सत्यमेव जयते

क्षेत्रीय संपर्क योजना-उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक ✦ COMPTROLLER & AUDITOR GENERAL OF INDIA

सत्यमेव जयते

SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA

लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा

Dedicated to Truth in Public Interest

उड़े देश का आम नागरिक

UDAN

Ude Desh ka Aam Naagrik

संघ सरकार (सिविल)

नागर विमानन मंत्रालय

2023 की संख्या 22 (अनुपालन लेखापरीक्षा)

क्षेत्रीय संपर्क योजना-उड़ान
(उड़े देश का आम नागरिक)
पर
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

संघ सरकार (सिविल)

नागर विमानन मंत्रालय

2023 की संख्या 22

(अनुपालन लेखापरीक्षा)

लोक सभा और राज्य सभा के पटल पर .... को रखा गया

विषय सूची

अध्याय/पैराग्राफ	विषय	पृष्ठ सं.
	प्राक्कथन	v
	कार्यकारी सार	vii-xi
अध्याय I	**प्रस्तावना**	
1.1	योजना का विकास और व्यापक विशेषताएं	1
1.2	योजना के चरण	2
1.3	संगठनात्मक संरचना	2
1.4	क्षेत्रीय संपर्क योजना का वित्तपोषण	3
1.5	हवाई अड्डे/हेलीपोर्ट अवसंरचना के पुनरुत्थान और विकास के लिए बजटीय सहायता	6
1.6	योजना की मुख्य विशेषताएं	8
अध्याय II	**अधिदेश, लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्य-पद्धति**	
2.1	लेखापरीक्षा के उद्देश्य	11
2.2	लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र	11
2.3	नमूना चयन	12
2.4	लेखापरीक्षा मानदंड	13
2.5	लेखापरीक्षा कार्य-पद्धति	14
2.6	आभार	15
अध्याय III	**योजना के लिए नियोजन**	
3.1	योजना का निर्माण	17
3.2	वीजीएफ कैप का निर्धारण	25

अध्याय IV	**क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि एवं व्यवहार्यता अतंराल वित्तपोषण संवितरण का प्रबंधन**	
4.1	क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि के दावों एवं संग्रह का प्रबंधन	29
4.2	चयनित एयरलाइन परिचालकों को वीजीएफ संवितरण में कमियां	36
4.3	क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास के लिए निरीक्षण तंत्र	45
4.4	क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास के बैंक खाते में ₹ 600 करोड़ की राशि निष्क्रिय रहना	48
4.5	एयरलाईन प्रचालकों को वीजीएफ का संवितरण	49
4.6	एयरलाईन प्रचालकों के लिए क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि के आवंटन की सीमा	55
4.7	अधिशेष निधियों का शीघ्र निवेश	56
अध्याय V	**योजना का कार्यान्वयन**	
5.1	बुनियादी ढांचे का विकास	60
5.2	संबंधित राज्यों में योजना को कार्यान्वित करने के लिए राज्य सरकारों से प्राप्त रियायतें/सहायता	81
5.3	निविदा दस्तावेज का अनुपालन	83
5.4	चयनित एयरलाइन प्रचालक करार का अनुपालन	85
5.5	हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन की खरीद	92
5.6	उड़ान अंतर्राष्ट्रीय	94
5.7	पर्यावरणीय मुद्दे	96
अध्याय VI	**निगरानी तंत्र और आंतरिक नियंत्रण**	
6.1	संस्थागत तंत्र की समीक्षा	102
6.2	प्रयास पोर्टल की निगरानी	104
6.3	स्वतंत्र लेखापरीक्षकों की नियुक्ति करना	105
6.4	उच्च मूल्य वाली परियोजनाओं की निगरानी के संबंध में सरकारी दिशा-निर्देशों का पालन	107

	अनुलग्नक	
अनुलग्नक-I	उड़ान के चरण - 1, 2 और 3 के तहत चयनित एयरलाइन प्रचालको के मार्गों का विवरण	111
अनुलग्नक-II	उड़ान-1, 2 और 3 के अंतर्गत लेखापरीक्षा के लिए चुने गए 35 हवाई अड्डों, हेलीपोर्ट्स और जल हवाई अड्डों की सूची	113
अनुलग्नक-III	लेखापरीक्षा के लिए चयनित उड़ान-1, 2 और 3 के तहत 87 आरसीएस मार्गों की सूची	116
अनुलग्नक-IV	एयरलाइनों द्वारा आरसीएफ उदग्रहण के संग्रह और भुगतान का एयरलाइन-वार विवरण	129
अनुलग्नक-V	आरसीएस हवाई अड्डे पर आग और सुरक्षा के लिए खर्च का विवरण	133
अनुलग्नक-VI	आरसीएस हवाई अड्डों पर बिजली और पानी के प्रति खर्च का विवरण	134
अनुलग्नक-VII	चयनित एयरलाइन प्रचालको की आंतरिक लेखापरीक्षा रिपोर्ट में देखे गए मुद्दे	135

प्राक्कथन

भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक का यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के अंतर्गत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है। लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक के लेखापरीक्षा और लेखा विनियम 2007 (2020 में संशोधित) और अनुपालन लेखापरीक्षा दिशानिर्देश, 2016 के अनुरूप की गई है।

इस प्रतिवेदन में राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 के प्रावधानों के अनुसार शुरू की गई नागर विमानन मंत्रालय की क्षेत्रीय संपर्क योजना-उड़ान के अनुपालन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम शामिल हैं। प्रतिवेदन में उल्लिखित दृष्टांत वे हैं जो अक्टूबर 2016 से मार्च 2021 की अवधि के लिए लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आए; मार्च 2023 तक की अवधि से संबंधित आंकड़ों को भी, जहां आवश्यक हो, अद्यतन किया गया है।

यह लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानकों के अनुरूप की गई है।

कार्यकारी सारांश

कार्यकारी सार

विषय का सार संक्षेप

राष्ट्रीय नागर विमानन नीति (एनसीएपी), 2016 में राजकोषीय सहायता और अवसंरचना निर्माण के विकास के माध्यम से क्षेत्रीय हवाई संपर्क को बढ़ाने के लिए क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस) की परिकल्पना की गई है। तदनुसार, नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) ने क्षेत्रीय संपर्क योजना- उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) शुरू की (अक्टूबर 2016)। इस योजना का उद्देश्य कई उपायों के माध्यम से क्षेत्रीय हवाई संपर्क के सामर्थ्य को बढ़ावा देना है। इन उपायों में शामिल हैं:

