5. International flights must be started from Chandigarh airport.

3.5.6. Air India is again adopted old practice of getting delayed and irregularities in operations and due to this people prefer other airlines to travel. At least message for delayed in flights should be conveyed to the passengers.

3.6. **Shri Chandrakant Raghunath Patil:**

Shri Patil mentioned that

3.6.1. Shri Patil mentioned that no important issue has been included in draft Civil Aviation policy.

3.6.2. The first priority should be accorded to build the credibility. He suggested that a lesson be learned from private airlines they are always adhere time. He further suggested that new people be engaged on contract basis, it may be beneficial to AI.

3.6.3. Generally, Air India flights remain unfilled, on the other hand other airlines flights are full. Accordingly, Air India should reschedule there flights. He suggested that flight may be introduced on Surat-Delhi route in evening and in case there is shortage in fleet they may take aircraft on lease.

3.6.4. He further mentioned that parking charges of aircraft are more than parking charges of a car at Surat airport. This should be looked into.

3.6.5. It is projected during the presentation that passengers share of Air India has increased this is due to closer of the private airlines not due to efforts of AI.

3.6.6. Recently, a buffalo hit an aircraft at Surat airport. This issue should be look into and responsibility be fixed. Transfer of an officer is not a punishment. FIR should be lodged at police station for such lapse.

3.6.7. To fix the fares, a policy should be formulated.

3.6.8. He requested for providing additional flight at Surat and he promised to under right 50% seats. In case of shortage of aircraft, Air India may take aircraft on lease.

3.7. **Shri Praful Patel**

Shri Patel mentioned that

3.7.1. Shri Praful Patel appreciated the concern of Government to provide connectivity in unserved areas. He also endorse the stand of Government that

strengthening of infrastructures and airlines will contribute in growth of aviation sector.

3.7.2. The Government has to change its mind-set that Air India alone can provide flight to entire country. It has limited resources.

3.7.3. Route dispersal guidelines (RDG) are unique in India, these required to be strengthened.

3.7.4. As per RDG, Airlines are mandated to file ASKM in a particular format every week and any deviation may lead to cancellation of AOP.

3.7.5. He mentioned that due to RDG connectivity has increased in N.E. Region and Leh.

3.7.6. He mentioned that in absence of RDG, many places will remained unserved for example Agati and Lakshadweep no airline are ready to fly there. Government has to decide which place is required to be connected first. Thus, any decision on RDG should be taken after detailed study.

3.7.7. Many airlines particularly new entrants are recommending for abolition of 5/20 rule but it should be done after analysis of its pros-cons. He mentioned that decision of 5/20 and RDG was taken after deliberation and on the recommendations of Naresh Chandra Committee. Accordingly, any modification should be done after a taking a holistic view on it.

3.7.8. The decision of merger of Air India was correct. There are three separate companies which were formed, AI for ground handling, AI for engineering and AI as a core airline, the reasons for breaking-up are as follows:-

- Air India has the finest MRO facilities in the world
- The idea of breaking-up the company for MRO was that AI should be able to do third party business
- They should work like Lufhtansa technique or Singapore to be able to do third party work
- AI can service all the 400 aircrafts of India on commercial basis.
- Ground handling, AI has the exact ability they have tie ups and they can certainly do ground handling which is a very big business.
- That is the reason to reduce the per capita no. of people working per an aircraft on Air India the main company

3.7.8. The biggest problem for AI was that the last aircraft was brought in 1989 in the Govt. of Rajiv Gandhi and till 2004 not a single aircrafts was ordered in 15 years that is the main reason for its decline. On induction of new fleets, interest due on it, depreciation will come in first year but in the coming year the cost of interest and depreciation been amortised and therefore operating profits will increased and that is why AI is making cash profit but they are not able to earn enough to service the debt they are carrying and that is the reason government is giving equity infusion. Its capital has gone up.

3.7.9. Airport Authority of India has provided world class airports to the country and also latest equipments such as Gagan. India's flexible space management overall surveillance, radar mapping are its correct decisions.

3.7.10. He suggested that DGCA should look into the fact that structure of each airlines is different and fixing its fares.

3.7.11. He suggested that India should create more connectivity within and outside of the country. India is only connected to 51 countries directly either by national carriers or by international carriers. The rest of the countries should also be connected.

3.8. **<u>Shri Paul Manoj Pandian</u>**

Shri Pandian mentioned that

3.8.1. In Tamil Nadu, two airport cities are there, but no flights are provided to them. Earlier one aircraft was deployed by Spice Jet, which has also been withdrawn. Due to which fares has also increased. He suggested that the Helipad at Krishnagiri and Trichy may be develop as airport.

3.8.2. He mentioned that since last 5 years request is being made to upgrade these two airports, but have not been upgraded.

