भारत सरकार

नागर विमानन मंत्रालय

राज्य सभा

लिखित प्रश्न संख्या : 2407

सोमवार, 10 अगस्त, 2026 (19 श्रावण 1948 (शक)) को दिया जाने वाला उत्तर

क्षेत्रीय संपर्क योजना-उड़ान के अंतर्गत उपलब्धियां

2407. श्री संजय सेठः

क्या **नागर विमानन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) 2026 तक क्षेत्रीय संपर्क योजना-उड़ान के अंतर्गत देशव्यापी स्तर पर प्राप्त प्रचालनगत उपलब्धियां क्या हैं;

(ख) विगत तीन वित्तीय वर्षों के दौरान ब्राउनफील्ड विमानपत्तनों के उन्नयन हेतु कुल कितना पूंजीगत व्यय किया गया है;

(ग) क्या सरकार ने संवहनीय विमानन ईंधन के घरेलू उत्पादन को प्रोत्साहित करने हेतु कोई नीति तैयार की है;

(घ) वाणिज्यिक विमानों के लिए हाल ही में अनिवार्य की गई आधुनिक सुरक्षा तथा टक्कर-रोधी प्रौद्योगिकियों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) यात्री हवाई किरायों में मौसमी वृद्धि से निपटने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

उत्तर

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुरलीधर मोहोल)

(क) आज की तारीख तक, 'उड़ान' योजना के तहत 17 हेलीपोर्टों और 2 वॉटर एयरोड्रोमों सहित 95 हवाईअड्डों को जोड़ने वाले 679 मार्गों को प्रचालनरत किया गया है। 'उड़ान' योजना की 3.58 लाख से अधिक फ्लाइटों के माध्यम से 168 लाख से अधिक यात्रियों ने इस योजना का लाभ उठाया है।

(ख) भारत सरकार की हवाईअड्डा पुनरुद्धार और विकास योजना के तहत वित्त वर्ष 2023-24 से वित्त वर्ष 2025-26 तक की अवधि के दौरान हवाईअड्डा विकास के लिए 1,470.12 करोड़ रुपये का पूँजीगत व्यय किया गया है।

(ग) सरकार ने अंतरराष्ट्रीय परिचालनों के लिए पारंपरिक विमानन टर्बाइन ईंधन में संधारणीय विमानन ईंधन (एसएएफ) के लिए वर्ष 2027 तक 1%, वर्ष 2028 तक 2% और वर्ष 2030 तक 5% के सांकेतिक सम्मिश्रण लक्ष्यों को अनुमोदन प्रदान किया है। जून 2026 में, तीन

वाणिज्यिक पैमाना और दो प्रदर्शन-पैमाना एसएएफ परियोजनाओं के लिए प्रधानमंत्री जैव ईंधन-वातावरण अनुकूल फसल अवशेष निवारण (पीएम जेआई-वीएएन) योजना के तहत वित्तीय सहायता को अनुमोदन प्रदान किया गया था।

(घ) नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) ने विमान में टकराव-रोधी (एंटी-कॉलिजन) तकनीक के रूप में ट्रैफिक कोलिजन अवॉइडेंस सिस्टम (टीसीएएस) की संस्थापना और प्रचालन के लिए अनिवार्य अपेक्षाओं को निर्धारित करते हुए नागर विमानन अपेक्षा (सीएआर), खण्ड 8, श्रृंखला ओ, भाग II जारी की है।

(ङ) मार्च 1994 में वायु निगम अधिनियम के निरसन के साथ, हवाई किराए सरकार के विनियमन के अध्यधीन नहीं हैं। एयरलाइनों के पास वायुयान नियमावली, 1937 के नियम 135 का अनुपालन करते हुए, किसी विशेष मार्ग पर अपनी परिचालन एवं आर्थिक व्यवहार्यता के आधार पर हवाई किराए निर्धारित करने की स्वायत्तता है। हवाई किराए का मूल्य निर्धारण आपूर्ति और माँग की मौलिक आर्थिक शक्तियों से प्रभावित गतिशील उतार-चढ़ाव के अध्यधीन होता है। वर्तमान सीट अधिभोग, ईंधन लागत, विमान क्षमता, सीजनल उतार-चढ़ाव और अन्य प्रासंगिक कारकों जैसे विभिन्न निर्धारक एयरलाइन टिकट मूल्य निर्धारण को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित करते हैं।

सरकार आमतौर पर बाजार प्रतिस्पर्धा को बनाए रखने के लिए हवाई किराए को विनियमित नहीं करती है, तथापि, वह सतर्क निगरानी की भूमिका बनाए रखती है और विभिन्न सेक्टरों में क्षमता का पुनर्वितरण करके और अस्थायी किराया सीमाएं लगाकर अपवादात्मक परिस्थितियों जैसे कोविड महामारी, महाकुंभ जैसे त्योहारों के दौरान या पहलगाम घटना और इंडिगो उड़ान व्यवधानों जैसी अन्य असाधारण परिस्थितियों में हस्तक्षेप करती है।

*****