- केन्द्र और राज्य सरकारों से रियायतों के माध्यम से एयरलाइन प्रचालकों और हवाईअड्डा प्रचालकों को सहायता देकर क्षेत्रीय मार्गों पर परिचालन की लागत को कम करना।
- आरसीएस मार्गों पर अपने परिचालनों के लिए एयरलाइन प्रचालकों को व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण (वीजीएफ) के माध्यम से वित्तीय सहायता प्रदान करना।
- क्षेत्रीय मार्गों पर परिचालनों के लिए रियायतें/व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण प्रदान करने के लिए सभी घरेलू उड़ानों पर प्रति प्रस्थान फीस या उद्ग्रहण द्वारा वित्तपोषित क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि (आरसीएफ) का सृजन।
- इस योजना के अंतर्गत चिन्हित हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों के विकास/पुनरुद्धार के लिए भारत सरकार द्वारा ₹ 4,500 करोड़ की बजटीय सहायता प्रदान करना।
- आरसीएस मार्गों की पहचान के लिए एक मांग आधारित तंत्र प्रदान करना, जिसके बाद इस प्रकार चिन्हित किए गए हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों का उन्नयन/पुनरुद्धार करना।

योजना के अनुसार, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) को योजना के कार्यान्वयन के लिए नोडल एजेंसी के रूप में नामित किया गया था।

योजना लम्बे समय में आरसीएस के अंतर्गत संचालन की स्थिरता को बढ़ावा देने पर केंद्रित है जिससे स्थापित कनेक्टिविटी वीजीएफ पर स्थायी रूप से निर्भर न रहे।

योजना के अंतर्गत बोली/प्रगति के चरण

इस योजना के अंतर्गत अल्पप्रचालित/अप्रचालित हवाई अड्डों को संपर्क प्रदान करने के प्रस्ताव पहली बार एयरलाइनों से मांगे गए थे (अक्टूबर 2016)। मार्च 2021 तक उड़ान 1, 2 और 3 के लिए बोली के तीन दौर पूरे हो चुके थे और ये इस लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र के अंतर्गत शामिल किए गए है।

पहले दौर की बोली के अंतर्गत 132 आरसीएस मार्गों के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए थे और 45 अल्पप्रचालित/अप्रचालित हवाई अड्डों को जोड़ने वाले प्रस्ताव प्रदान किए गए थे। दूसरे दौर के अंतर्गत, 228 स्थायी स्कन्ध मार्गों और 83 हेलीपोर्ट मार्गों को सौंपा गया, जो 30 अप्रचालित/अल्पप्रचालित हवाई अड्डों और 31 हेलीपोर्ट को जोड़ते हैं। बोली के तीसरे दौर के

दौरान, 305 स्थायी स्कन्ध मार्ग और 26 जल हवाई अड्डे मार्ग आवंटित किए गए जो 23 अल्पप्रचालित/अप्रचालित हवाई अड्डों और 10 जल हवाई अड्डों को जोड़ते हैं।

लेखापरीक्षा के उद्देश्य

आरसीएस योजना की आयोजना एवं कार्यान्वयन की दक्षता और प्रभावशीलता, क्षेत्रीय हवाई संबद्धता निधि और वीजीएफ संवितरण के प्रबंधन की सुदृढ़ता एवं, प्रभावी निगरानी और आंतरिक नियंत्रण तंत्र की पर्याप्तता और योजना की निगरानी और आंतरिक नियंत्रण तंत्र की पर्याप्तता का निर्धारण करने के लिए अनुपालन लेखापरीक्षा की गई है।

लेखापरीक्षा पद्धति

नागर विमानन मंत्रालय के साथ 20 अक्टूबर 2021 को एक प्रारंभिक बैठक आयोजित की गई, जिसमें लेखापरीक्षा के उद्देश्य, मानदंड, कार्यक्षेत्र और लेखापरीक्षा पद्धति के बारे में बताया गया। इसके बाद, लेखापरीक्षा पूरी होने और मंत्रालय को मसौदा रिपोर्ट जारी करने (21 नवंबर 2022) के बाद, 20 दिसंबर 2022 को सचिव, नागर विमानन मंत्रालय के साथ एक समापन बैठक आयोजित की गई। रिपोर्ट को अंतिम रूप देते समय समापन बैठक के दौरान नागर विमानन मंत्रालय की प्रतिक्रियाओं पर विधिवत विचार किया गया।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

आर्थिक गुणक प्रभाव के साथ आम लोगों के लिए यात्रा के एक तेज, सुरक्षित और किफायती विकल्प के रूप में हवाई सम्पर्कता बढ़ाने के लिए यह योजना एक अच्छी पहल है। इस योजना में आर्थिक विकास, पर्यटन को बढ़ावा देने, प्राकृतिक संसाधनों के अनुकूलन और असेवित क्षेत्रों के लिए आपात स्थिति के दौरान तैयारी में योगदान करने की क्षमता है। योजना की प्रतिक्रिया सकारात्मक थी क्योंकि आरसीएस मार्गों पर यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या 2017-18 में 2.63 लाख से बढ़कर 2022-23 में 24.97 लाख हो गई। हालाँकि, परिकल्पित लाभों का पूरी तरह से लाभ उठाने के लिए, रिपोर्ट में की गई लेखापरीक्षा टिप्पणियों के परिप्रेक्ष्य में आरसीएस के कार्यान्वयन में सुधार की आवश्यकता है। लेखापरीक्षा संवीक्षा से उभरने वाली लेखापरीक्षा टिप्पणियों के आधार पर, लेखापरीक्षा ने 16 सिफारिशें की हैं जो भविष्य में योजना के बेहतर कार्यान्वयन में मंत्रालय की मदद करेंगी। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष और सिफारिशें नीचे दी गई हैं:

योजना के नियोजन पर महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष और सिफारिशें

उड़ान 3 तक सौंपे गए मार्गों में से 52 प्रतिशत (774 मार्गों में से 403) परिचालन आरंभ नहीं कर पाए और 371 शुरू किए गए मार्गों में से केवल 112 मार्ग (30 प्रतिशत) ने तीन साल की रियायत अवधि पूर्ण की। इसके अलावा, इन 112 मार्गों में से, 17 आरसीएस हवाईअड्डों को जोड़ने वाले केवल 54 मार्ग (अर्थात् आवंटित मार्गों का 7 प्रतिशत) मार्च 2023 तक तीन साल की रियायत अवधि से परे परिचालन को बनाए रख सके।

[पैरा 3.1.1]