3.8.3. Government should also take steps for reduction of fuel prices.

3.9. **<u>Shri Rayapati Sambasiva Rao</u>**

Shri Rao suggested that

3.9.1. Direct flight from Hyderabad to Colombo may be started.

3.9.2. Food quality may improved.

3.9.3. Every body is preferring Indigo flights as it adhere to time. Contrary, Air India flights are generally delayed.

3.9.4. He requested that Vijayawada, Vizag and Tirupati may be including in six airports to be introduced. Alternatively, deploy helicopter on Vijayawada to Guntur.

3.9.5. Additional flights on Delhi-Vijayawada-Tirupati should be introduce.

3.9.6. Airport Director of Vijayawada be changed.

4. The meeting ended with Vote of thanks to the Chair.

**

ANNEXURE

List of Officers of the Ministry of Civil Aviation and Representatives of Attached/ Subordinate Offices and Public Sector Undertakings present in the meeting of the Consultative committee for the Ministry of Civl Aviation held on 29th December, 2014 in New Delhi.

MINISTRY OF CIVIL AVIATION

1. Shri V. Somasundaran, Secretary(CA)
2. Ms. M. Sathiyavathy, Addl. Secretary &FA
3. Shri Anil Srivastava, Joint Secretary & CMD, PHL
4. Shri B.S. Bhullar, Joint Secretary
5. Shri G. Asok Kumar, Joint Secretary
6. Dr. Renu Singh Parmar, Economic Advisor
7. Shri J. Krishna Kishore, PS to HMCA
8. Shri V. Apparao, OSD to HMCA
9. Shri Navneet Soni, OSD to HMOS (CA)
10. Dr. Balmiki Prasad, Director
11. Ms. Puja Jindal, Director
12. Ms. Shefali Juneja, Director
13. Shri Suyash Narain, Director
14. Shri P.K. Saharawat, SO(PU)

DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION

1. Dr. Prabhat Kumar, Joint Secretary
2. Smt. S. Narendra, Joint DGCA
3. Shri A.K. Sharan, Jt. DGCA
4. Shri Lalit Gupta, Jt. DGCA
5. Shri J.S. Rawat, Jt. DGCA
6. Shri Arvind Sardana, Jt. DGCA

BUREAU OF CIVIL AVIATION SECURITY

1. Shri B.B Dash, Joint Commissioner of Security (CA)
2. Shri M.T. Baig, Dy.. COSCA

COMMISSIONER OF RAILWAY SAFETY

1. Shri R.K. Kardam, Chief Commissioner of Railway Safety

AIR INDIA LIMITED

1. Shri Rohit Nandan, CMD

AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

1. Shri S. Raheja, Chairman
2. Shri V. Somasundaram, Member (ANS)

PAWAN HANS LIMITED

1. Shri Sanjiv Bahl, ED
2. Shri Sanjiv Agarwal,CS

IGRUA

1. Air Marshal (Retd.) V.K. Verma, Director

<u>29 दिसंबर, 2014 को पूर्वाह्न 11.00 बजे माननीय नागर विमानन मंत्री की अध्यक्षता में समिति कक्ष "मुख्य" संसद भवन एनेक्सी, नई दिल्ली में आयोजित नागर विमानन मंत्रालय की संसदीय परामर्शदात्री समिति की बैठक का कार्यवृत ।</u>

******

श्री अशोक गजपति राजू पुसापति, माननीय नागर विमानन मंत्री-अध्यक्ष
डॉ महेश शर्मा, माननीय नागर विमानन राज्य मंत्री

<u>लोक सभा सदस्य</u>

1. श्री ए.पी. जितेन्दर रेड्डी
2. श्री चन्द्रकान्त रघुनाथ पाटील
3. श्री ई. अहमद
4. श्री जितेन्द्र चौधरी
5. श्री रायापति सांबासिव राव
6. श्री थुपतेन चेवांग

<u>राज्य सभा सदस्य</u>

1. श्री पॉल मनोज पंडियन
2. श्री प्रफुल पटेल
3. श्री सुखदेव सिंह ढिंडसा

नागर विमानन मंत्रालय तथा इसके संगठनों के अधिकारियों, जिन्होंने बैठक में भाग लिया, की सूची अनुबंध पर दी गई है।

1. अध्यक्ष ने सदस्यों का स्वागत किया तथा बैठक में भाग लेने के लिए उनका धन्यवाद किया। उन्होने नागर विमानन मंत्रालय तथा इसके संगठनों के अधिकारियों का समिति के सदस्यों से परिचय कराया।