लंबे समय में संचालन की स्थिरता प्राप्त करने के लिए मार्गों की व्यवहार्यता का आंकलन करने के लिए और अभी तक प्राप्त अनुभव के आधार पर चरण विस्तार, परिवहन के वैकल्पिक साधन की उपलब्धता, इलाके, सामाजिक आर्थिक परिदृश्य और पर्यटन क्षमता आदि को ध्यान में रखते हुए अल्पप्रचालित/अप्रचालित हवाई अड्डों की पहचान के लिए एक उपयुक्त तंत्र तैयार किया जा सकता है।

[सिफारिश संख्या 1]

नागर विमानन मंत्रालय/भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा हेलीपोर्टों की संभावित क्षमता के आधार पर उपयुक्त हेलीपोर्टों की पहचान करने के लिए कोई प्रयास नहीं किया गया था। हेलीकॉप्टर प्रचालकों द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावों से संचालन के लिए पहचाने गए अधिकांश हेलीपोर्ट या तो अप्रयुक्त/कम उपयोग किए गए थे या ऐसे हेलीपोर्ट से आरसीएस संचालन को बाद में बंद कर दिया गया था।

[पैरा 3.1.3]

आरसीएस के अंतर्गत हेलीपोर्टों की पहचान करने के लिए, अभी तक प्राप्त अनुभव के आधार पर एक तंत्र तैयार करने की आवश्यकता है जो परिचालनों की व्यवहार्यता और दीर्घावधि में इनकी स्थिरता के आधार पर हो।

[सिफारिश संख्या 2]

क्षेत्रीय हवाई सम्पर्कता निधि के प्रबंधन और व्यवहार्यता अंतराल वित्तपोषण संवितरण पर महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष और सिफारिशें

नागर विमानन मंत्रालय ने क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि उदग्रहण के संग्रह और प्रेषण तंत्र को विनियमित करने के लिए कोई नियम नहीं बनाया।

[पैरा 4.1.1]

मंत्रालय को एयरलाइनों द्वारा एकत्र किए गए आरसीएफ उद्ग्रहण की निगरानी करने के लिए एक तंत्र तैयार करना चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि यात्रियों से एकत्र की गई राशि सरकार को प्रेषित की जाने वाली राशि से अधिक न हो और एयरलाइनों के लिए लाभ का स्रोत न बने।

[सिफारिश संख्या 3]

एयरलाइन प्रचालकों पर आरसीएफ लेवी दावा करने में क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि ट्रस्ट की ओर से देरी हुई थी। ड्राफ्ट मानक संचालन प्रक्रिया में निर्धारित समय-सीमा के भीतर बकाया राशि का भुगतान करने में एयरलाइंस प्रचालकों की ओर से भी देरी हुई थी। आरसीएफ लेवी की वसूली में देरी के संबंध में कोई दंडात्मक खंड शामिल नहीं किया गया था।

[पैरा 4.1.2]

ड्राफ्ट मानक परिचालन प्रक्रिया के अनुसार आरसीएफ़ दावों का तुरंत निपटान किया जाना चाहिए और एयरलाइनों से बकाया राशि की वसूली में देरी के लिए एक दंडात्मक खंड शामिल किया जाना चाहिए।

[सिफारिश संख्या 4]

स्व-प्रमाणन आधार पर एएआई द्वारा वीजीएफ दावों को स्वीकार करने के क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड के निर्णय के परिणाम स्वरूप योजना के विभिन्न प्रावधानों का अनुपालन नहीं हुआ। परिणामस्वरूप, आरसीएस मानदंडों के उल्लंघन के उदाहरण, जैसे वीजीएफ का अधिक संवितरण, आरसीएस किराया कैप का उल्लंघन, आदि, लेखापरीक्षा द्वारा देखे गए थे।

[पैरा 4.2.1]

स्व-प्रमाणन के आधार पर वीजीएफ वितरित करने के बजाय हवाईअड्डा संचालकों के पास उपलब्ध उड़ान डेटा से एयरलाइनों द्वारा दर्ज किए गए वीजीएफ दावों के समाधान के लिए एक उपयुक्त तंत्र तैयार किया जाना चाहिए।

[सिफारिश संख्या 5]

क्षेत्रीय संपर्क निधि की लेखा प्रक्रियाओं के लिए, भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक की निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार मानक परिचालन प्रक्रियाएं (एसओपी) पांच वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी तैयार नहीं की गई थीं। इसके अलावा, क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास (स्थापना के बाद से) के लेखों को भी भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक लेखापरीक्षा के लिए प्रस्तुत नहीं किया गया।

[पैरा 4.3.1]

क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास लेखों की लेखापरीक्षा तुरंत भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक को सौंपी जानी चाहिए एवं इस योजना के तहत विभिन्न हितधारकों द्वारा एयरलाइनों को दी जाने वाली रियायतों की मात्रा का पता लगाने के लिए एक लेखांकन पद्धति तैयार करने की आवश्यकता है।

[सिफारिश संख्या 8]

योजना के कार्यान्वयन पर महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष और सिफारिशें

मार्च 2017 में आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति द्वारा स्वीकृत बजटीय सहायता में से चिन्हित आरसीएस हवाईअड्डों के पुनरुद्धार/विकास में महत्वपूर्ण देरी देखी गई। 116 हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों में से जहां पर व्यय किया गया था, केवल 71 (61 प्रतिशत) हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों पर परिचालन शुरू हुआ। ₹1,089 करोड़ खर्च करने के बाद भी 83 हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों पर परिचालन शुरू नहीं किया जा सका या बंद कर दिया गया।

[पैरा 5.1.1 (i)]

प्राप्त अनुभव के आधार पर व्यवहार्यता अध्ययन के आधार पर निरंतर संचालन के लिए हवाई अड्डों के पुनरुद्धार/विकास के लिए पहचान के लिए एक बेहतर तंत्र तैयार किया जाना चाहिए। भौतिक आधार और व्यावहारिक समयसीमा को देखते हुए आरसीएस हवाई अड्डों के लिए बजट अनुमानों की समीक्षा की जानी चाहिए।

[सिफारिश संख्या 9]

हेलीकॉप्टर परिचालन के लिए, हवाई किराया सीमा और वीजीएफ सीमा उड़ान की अवधि पर आधारित थी। लेकिन वीजीएफ का भुगतान करते समय, यात्रा के वास्तविक समय के स्थान पर लेटर ऑफ अवार्ड के अनुसार समय पर विचार किया गया। परिणामस्वरूप, यात्रा के वास्तविक समय को ध्यान में रखते हुए लिया गया हवाई किराया और साथ ही वितरित वीजीएफ शुल्क/प्रतिपूर्ति किए जाने की आवश्यकता से अधिक था।

[पैरा 5.1.2]

हेलीकॉप्टर परिचालन के लिए यात्रा के वास्तविक समय पर आधारित तंत्र तैयार किया जाना चाहिए ताकि आरसीएस के तहत हेलीकॉप्टर संचालन को जनसाधारण के लिए अधिक किफायती बनाने के लिए अधिकतम विमान किराया सीमा के साथ-साथ वीजीएफ आवश्यकता का निर्धारण किया जा सके।

[सिफारिश संख्या 10]

निगरानी तंत्र और आंतरिक नियंत्रण पर महत्वपूर्ण निष्कर्ष और सिफारिशें

निरीक्षण तंत्र में पर्याप्त सुधार की आवश्यकता है। योजना के साथ-साथ चयनित एयरलाइंस ऑपरेटर समझौते के प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए 2017-18 के बाद एयरलाइनों की स्वतंत्र लेखापरीक्षा नहीं की गयी थी।

[पैरा 6.3]

चयनित एयरलाइन प्रचालकों के प्रदर्शन का मूल्यांकन बिना किसी देरी के स्वतंत्र लेखापरीक्षकों के माध्यम से किया जा सकता है और लेखापरीक्षक की रिपोर्ट पर शीघ्र सुधारात्मक कार्रवाई की जानी चाहिए।

[सिफारिश संख्या 15]

अध्याय I

प्रस्तावना

02

अध्याय I

प्रस्तावना

1.1 योजना का विकास और व्यापक विशेषताएं

नागर विमानन मंत्रालय द्वारा राष्ट्रीय नागर विमानन नीति की घोषणा (जून 2016) की गई थी, जिसका उद्देश्य जनता के लिए उड़ान को किफायती बनाने के लिए एक इको-सिस्टम बनाना था। राष्ट्रीय नागर विमानन नीति के प्रमुख उद्देश्यों में से एक राजकोषीय सहायता और बुनियादी ढांचे के विकास के माध्यम से क्षेत्रीय संपर्कता को बढ़ाना था। तदनुसार, राष्ट्रीय नागर विमानन नीति में यह परिकल्पना की गई थी कि क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस) 2016-17 की दूसरी तिमाही से लागू होगी। जैसा कि राष्ट्रीय नागर विमानन नीति में परिकल्पित है, आरसीएस उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) को निम्नलिखित द्वारा कार्यान्वित किया जाना अपेक्षित था:

- अप्रचालित[1] या अल्पप्रचालित[2] हवाई अड्डों/मार्गों का पुनरुद्धार
- विभिन्न हितधारकों द्वारा रियायतों का प्रावधान
- एयरलाइन प्रचालकों के लिए व्यवहार्यता अंतराल वित्तपोषण[3] (वीजीएफ)
- नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो और राज्य सरकारों द्वारा लागत प्रभावी सुरक्षा समाधान

राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 के उपर्युक्त प्रावधानों के अनुसरण में, नागर विमानन मंत्रालय ने आरसीएस-उड़ान शुरू की (अक्टूबर 2016) थी, ताकि केंद्र सरकार, राज्य सरकारों और हवाई अड्डा प्रचालकों द्वारा रियायतों के माध्यम से एयरलाइन प्रचालकों की सहायता करके क्षेत्रीय हवाई संपर्क की वहनीयता को बढ़ावा दिया जा सके ताकि क्षेत्रीय मार्गों पर एयरलाइन प्रचालनों की लागत को कम किया जा सके और ऐसे

---

[1] *अप्रचालित हवाई अड्डे को ऐसे हवाई अड्डे के रूप में परिभाषित किया गया है जिस पर डीजीसीए द्वारा अनुमोदित पिछले दो उड़ान कार्यक्रमों के दौरान कोई निर्धारित वाणिज्यिक उड़ान नहीं हुई है।*

[2] *अल्पप्रचालित हवाई अड्डे को ऐसे हवाई अड्डे के रूप में परिभाषित किया गया है, जिस पर डीजीसीए द्वारा अनुमोदित नवीनतम उड़ान अनुसूची के अनुसार प्रति सप्ताह सात से अधिक निर्धारित वाणिज्यिक उड़ान प्रस्थान नहीं थे।*

[3] *व्यवहार्यता अंतराल वित्तपोषण (वीजीएफ): वीजीएफ का अर्थ है इस योजना के अनुसरण में क्षेत्रीय संपर्क निधि से आरसीएस उड़ानों के परिचालन के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालक को प्रति आरसीएस सीट के लिए प्रदान की गई वित्तीय सहायता।*

मार्गों पर एयरलाइन परिचालन की लागत और अपेक्षित राजस्व के बीच अंतर, यदि कोई हो, को पूरा करने के लिए वित्तीय सहायता (व्यवहार्यता अंतराल वित्तपोषण) प्रदान की जा सके। आरसीएस मार्गों को बाजार के माध्यम से खोजा जाना था, ताकि एयरलाइनें विशेष मार्गों पर स्वयं मांग और आवश्यक आपूर्ति की प्रकृति का निर्धारण कर सकें और प्रक्रिया को आगे बढ़ा सकें।

1.2 योजना के चरण

अक्टूबर 2016 में पहली बार एयरलाइनों से अल्पप्रचालित/अप्रचालित हवाई अड्डों को सम्पर्कता प्रदान करने के प्रस्ताव मांगे गए थे। मार्च 2021 तक बोली के तीन दौर पूरे हो चुके थे। तदनुसार, तीन चक्रों, जिनके लिए बोली पूरी हो गई थी, को इस लेखापरीक्षा के अंतर्गत शामिल किया गया हैं।

पहले दौर की बोली के अंतर्गत 45 अल्पप्रचालित/ अप्रचालित हवाई अड्डों को जोड़ने वाले 132 आरसीएस मार्गों को आवंटित किया गया था। दूसरे दौर की बोली के अंतर्गत 228 स्थायी स्कन्ध मार्ग[4] और 83 हेलीपोर्ट रूट आबंटित किए गए जोकि 30 अप्रचालित/अल्पप्रचालित हवाई अड्डों और 31 हेलीपोर्ट्स को जोड़ते हैं। बोली के तीसरे दौर के दौरान, 305 स्थायी स्कन्ध मार्ग और 26 जल हवाई अड्डों [5] के मार्ग आबंटित किए गए जोकि 23 अल्पप्रचालित/अप्रचालित हवाई अड्डों और 10 जल हवाई अड्डों को जोड़ते हैं।

1.3 संगठनात्मक संरचना

नागर विमानन मंत्रालय का प्रशासनिक नेतृत्व सचिव, नागर विमानन मंत्रालय द्वारा किया जाता है, जिन्हें आरसीएस से संबंधित मामलों के प्रभारी संयुक्त सचिव, उप सचिव, अवर सचिव और अन्य अधिकारियों द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