2. बैठक की प्रक्रिया को प्रारम्भ करते हुए, अध्यक्ष ने मसौदा नागर विमानन नीति तथा अन्य विभिन्न मुद्दों पर प्रारम्भिक टिप्पणी दी तथा सदस्यों से नागर विमानन क्षेत्र में सुधार पर टिप्पणियाँ/ सलाह मांगी। उसके बाद, नागर विमानन मंत्रालय के समस्त कार्यकलाप पर श्री जी. अशोक कुमार, संयुक्त सचिव द्वारा समिति के समक्ष एक प्रस्तुति की गई।

3. उसके बाद अध्यक्ष ने सदस्यों से उनके विचार तथा सुझाव व्यक्त करने का अनुरोध किया।

3.1 **<u>श्री थुपतेन चेवांग</u>**

उन्होने सूचित किया कि व्यस्तम अवधि के दौरान लद्दाख से दिल्ली का साधारण श्रेणी का किराया एक तरफ से 26,000 रु वसूला जाता है। उन्होंने सूचित किया कि 22 जुलाई, 2013 को आयोजित बैठक के दौरान लद्दाख मामले को सचिव (नागर विमानन) द्वारा उठाया गया था। इसके

अतिरिक्त उस बैठक में दूसरे मामलों पर भी चर्चा हुई तथा कुछ निर्णय भी लिए गए लेकिन दुर्भाग्यवश अब तक किसी भी निर्णय को कार्यान्वित नहीं किया जा सका है। उन्होंने निम्नलिखित सुझाव भी दिए:-

3.1.1 एअर इंडिया को पूरे वर्ष दिल्ली-लेह-दिल्ली मार्ग पर दैनिक उड़ानें प्रचालित करे और अनुसूची का पालन करे।

3.1.2 यह देखने में आया है कि लेह में भारतीय वायु सेना एएआई को भूमि का हस्तांतरण करने के लिए सहमत हो गई है। इसे शीघ्र निपटाया जाए तथा भारतीय वायु सेना (रक्षा मंत्रालय) केपरामर्श से इसका विस्तार किया जाए।

3.1.3 घरेलू तथा अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों के लिए लद्दाख एक लोकप्रिय गंतव्य है। सड़क मार्ग बहुत खराब है तथा बहुमूल्य समय बचाने के लिए पर्यटक वायु मार्ग से यात्रा करना पसंद करते हैं। लेकिन समुचित वायु सेवाओं की कमी के कारण लोगों को समस्याओं का सामना करना पड़ता है। विमान संपर्कता में बढ़ोत्तरी लद्दाख में पर्यटन को बढ़ावा देगी।

3.1.4 गो एयर की उड़ानों को पुनर्योजित कर श्रीनगर से होकर कर दिया गया है। स्थानीय लोग ज़्यादातर शीत ऋतु के दौरान यात्रा करते हैं। गो एयर की सीधी उड़ानों को पुनर्बहाल किया जाना चाहिए। इंडिगो एवं जेट एयरवेज़ को भी नियमित विमान सेवा प्रारम्भ करने के लिए निदेश दिया जाना चाहिए।

3.1.5 12,000 फीट से ऊपर उड़ान भरने के लिए प्रशिक्षित/ अनुभवी पायलटों की कमी है, यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए की निजी प्रचालकों के पास समुचित रूप से प्रशिक्षित पायलट हैं।

3.1.6 लेह में पदस्थापित अधिकारियों की कार्यावधि बढ़ाई जानी चाहिए तथा वहाँ अनुभवी अधिकारियों को पदस्थापित किया जाना चाहिए तथा यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि वे वहाँ लंबी अवधि के लिए अपनी सेवाएँ दे।

3.1.7 उत्तर-पूर्व क्षेत्र के लिए प्रावधान किया गया है जहां रियायती किराया उपलब्ध है। वैसे ही प्रावधान लद्दाख में किए जाने चाहिए। उत्तर-पूर्व क्षेत्र में किराए में अंतर का भुगतान उत्तर-पूर्व परिषद द्वारा किया जा रहा है। उसी प्रकार गृह मंत्रालय से वीजीएच प्रदान करने के लिए अनुरोध किया जा सकता है,क्योंकि जम्मू एवं कश्मीर सरकार के पास किराए के अंतर को पाटने के लिए कोई फंड नहीं है।

3.1.8 लद्दाख के लोगों के लिए रियायती हवाई किराये का प्रावधान किया जाना चाहिए क्योंकि शीत काल में यहाँ किसी और यातायात माध्यम से नहीं पहुंचा जा सकता।

3.1.9 कार्गो उड़ानेंसप्ताह में कम से कम एक बार प्रारम्भ की जाए, यह सहायक होगा,क्योंकि शीत काल के दौरान 6 महीने झासकर दूसरे हिस्सों से कटा रहता है।

3.1.10 हेलिकॉप्टर सेवा कम से कम दिसम्बर से मार्च की अवधि तक प्रचालित होनी चाहिए।

3.1.11 कारगिल हवाई अड्डे से कोई भी एयरलाइन प्रचालित नहीं होती, इस पर कार्य किया जाए।