इस योजना के अनुसार, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) को कार्यान्वयन एजेंसी के रूप में नामित किया गया था। कार्यान्वयन एजेंसी के उत्तरदायित्वों में शामिल हैं:

---

[4] *स्थायी स्कन्ध का अर्थ एक प्रकार का विमान होता है, जिसे आमतौर पर हवाई जहाज के रूप में जाना जाता है, जो विमान पंखों की आगे की गति के उपयोग के माध्यम से उड़ान भरता है और जो मस्तूल के चारों ओर नहीं घूमते हैं।*

[5] *जल हवाई अड्डा: एक जल हवाई अड्डा खुले पानी का एक क्षेत्र है जिसका उपयोग सीप्लेन के साथ-साथ उभयचर विमानों द्वारा उतरने और उड़ान भरने के लिए प्रयोग किया जा सकता है।*

क) आवेदकों द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावों को प्राप्त करना और योजना के अनुसरण में चयनित एयरलाइन प्रचालकों की पहचान के लिए आवश्यक प्रशासनिक कार्रवाई करना।

ख) इस योजना के अंतर्गत निधियों के संग्रह और संवितरण को सुविधाजनक बनाने के लिए, एक निलंब लेखा खोला जाना था। कार्यान्वयन एजेंसी को नागर विमानन मंत्रालय की ओर से निलंब अभिकर्ता के रूप में कार्य करने के लिए अधिकृत किया गया था, जिसके पास इस योजना के अनुसार चयनित एयरलाइन प्रचालकों को वीजीएफ के संवितरण के लिए बैंक खाते में धन जमा करने और धन निकालने का अधिकार था।

ग) कार्यान्वयन एजेंसी क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि[6] संग्रह, चयनित एयरलाइन प्रचालकों को भुगतान और राज्य सरकारों से प्रतिपूर्ति (पूर्वोत्तर राज्यों और भारत के केंद्र शासित प्रदेशों जहां अनुपात 10 प्रतिशत होगा, को छोड़कर अन्य राज्यों के लिए 20 प्रतिशत) से संबंधित लेखों/विवरणों के प्रबंधन के लिए उत्तरदायी थी।

योजना के उपर्युक्त प्रावधानों के अनुरूप, एएआई ने योजना के कार्यान्वयन के लिए एक समर्पित प्रकोष्ठ अर्थात आरसीएस प्रकोष्ठ की स्थापना (सितंबर 2016) की और क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि का प्रबंधन करने के लिए क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास का गठन (अप्रैल 2017) किया गया।

आरसीएस प्रकोष्ठ नागर विमानन मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में काम करता है। कार्यकारी निदेशक (आरसीएस प्रकोष्ठ), जो क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास के पदेन सचिव का पद भी संभालते हैं, योजना के संबंध में आरसीएस प्रकोष्ठ की गतिविधियों के लिए संयुक्त सचिव (घरेलू यात्रा), नागर विमानन मंत्रालय को रिपोर्ट करते हैं।

1.4 क्षेत्रीय संपर्क योजना का वित्तपोषण

1.4.1 क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि उद्ग्रहण

वीजीएफ की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, नागर विमानन मंत्रालय ने विमान नियम 1937 में एक संशोधन अधिसूचित किया (अक्टूबर 2016), जिसने नागर विमानन मंत्रालय को समय-समय पर नागर विमानन मंत्रालय द्वारा निर्दिष्ट दरों पर

---

6 क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि का अर्थ श्रेणी II/श्रेणी II क मार्गों, आरसीएस मार्गों और 80 यात्री सीटों से कम छोटे विमानों का उपयोग करने वाली उड़ानों के अलावा सभी घरेलू उड़ानों पर उदग्रहण को लागू करने के माध्यम से सृजित निधि/कोष होगा।

भारत में परिचालित अनुसूचित उड़ानों पर उद्ग्रहण लागू करने का अधिकार दिया। सितंबर 2017 से, ₹ 5,000 प्रति उड़ान की क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि उद्ग्रहण श्रेणी-II/श्रेणी-II क मार्गों[7], आरसीएस मार्गों और 80 सीटों से कम वाले छोटे विमानों के अलावा अन्य सभी घरेलू उड़ानों/ मार्गों पर लागू की जा रही है। इस प्रकार के उद्ग्रहण की प्राप्तियों को एक धर्मार्थ न्यास अर्थात् क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास में रखा जाएगा, जिसका उपयोग चयनित एयरलाइन प्रचालकों को आरसीएस मार्गों पर उनके परिचालन के लिए तीन वर्ष के लिए वीजीएफ प्रदान करने के लिए किया जाएगा।

वीजीएफ को नागर विमानन मंत्रालय और राज्य सरकारों के बीच 80:20 (पूर्वोत्तर राज्यों और केंद्र शासित प्रदेशों के लिए 90:10 के अनुपात में) के अनुपात में साझा किया जाना था।

क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास की वर्ष-वार वित्तीय स्थिति, जिसमें क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि उद्ग्रहण, राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों से प्राप्त वीजीएफ अंशदान के संग्रहण के साथ-साथ वीजीएफ के संवितरण को संक्षेप में नीचे **तालिका** 1.1 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.1

2017-18 से 2021-22 तक क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास की वित्तीय स्थिति

(₹ करोड़ में)

विवरण	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
प्रारंभिक शेष	0	359	1,045	978	924
आय					
क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि (आरसीएफ) उद्ग्रहण	205	375	375	171	241
राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों से वीजीएफ प्रतिपूर्ति	7	29	126	61	100
अर्जित ब्याज	4	27	67	24	28
अन्य कोई मद[8]	0	1	46	30	114
उप - योग	**216**	**432**	**614**	**286**	**483**

[7] *श्रेणी 2 मार्ग - पूर्वोत्तर क्षेत्र, जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, उत्तराखंड, अंडमान और निकोबार और लक्षद्वीप में स्टेशनों को जोड़ने वाले मार्ग।*
श्रेणी 2क मार्ग - पूर्वोत्तर क्षेत्र, जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, उत्तराखंड, अंडमान और निकोबार और लक्षद्वीप और कोचीन-अगत्ती-कोचीन के अंतर्गत।

[8] *आय की किसी अन्य मद में निष्पादन गारंटी को भुनाना और चयनित एयरलाइन प्रचालकों द्वारा प्रभारित अतिरिक्त विमान किराया*

विवरण	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा देय लाभांश का भारत की संचित निधि में विपथन [9]	200	400	0	0	0
कुल आय	**416**	**1,191**	**1,659**	**1,264**	**1,407**
व्यय					
वीजीएफ संवितरण	42	138	681	326	626
प्रशासनिक एवं अन्य व्यय	15	8	-	14	11
कुल व्यय	**57**	**146**	**681**	**340**	**637**
अंतिम शेष	**359**	**1,045**	**978**	**924**	**770**

(स्रोत: आरसीएस प्रकोष्ठ से एकत्र की गई जानकारी।)

1.4.2 अन्य रियायतें

वीजीएफ के रूप में वित्तीय सहायता के अलावा, योजना में निर्धारित विभिन्न हितधारकों द्वारा निम्नलिखित रियायतें भी प्रदान की गई थीं।

केंद्र सरकार से रियायतें

- आरसीएस उड़ानों के लिए आरसीएस हवाई अड्डों पर चयनित एयरलाइन प्रचालकों द्वारा लिए गए एविएशन टर्बाइन ईंधन पर तीन साल की अवधि के लिए 2 प्रतिशत की दर से उत्पाद शुल्क की रियायती दर ।
- एयरलाइन प्रचालकों को हवाई किराये पर माल और सेवा कर में रियायत।

राज्यों से रियायतें

- 10 वर्षों की अवधि के लिए आरसीएस हवाई अड्डों पर विमानन टरबाइन ईंधन पर मूल्य-योजित कर को 1 प्रतिशत या उससे कम करना।
- रियायती दरों पर बिजली, पानी और अन्य उपयोगी सेवाएं।
- आरसीएस हवाई अड्डों के विकास के लिए यदि आवश्यक हो, तो न्यूनतम भूमि नि: शुल्क और ऋण-भार से मुक्त प्रदान करना।

---

[9] *आर्थिक कार्य विभाग (बजट प्रभाग), वित्त मंत्रालय ने नागर विमानन मंत्रालय के अनुरोध के अनुरूप वर्ष 2017-18 के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा देय लाभांश में से ₹ 200 करोड़ के विपथन को मंजूरी (दिसंबर 2017) दी। वर्ष 2018-19 के लिए वित्त मंत्रालय द्वारा ₹ 400 करोड़ के इसी प्रकार के विपथन को फिर से मंजूरी दी गई थी।*

- आरसीएस हवाई अड्डों पर नि:शुल्क अग्नि और सुरक्षा सेवाएं।
- आरसीएस हवाई अड्डे के लिए बहु आयामी आंतरिक इलाके से संपर्कता।
- संबंधित आरसीएस मार्गों के लिए वीजीएफ के लिए कुछ हिस्सों (पूर्वोत्तर राज्यों और केंद्र शासित प्रदेशों, जिसमें यह 10 प्रतिशत था, को छोड़कर सभी राज्यों के लिए 20 प्रतिशत) का प्रावधान।

हवाई अड्डा प्रचालकों से रियायतें

- आरसीएस उड़ानों पर सामान्य दरों के 42.5 प्रतिशत की दर से मार्ग नौवहन और सुविधा प्रभार[10]।
- आरसीएस उड़ानों पर टर्मिनल दिक्चालन अवतरण प्रभार[11] उद्ग्रहीत नहीं किया जाना।
- लैंडिंग और पार्किंग प्रभारों में छूट और चयनित एयरलाइन प्रचालकों को स्व-तल परिचालन की अनुमति।

1.5 हवाई अड्डे/हेलीपोर्ट अवसंरचना के पुनरुत्थान और विकास के लिए बजटीय सहायता

उपर्युक्त के अलावा, राज्य सरकारों, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, सिविल एन्क्लेव, केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की अप्रचालित और अल्पप्रचालित हवाई पट्टियों के पुनरुत्थान और विकास के लिए, आर्थिक कार्यों की मंत्रिमंडलीय समिति द्वारा ₹ 4,500 करोड़ की बजटीय सहायता अनुमोदित (मार्च 2017) की गई थी। निर्धारित रियायतें प्रदान करने के लिए एयरलाइन प्रचालकों के साथ-साथ राज्य सरकारों की दृढ़ प्रतिबद्धता के आधार पर हवाई अड्डों का पुनरुत्थान 'मांग आधारित' होना था। हेलीपैड/हेलीपोर्ट और जल हवाई अड्डे के विकास को आर्थिक कार्यों की संशोधित मंत्रिमंडलीय समिति के अनुमोदन (मार्च 2019) के अनुसार शामिल किया गया था और मैसर्स पवन हंस लिमिटेड को आरसीएस के अंतर्गत शामिल किए गए सभी हेलीपोर्ट्स के विकास से संबंधित परामर्श प्रदान करने के लिए नागर विमानन मंत्रालय द्वारा

---

[10] ***मार्ग नौवहन सुविधा शुल्क का अर्थ है भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा मार्ग नौवहन सुविधाओं के प्रावधान के लिए एयरलाइनों और/या विमान प्रचालकों से प्रभारित राशि।***

[11] ***टर्मिनल नेविगेशन लैंडिंग प्रभार का अर्थ है भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा संचार, नौवहन निगरानी/हवाई यातायात प्रबंधन सेवाओं के प्रावधान के लिए एयरलाइनों से प्रभारित राशि।***

नोडल एजेंसी के रूप में नियुक्त किया गया था। योजना के विभिन्न चरणों के लिए किए गए व्यय (मार्च 2023 तक) के साथ स्वीकृत लागत का विवरण निम्नानुसार है:-

तालिका 1.2

आरसीएस योजना के अंतर्गत हवाई अड्डों/हेलीपैडों/हेलीपोर्टों के पुनरुत्थान और विकास के लिए अनुमानित लागत और व्यय का विवरण

योजना का चरण	अप्रचालित हवाई अड्डे	अल्पप्रचालित हवाई अड्डे	जल हवाई अड्डे	हेलिपोर्ट्स	योग	नौवां परियोजना मूल्यांकन समिति के अनुसार अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2023 तक किया गया व्यय (₹ करोड़ में)
उड़ान- 1 (अक्टूबर 2016)	33	12	0	0	45	2,090	1,822 (87 *प्रतिशत*)
उड़ान- 2 (सितंबर 2017)	25	5	0	31	61	1,406	1,168 (83 *प्रतिशत*)
उड़ान-3 (अक्टूबर 2018)	20	3	10	0	33	750	361 (48 *प्रतिशत*)
कुल	**78**	**20**	**10**	**31**	**139**	**4,246**[12]	**3,351 (79 *प्रतिशत*)**

(स्रोत: आरसीएस प्रकोष्ठ से एकत्र की गई जानकारी)