3.2 **श्री ए.पी. जितेंदार रेड्डी**

श्री रेड्डी ने कहा कि

3.2.1 परामर्शदाता समिति की अगली बैठक किसी अन्य सुंदर स्थल जैसे कि केरल, गोवा आदि में आयोजित होनी चाहिए जिससे कि समिति केवल नागर विमानन मामलों पर ही एकाग्र हो कर विचार कर सके। यह बैठक बहुत दिनों बाद आयोजित की गई है, भविष्य में नियमित बैठक होनी चाहिए जिससे कि बहुमूल्य सुझाव नियमित रूप से बांटे जा सके।

3.2.2 तेलंगाना में, कुछ छोटे हवाईअड्डों का निर्माण विशेषकर वारंगल तथा करीमनगर क्षेत्रों में,किया जा सकता है। उन्होंने कहा कि सरकार 40 सीटों वाले छोटे विमानों के लिए एक नीति बना रही है, तेलंगाना को उक्त नीति में शामिल किया जा सकता है।

3.2.3 'मेक इन इंडिया'कार्यक्रम के अंतर्गत एमआरओ नीति को सुदृढ़ करने के लिए उठाए गए कदम।

3.2.4 तिरुपति में अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे के कार्य को शीघ्रता से निबटाया जाना चाहिए।

3.2.5 जैसलमेर के लिए विमान सेवा समाप्त कर दी गई है। एआई को यह ध्यान में रखते हुए वहाँ उड़ान प्रारम्भ करनी चाहिए कि वहाँ 4,000 लोग रह रहे हैं तथा यह एक पर्यटन स्थल भी है।

3.2.6 सीटों की उपलब्धता पर, सांसदों की सीटों को अपग्रेड किया गया था परंतु इसे रोकना पड़ा। इस पर पुनः विचार किया जाए।

3.2.7 कई बार, यह देखा गया है कि विमानों में सीटें नहीं भरी गई, लेकिन किराया कम नहीं हुआ। इस पर भी विचार किया जाए।

3.3 **श्री जितेंद्र चौधरी**

श्री चौधरी ने सुझाव दिया कि:-

3.3.1 उन्होने सुझाव दिया कि बेहतर सहभागिता के लिए, नागर विमानन नीति की एक प्रति अग्रिम रूप से उपलब्ध कराई जानी चाहिए थी।

3.3.2 प्रस्तुति में यह दिखाया गया है कि एयर इंडिया के यात्रियों की संख्या बढ़ रही है। भारत की आबादी 1.25 बिलियन है तथा यात्री वर्ष में केवल 60 मिलियन है। अतः, यह देखा गया है कि यह लोगों का केवल एक छोटा हिस्सा है। माननीय सांसद उन लोगों की संख्या जानना चाहेंगे,जिनके लिए विमान सेवाओं की गणना की जा सकती है।

3.3.3 नीति को इस तरह से तैयार किया जाना चाहिए कि एक तरफ ये राष्ट्रीय वाहक को समर्थन दे तथा दूसरी तरफ ज्यादा से ज्यादा लोग एअर इंडिया द्वारा यात्रा करें।

3.3.4 त्रिपुरा में, कुछ महीने पूर्व प्रतिदिन लगभग 20 विमान सेवाओं का प्रचालन होता था तथा सभी विमानों में सीटें पूरी तरह भरी होती थीं। लेकिन, एयर इंडिया ने अपनी उड़ानों की संख्या कम कर दी तथा इनकी उड़ानें अनियमित थीं। जिसके कारण लोग इससे तंग आ चुके थे। इतना ही नहीं, अनुसूची के अनुसार बंगलोर, चेन्नई तथा दिल्ली के लिए भी, अगरतला

से कोलकाता तक कोई भी संपर्क विमान सेवा उपलब्ध नहीं कराई जाती। उसी प्रकार दिल्ली पहुँचने के लिए, यात्री को कोलकाता हवाई अड्डे पर 6 घंटे के लिए इंतज़ार करना पड़ता है।

3.3.5 सरकार को उन क्षेत्रों पर ध्यान देना चाहिए जहां संपर्कता नहीं है यथा आईजल, इम्फाल, ईटानगर, कोहिमा आदि न कि गुवाहाटी से जहां विमान संपर्कता पहले से ही मौजूद है।

3.3.6 सरकार को किरायें को भीमानीटर करना चाहिए। बहुधा किराए में छह गुना बढ़ोत्तरी हो जाती है। मानीटर करने वाली कोई न कोई व्यवस्था होनी चाहिए।