₹4,500 करोड़ की उपर्युक्त बजटीय सहायता के अतिरिक्त, पिछले अनुच्छेदों में उल्लिखित विभिन्न रियायतें केंद्र सरकार, राज्य सरकार और हवाई अड्डा प्रचालकों से प्राप्त हुई थीं। इन रियायतों का मौद्रिक मूल्य लेखापरीक्षा के लिए प्रस्तुत नहीं किया गया था, हालांकि यह जानकारी मंत्रालय/एएआई से मांगी गयी थी ।

[12] ***₹4,500 करोड़ की कुल बजटीय सहायता में से उड़ान-3 तक अप्रचालित/अल्पप्रचालित हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डे के पुनरुत्थान/विकास के लिए अनुमानित व्यय ₹ 4,246 करोड़ है। ₹254 करोड़ की शेष राशि उड़ान के बाद के संस्करणों के अंतर्गत चालू किए जाने वाले हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/ जल हवाई अड्डे के पुनरुत्थान/विकास पर लगायी जायेगी ।***

1.6 योजना की मुख्य विशेषताएं

1.6.1 मांग प्रेरित

इस योजना में बाजार तंत्र के माध्यम से खोजे जाने वाले आरसीएस मार्गों अथवा नेटवर्क का परिचालन करने के लिए एयरलाइन प्रचालकों के चयन हेतु एक बाजार आधारित तंत्र की परिकल्पना की गई थी। मार्गों और एयरलाइन प्रचालकों के चयन के लिए जारी निविदा के अनुसार, संभावित बोलीदाताओं को अप्रचालित और अल्पप्रचालित हवाई अड्डों की एक सूची उपलब्ध कराई गई थी। एयरलाइन प्रचालकों द्वारा अपने स्वयं के मार्गों या मार्गों के नेटवर्क को तैयार करने और प्रस्तावित करने और जारी की गई निविदा के उत्तर में इसके लिए तकनीकी और वित्तीय प्रस्ताव प्रस्तुत करना अपेक्षित था। तकनीकी प्रस्ताव में विमान का प्रकार, उसकी बैठने की क्षमता, चरण विस्तार, वीजीएफ आवश्यकता और प्रत्येक सप्ताह परिचालित की जाने वाली प्रस्तावित उड़ानों की संख्या शामिल थी, जबकि वित्तीय प्रस्ताव को बोली मापदंडों पर उद्धृत किया जाना था, जिसमें प्रति सीट वीजीएफ और आरसीएस सीटों के लिए हवाई किराया सीमा शामिल थे।

एयरलाइन प्रचालकों से प्राप्त मार्गों/मार्गों के नेटवर्क के लिए ऐसे सभी प्रस्तावों को अन्य एयरलाइनों द्वारा जवाबी बोली[13] के लिए रखा जाना था ताकि वे बोली संबंधी मापदंडों के प्रति अपनी जवाबी बोली प्रस्तुत कर सके। वीजीएफ के लिए प्रति सीट सबसे कम का दावा चयन का मानदंड था। प्रारंभिक प्रस्ताव प्रस्तुत करने वाले बोलीदाता को संबंधित पसंदीदा मार्गों के आवेदकों के विरूद्ध 'राइट टू मैच' (मिलान का अधिकार) दिया जाएगा यदि यह उसके वित्तीय प्रस्ताव के 10 प्रतिशत की सीमा के भीतर था। यदि दो या दो से अधिक बोलीदाताओं को प्रति सीट समान वीजीएफ उद्धृत करने वाले पसंदीदा एकल रूट आवेदकों के रूप में निर्धारित किया जाता है, तो उद्धृत प्रत्येक आरसीएस सीट के लिए सबसे कम हवाई किराया कैप के आधार पर आगे का वित्तीय मूल्यांकन किया जाएगा। तदनुसार, प्राप्त प्रारंभिक प्रस्तावों, सौंपे गए मार्गों की

---

[13] *प्रारंभिक प्रस्ताव प्राप्त होने के बाद, उन मार्गों/नेटवर्क के लिए जवाबी प्रस्ताव मंगाए जाने थे, जिनके लिए बोलीदाता द्वारा दावा किए गए वीजीएफ को युक्तिसंगत बनाने के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए। जहां जवाबी प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुए, वहां प्राप्त प्रारंभिक प्रस्तावों पर मार्ग/नेटवर्क प्रदान करने के लिए विचार किया जाना था।*

संख्या, चालू किए गए मार्गों और परिचालित मार्गों का विवरण नीचे प्रस्तुत किया गया है:

तालिका 1.3

उड़ान - 1, 2 और 3 के अंतर्गत दिए गए आरसीएस मार्गों की प्रगति

(31 मार्च 2023 तक)

विवरण	**उड़ान-1 (मार्च 2017)**	**उड़ान-2 (जनवरी 2018)**	**उड़ान-3 (फरवरी 2019)**	**कुल**
कुल प्राप्त प्रारंभिक प्रस्ताव	132	387	434	953
आवंटित किए गए मार्गों की कुल संख्या	132	311[14]	331[15]	774
चालू किए गए मार्गों की कुल संख्या	56	152 [16]	163[17]	371
परिचालित मार्ग (मार्च 2023 तक)	12	60	102	174

(स्रोत: आरसीएस प्रकोष्ठ से एकत्र की गई जानकारी)

इसके अतिरिक्त, उड़ान-1, 2 और 3 योजना के अंतर्गत आवंटित किए गए मार्गों का चयनित एयरलाइन प्रचालक-वार विवरण **अनुलग्नक-I** में दिया गया है।

1.6.2 सततता

यह योजना दीर्घावधि में आरसीएस के अंतर्गत परिचालनों की निरंतरता को प्रोत्साहित करने पर केन्द्रित है ताकि स्थापित संपर्कता निरंतर वीजीएफ पर निर्भर न रहे। तदनुसार, आरसीएस के अंतर्गत, वीजीएफ को सीमित अवधि के लिए प्रदान करने का प्रस्ताव है ताकि अप्रचालित/अल्पप्रचालित क्षेत्रों में क्षेत्रीय हवाई संपर्क को सुविधाजनक बनाया जा सके/प्रोत्साहित किया जा सके।