3.3.7 भारत के सभी राज्यों की राजधानी को एआई विमान सेवा द्वारा चरणबद्ध तरीकों से जोड़ा जाना चाहिए।

3.3.8 केंद्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) में, सीआईएसएफ कार्मिकों का व्यवहार उचित नहीं है। सीआईएसएफ कर्मियों को इस प्रकार प्रशिक्षित किया जाना चाहिए कि जनता को कोई भी असुविधा न हो।

3.3.9 सांसदों को सभी हवाई अड्डों पर कुछ विस्तारित प्रोटोकॉल सेवाएं उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

3.4 **<u>श्री ई. अहमद</u>**

श्री ई अहमद ने कहा कि:-

3.4.1 कालीकट हवाईअड्डे को एक विमान और दिया जाना चाहिए। कालीकट से दिल्ली के लिए विमान यात्रा करने के लिए यात्रियों को चेन्नई, बंगलुरु या मुंबई जाना पड़ता है। कालीकट से दिल्ली के लिए एक अतिरिक्त विमान सेवा शुरू की जा सकती है।

3.4.2 ज्यादातर देशों में दूसरी एयरलाइनों के परामर्श से किराया तय करने में डीजीसीए की भूमिका प्रमुख है। समान गंतव्यों के लिए भिन्न एयरलाइनें भिन्न किराया वसूल रही हैं। व्यस्तम समय में, किराए कई गुना बढ़ जाते हैं जिनको विनियमित किया जना चाहिए। नागर विमानन मंत्रालय को इसका हल निकालना चाहिए।

3.4.3 यहाँ तक की उसी उड़ान में उसी सुविधा के लिए, एयरलाइनें अलग-अलग किराया वसूल रही हैं, इसकी जांच होनी चाहिए।

3.4.4 डीजीसीए को किराया तय करने में पूर्णत: पारदर्शिता की प्रणाली प्रारम्भ करनी चाहिए, किराया यात्रियों के साथ-साथ एयरलाइनों के लिए भी लाभप्रद होना चाहिए जिससे कि वे बढ़ती कीमतों को भी वहन कर सकें।

3.4.5 किराए की यह प्रणाली भारत में पर्यटन पर प्रतिकूल प्रभाव डाल रही है। उन्होंने अध्यक्ष से अनुरोध किया कि सभी हवाई कंपनियों के परामर्श से किराया तय करने के लिए एक अति पारदर्शी प्रणाली स्थापित करने के लिए डीजीसीए को निदेश दें।

3.4.6 कालीकट हवाई अड्डा लाभ अर्जित कर रहा है तथा राजस्व अर्जित करने में इसका 4था स्थान है लेकिन इसके पास आवश्यक सुविधाओं कि कमी है। चूंकि सारे विमान खाड़ी देशों के लिए उड़ान भर रहे हैं इसलिए सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए एक रेडार या एडीबीएस सर्वेक्षण प्रणाली कालीकट में स्थापित कर दी जाए। सऊदी अरब के विमान हमेशा यात्रियों से भरे रहते है जबकि सऊदी अरब के पास समान संख्या में विमान हैं। एयर इंडिया को

कालीकट से जेद्दाह तथा कालीकट से रियाद के लिए और अधिक विमान सेवा प्रचलित करने का अधिकार प्रदान किया गया है। अतः, इन अधिकारों का इस्तेमाल किया जाना चाहिए।

3.4.7 सऊदी अरब में भारतियों को बड़ी संख्या में रोजगार दिये जा रहे हैं जिसके कारण राजस्व की प्राप्ति हो रही है लेकिन सऊदी अरब के लिए कोई भी अतिरिक्त विमान सेवा उपलब्ध नहीं कराई गई है।

3.4.8 उन्होंने अनुरोध किया कि राष्ट्रीय नागर विमानन नीति पर अलग से चर्चा की जाए तथा इस बहस के लिए एक पूरा दिन रखा जाए।

3.5 श्री सुखदेव सिंह ढिंडसा

श्री ढिंडसा ने उल्लेख किया कि:-

3.5.1 श्री ढिंडसा ने चंडीगढ़ अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का नाम बदल कर शहीद भगत सिंह हवाई अड्डा रखे जाने का मामला उठाया।

3.5.2 उन्होंने अनुरोध किया कि अमृतसर-दिल्ली-लंदन उड़ान के मार्ग को बदल कर दिल्ली-अमृतसर-लंदन कर दिया जाए।

3.5.3 उन्होंने उल्लेख किया कि हवाई अड्डे के निर्माण हेतु भटिंडा में भूमि उपलब्ध कराई गई है तथा भवन का निर्माणकर दिया गया है लेकिन हवाई अड्डें का उदघाटन नहीं किया गया है तथा भटिंडा से प्रचालन प्रारम्भ नहीं किया गया है। विमान सेवा को जल्द से जल्द प्रारम्भ किया जाना चाहिए।

3.5.4 मचीवाडा (लुधियाना) में ग्रीनफ़ील्ड हवाई अड्डा के प्रस्ताव पर जल्द कार्यवाही की जाए।

3.5.5 चंडीगढ़ हवाई अड्डे से अंतर्राष्ट्रीय विमान सेवा प्रारम्भ की जानी चाहिए।

3.5.6 एअर इंडिया ने प्रचालन में विलंब तथा अनियमितता होने की पुरानी परंपरा पुनः प्रारम्भ कर दी है तथा इस कारण लोग यात्रा के लिए दूसरी एयरलाइनों को वरीयता देने लगे हैं। कम से कम उड़ानों में विलंब की सूचना यात्रियों को दी जानी चाहिए।

3.6 श्री चंद्रकांत रघुनाथ पाटिल

श्री पाटिल ने कहा कि:-

3.6.1 श्री पाटिल ने कहा कि मसौदा नागर विमानन नीति में किसी भी महत्वपूर्ण मुद्दे को शामिल नहीं किया गया है।

3.6.2 पहली प्राथमिकता विश्वनीयता बनाने की होनी चाहिए। उन्होने सलाह दी कि निजी एयरलाइनों से हमे सीखना चाहिए वे हमेशा समय का पालन करते हैं। उन्होने सलाह दी कि नए लोगों को संविदा के आधार पर रखा जाए, यह एआई के लिए लाभप्रद होगा।

3.6.3 सामान्यतः, एअर इंडिया की उड़ानों में सीटे खाली रहती हैं, जबकि दूसरी ओर अन्य एयर लाइनों की उड़ानों में सीटे भरी रहती हैं। उन्होंने सलाह दी कि सूरत-दिल्ली मार्ग पर सॉय में

विमान सेवा प्रारम्भ की जाएँ और यदि बेड़े में कोई कमी हो तो लीज पर विमान लिए जा सकते हैं।

3.6.4 उन्होंने आगे कहा कि सूरत हवाई अड्डे पर विमान के पार्किंग प्रभार से एक कार का पार्किंग प्रभार अधिक है। इसकी जाँच की जानी चाहिए।

3.6.5 प्रस्तुति के दौरान यह प्रक्षेपित किया गया कि एयर इंडिया से यात्रा करने वालों की संख्या निजी एयरलाइनों के बंद करने के कारण बढ़ी है न कि एआई के प्रयासों से।

3.6.6 हाल में, सूरत हवाई अड्डे पर विमान ने एक भैंस को टक्कर मार दी। इस मामले की जाँच की जानी चाहिए तथा ज़िम्मेदारी तय की जानी चाहिए। एक अधिकारी का स्थानांतरण किया जाना दंड नहीं है। इस तरह की गलती के लिए पुलिस स्टेशन में एफआईआर दर्ज की जानी चाहिए।

3.6.7 किराया तय किए जाने के लिए, एक नीति का निर्माण किया जाना चाहिए।

3.6.8 उन्होने सूरत में एक अतिरिक्त विमान उपलब्ध कराये जाने का अनुरोध किया तथा तथा 50% सीटों को अंडर राइट किए जाने का वादा किया। विमानों की कमी होने की स्थिति में, एअर इंडिया विमान लीज पर ले सकता है।

3.7 **<u>श्री प्रफुल पटेल</u>**

श्री पटेल ने कहा कि :-

3.7.1 श्री प्रफुल पटेल ने सरकार की विमान सेवा विहीन क्षेत्रों में संपर्कता प्रदान किए जाने की सरकार की चिंता पर सहमति जताई। उन्होने सरकार की अवसंरचनाओं को मजबूत करने तथा एयरलाइनें विमानन क्षेत्र के विकास में सहायक होंगी, इस बात पर भी समर्थन व्यक्त किया।

3.7.2. सरकार को अपने पूर्वग्रह को बदलना होगा कि केवल एअर इंडिया ही पूरे देश को उड़ान सेवा प्रदान कर सकती है। इनके संसाधन सीमित हैं।

3.7.3 देश में मार्ग संवितरण दिशानिर्देश (आरडीजी) अनूठे हैं, इन्हें मजबूत किए जाने की जरूरत है।

3.7.4. आरडीजी के अनुसार, एयरलाइने हर सप्ताह एएसकेएम को विशेष फ़ारमैट में फाइल किए जाने के लिए आदेशित हैं तथा ऐसा न करने पर एओपी को रद्द किया जा सकता है।

3.7.5 उन्होने कहा कि आरडीजी के कारण उत्तर-पूर्व तथा लेह में संपर्कता में बढ़ोत्तरी हुई है।

3.7.6 उन्होने कहा कि आरडीजी की अनुपस्थिति में कई स्थलों जैसे कि अगाती तथा लक्षदीप में कोई भी एयरलाइन विमान सेवा परिचालित करने के लिए तैयार नहीं हैं। सरकार को निर्णय लेना होगा कि किस स्थल के लिए पहले संपर्कता स्थापित करने की आवश्यकता है। अतः, आरडीजी पर कोई भी निर्णय विस्तृत अध्ययन के बाद ही लेना चाहिए।

3.7.7. कई एयरलाइने, विशेषकर नए प्रवेशक 5/20 नियम के समापन की सिफारिश कर रहे हैं लेकिन ऐसा इसके गुण दोषों का विश्लेषण करने के बाद किया जाए। उन्होंने उल्लेख किया कि 5/20 तथा आरडीजी का निर्णय विचार-विमर्श के बाद तथा नरेश चंद्र समिति की

सिफारिशों के आधार पर लिया गया था। तदनुसार, किसी प्रकार का संशोधन इस पर एक समग्र दृष्टिकोण लिए जाने के बाद किया जाना चाहिए।

3.7.8. एयर इंडिया के विलय का निर्णय सही था। तीन पृथक कंपनियों का गठन किया गया था- ग्राउंड हैंडलिंग के लिए एआई, इंजिनीयरिंग के लिए एआई तथा कोर एयरलाइन के रूप में एआई, अलग होने के कारण निम्नलिखित थे:-

- एअर इंडिया के पास विश्व में सर्वोत्तकृष्ट एमआरओ सुविधा है।
- एमआरओ के लिए कंपनी को अलग करने के पीछे यह विचार था कि एआई तृतीय पक्ष व्यापार करने में सक्षम हो सके।
- तृतीय पक्ष कार्य करने के लिए उन्हे लुफ़्तांसा या सिंगापुर तकनीक की तरह कार्य करना होगा।
- एआई भारत के सभी 400 विमानों की सर्विस वाणिज्यिक आधार पर कर सकती है।
- ग्राउंड हैंडिलिंग, एआई के पास सटीक क्षमता तथा संपर्क हैं तथा वह निश्चित तौर पर ग्राउंड हैंडिलिंग कर सकती हैं जो कि एक बड़ा व्यापार है।
- एअर इंडिया, मुख्य कंपनी के एक विमान में कार्यरत प्रतिव्यक्ति को कम करने का यही कारण है।

3.7.9 एआई के लिए सबसे बड़ी समस्या थी 1989 में राजीव गांधी सरकार के दौरान अंतिम बार विमान खरीदे गए थे तथा 2004 तक 15 वर्षों के दौरान एक भी विमान का ऑर्डर नहीं दिया गया जो कि इनकी अवनति का प्रमुख कारण था। नए बेड़ों के प्रारम्भ होने पर, इनपर बकाया ब्याज, प्रथम वर्ष में मूल्यह्रास कम होगा लेकिन आने वाले वर्षों में ब्याज की लागत तथा मूल्य का घटना तथा ऋण को किश्तों में चुकाने के कारण प्रचालन लाभ बढ़ जाएगा और इस वजह से एआई नगद लाभ कमा रही है लेकिन उनकी आमदनी इतनी नहीं है कि वे अपना ऋण चुकता कर सकें इस वजह से सरकार उन्हे इक्विटी प्रदान कर रही है। इनकी पूंजी में वृद्धि हुई है।

3.7.10 भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने देश को विश्व स्तर के हवाई अड्डे दिए हैं तथा गगन जैसे आधुनिकतम उपकरण दिए हैं। भारत के लचीले वायु क्षेत्र प्रबंधन, संपूर्ण सर्वेक्षण, रेडार मैपिंग इनके सही निर्णय हैं।

3.7.11 उन्होने सुझाव दिया कि डीजीसीए को इस तथ्य की जांच करनी चाहिए कि प्रत्येक एयरलाइन की संरचना अलग है तथा किराया तय करने की प्रक्रिया की भी जांच की जाए ।

3.7.12 उन्होंने सलाह दी कि भारत को देश के भीतर तथा बाहर और अधिक संपर्कता तैयार करनी चाहिए। भारत केवल 51 देशों के साथ या तो राष्ट्रीय वाहकों या अंतर्राष्ट्रीय वाहकों द्वारा सीधे जुड़ा है। शेष देशों के साथ भी संपर्कता होनी चाहिए।

3.8 **श्री पॉल मनोज पांडियन**

श्री पांडियन ने कहा कि :

3.8.1. तमिलनाडु में, दो हवाई अड्डा नगर हैं, लेकिन वहाँ कोई विमान सेवा उपलब्ध नहीं है। पहले स्पाइसजेट द्वारा एक विमान की तैनाती की गई थी, जिसे हटा लिया गया है। इसके कारण किराया भी बढ़ गया है। उन्होंने सुझाव दिया कि कृष्णागीरी तथा त्रिची स्थित हेलीपैड को हवाई अड्डा के रूप में विकसित किया जाए।

3.8.2. उन्होंने कहा कि इन दोनों हवाई अड्डों को उपग्रेड करने का अनुरोध पिछले पाँच वर्षों से किया जा रहा है, लेकिन उसे अभी तक अपग्रेड नहीं किया गया है।

3.8.3. सरकार को इंधन की कीमत को कम करने के उपाय करने चाहिएं।

3.9. <u>श्री रायापति सांबासिव राव</u>

3.9.1. हैदराबाद से कोलोम्बो के लिए सीधी उड़ान प्रारम्भ की जाए।

3.9.2. खाने की गुणवत्ता को सुधारा जाए।

3.9.3. समय पर परिचालन करने के कारण हर कोई इंडिगो से यात्रा कर रहा है। इसके विपरीत, एअर इंडिया की उड़ाने ज़्यादातर विलंब से चलती हैं।

3.9.4. उन्होने अनुरोध किया कि छह हवाई अड्डों में विजयवाड़ा, विजाग तथा तिरुपति भी शामिल किया जाए। वैकल्पिक तौर पर, विजयवाड़ा से गुंटूर के लिए हेलिकाप्टर सेवा प्रारम्भ की जाए।

3.9.5. दिल्ली-विजयवाड़ा-तिरुपति के लिए अतिरिक्त विमान सेवा प्रारम्भ की जानी चाहिए।

3.9.6. विजयवाड़ा के हवाईअड्डा निदेशक को हटाया जाना चाहिए।

4 अध्यक्ष के धन्यवाद भाषण के साथ बैठक समाप्त हुई।

****

अनुबंध

29 दिसंबर, 2014 को नई दिल्ली में आयोजित नागर विमानन मंत्रालय की परामर्शदात्री समिति की बैठक में उपस्थित नागर विमानन मंत्रालय के अधिकारियों तथा संबद्ध/ अधीनस्थ कार्यालयों तथा सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के प्रतिनिधियों की सूची।

नागर विमानन मंत्रालय

1. श्री वी. सोमसुंदरम, सचिव (नागर विमानन)
2. सुश्री एम. सत्यवती, अपर सचिव एवं वित्त सलाहकार
3. श्री अनिल श्रीवास्तव, संयुक्त सचिव एवं अध्यक्ष एवं प्रबंधक निदेशक, पवन हंस लि.
4. श्री बी.एस. भूल्लर, संयुक्त सचिव
5. श्री जी. अशोक कुमार, संयुक्त सचिव
6. डॉ. रेणु सिंह परमार, आर्थिक सलाहकार
7. श्री जे. कृष्ण किशोर, नागर विमानन मंत्री के निजी सचिव
8. श्री वी. अप्पा राव, नागर विमानन मंत्री के विशेष कार्याधिकारी
9. श्री नवनीत सोनी, नागर विमानन राज्य मंत्री के विशेष कार्याधिकारी
10. डॉ बाल्मीकी प्रसाद, निदेशक
11. सुश्री पूजा जिंदल, निदेशक
12. सुश्री शेफाली जुनेजा, निदेशक
13. श्री सुयश नारायण, निदेशक
14. श्री पी.के. सहरावत, अनुभाग अधिकारी (पीयू)

नागर विमानन महानिदेशालय

1. डॉ. प्रभात कुमार, संयुक्त सचिव
2. श्रीमती एस. नरेन्द्र, संयुक्त डीजीसीए
3. श्री ए.के. शरण, संयुक्त डीजीसीए
4. श्री ललित गुप्ता, संयुक्त डीजीसीए
5. श्री जे.एस. रावत, संयुक्त डीजीसीए
6. श्री अरविन्द सरदाना, संयुक्त डीजीसीए

नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो

1. श्री बी.बी. दास, संयुक्त सुरक्षा आयुक्त (सीए)
2. श्री एम.टी. बैग, निदेशक, कोस्का

<u>रेल सुरक्षा आयुक्त</u>

1. श्री आर.के. कर्दम, मुख्य रेलवे सुरक्षा आयुक्त

<u>एअर इंडिया लिमिटेड</u>

1. श्री रोहित नंदन, सीएमडी

<u>भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण</u>

1. श्री एस. रहेजा, अध्यक्ष
2. श्री वी. सोमासुंदरम, सदस्य (एएनएस)

<u>पवन हंस लिमिटेड</u>

1. श्री संजीव बहल, ईडी
2. श्री संजीव अग्रवाल, सीएस

<u>इग्रुआ</u>

एअर मार्शल (सेवानिवृत्त) वी.के. वर्मा, निदेशक