---

14 *228 (स्थायी स्कन्ध) +83 (हेलीपोर्ट्स)*

15 *305 (स्थायी स्कन्ध) +26 (जल हवाई अड्डे)*

16 *118 (स्थायी स्कन्ध) +34 (हेलीपोर्ट्स)*

17 *161 (स्थायी स्कन्ध) + 2 (जल हवाई अड्डे)*

अध्याय II

अधिदेश, लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्य–पद्धति

புதுச்சேரி
पुदुच्चेरी
PUDUCHERRY

अध्याय II

अधिदेश, लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्य-पद्धति

अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन, नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां और सेवा की शर्तें) अधिनियम, 1971 की धारा 13 के प्रावधानों के अंतर्गत तैयार की गई है। यह लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के लेखापरीक्षा और लेखा विनियम 2007 (2020 में संशोधित) और अनुपालन लेखापरीक्षा दिशानिर्देश, 2016 के अनुसार की गई है।

2.1 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह आकलन करना था कि क्या:

1. आरसीएस के उद्देश्यों और मापनीय निष्पादन संकेतकों को स्पष्ट रूप से बताया गया और आरसीएस मार्गों और अप्रचालित/अल्पप्रचालित हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों आदि का निर्धारण यथोचित परिश्रम और उल्लिखित उद्देश्यों के अनुसार किया गया था।
2. हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों के विकास सहित आरसीएस को निर्धारित ढांचे के अनुसार क्षेत्रीय हवाई संपर्क को बढ़ाने के लिए समयबद्ध, कुशल और पारदर्शी तरीके से सावधानी के साथ कार्यान्वित किया गया था।
3. क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि और वीजीएफ संवितरण का प्रबंधन सुदृढ़ और अनुमोदित मानदंडों के अनुसार था।
4. उल्लिखित उद्देश्यों और परिणामों का तुरंत निर्धारण करने और प्राप्त करने के लिए योजना के समय पर कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त और प्रभावी निगरानी और आंतरिक नियंत्रण तंत्र मौजूद थे।

2.2 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र

लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र नागर विमानन मंत्रालय के साथ-साथ आरसीएस प्रकोष्ठ, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, राज्य सरकारों, रक्षा, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और निजी सत्वों के स्वामित्व वाले विभिन्न हवाई अड्डों/ हेलीपोर्टों / जल हवाई अड्डों पर योजना की अधिसूचना की तारीख (अक्टूबर 2016) से मार्च 2021 तक निम्नलिखित के संबंध में इसके विभिन्न चरणों को सम्मिलित करते हुए अनुरक्षित अभिलेखों की

समीक्षा करना था:

- उड़ान-3 और उड़ान अंतर्राष्ट्रीय तक आरसीएस मार्गों का आवंटन करना और उस पर कार्यान्वयन।
- एयरलाइन प्रचालकों से क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि उद्ग्रहण की प्राप्ति, चयनित एयरलाइन प्रचालकों को वीजीएफ का वितरण और साथ ही मार्च 2021 तक राज्य सरकारों से वीजीएफ अंश की प्राप्ति।
- मार्च 2022 तक हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/ जल हवाई अड्डों का विकास/पुनर्विकास।

2.3 नमूना चयन

हवाई अड्डों / हेलीपोर्ट्स / जल हवाई अड्डों का चयन: आरसीएस योजना के अंतर्गत उड़ान के तीन चरण (1, 2 और 3) मार्च 2021 तक पूरे हो चुके हैं और इन्हें वर्तमान लेखापरीक्षा के अंतर्गत शामिल किया गया है। पुनरुत्थान/विकास के लिए निर्धारित हवाई अड्डों, हेलीपोर्टों और जल हवाई अड्डों की चरण-वार संख्या 46 हवाई अड्डे[18] (उड़ान-1), 24 हवाईअड्डे[19] और 31 हेलीपोर्ट (उड़ान-2) तथा 21 हवाईअड्डे[20] और 10 जल हवाईअड्डे (उड़ान-3) थे।

स्तरीकृत यादृच्छिक नमूने के आधार पर, आरसीएस हवाई अड्डों में से 25 प्रतिशत को, जिनके लिए प्रत्येक चरण में मार्ग आवंटित किए गए थे, किए गए व्यय की मात्रा के आधार पर नमूना जांच के लिए लिया गया था। चुने गए हवाई अड्डों में से 60 प्रतिशत उच्च व्यय वाले, 30 प्रतिशत मध्यम व्यय वाले हवाई अड्डे और 10 प्रतिशत हवाई अड्डे निम्न स्तर के व्यय वाले थे। तथापि, उड़ान के संबंधित चरण के अंतर्गत प्रत्येक प्रकार के हवाई अड्डे और प्रत्येक स्तर (उच्च, मध्यम और निम्न व्यय) को शामिल करने के लिए नमूना आकार के 25 प्रतिशत से अधिक दो अतिरिक्त हवाई अड्डों की भी समीक्षा की गई।

---

[18] *होसुर हवाई अड्डे को बाद में बजटीय सहायता से विकसित किए जाने वाले हवाई अड्डों की सूची से बाहर किया गया।*

[19] *उड़ान-2 के अंतर्गत बजटीय सहायता से विकसित किए जाने वाले छह हवाई अड्डों- पासीघाट, तेजू, तेजपुर, जोरहाट, लीलाबाड़ी और कन्नूर हवाई अड्डों को बाद में शामिल किया गया।*

[20] *इसमें बजटीय सहायता से विकसित किए जाने वाले दो हवाई अड्डों अर्थात् दीमापुर और बेलगाम शामिल नहीं हैं।*

हेलीपोर्ट्स के मामले में, पांच परिचालन हेलीपोर्ट्स में से दो और 26 गैर-परिचालन हेलीपोर्ट्स में से तीन को समीक्षा के लिए चुना गया।

तदनुसार, लेखापरीक्षा के दौरान 91 आरसीएस हवाई अड्डों में से 27, 31 हेलीपोर्टों में से 5 और 10 में से 3 जल हवाईअड्डों की समीक्षा की गई। इसका विवरण **अनुलग्नक-II** में दिया गया है।

आरसीएस मार्गों का चयन: उड़ान 3 तक विभिन्न चयनित एयरलाइन प्रचालकों[21] द्वारा चालू (मार्च 2021 तक) किए गए आरसीएस मार्गों की कुल संख्या 329 (उड़ान-1 में 56 मार्ग, उड़ान-2 में 134 मार्ग और उड़ान-3 में 139 मार्ग) थी। आरसीएस हवाई अड्डों के चयन के मामले में नमूना आकार निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित आधार पर, प्रत्येक चरण में चालू किए गए आरसीएस मार्गों के 25 प्रतिशत को प्रति कि.मी. वीजीएफ अनुमत के आधार पर नमूना जांच के लिए चुना गया। तदनुसार, लेखापरीक्षा के दौरान 87 मार्गों (329 मार्गों में से), जहां तीन चरणों के दौरान परिचालन आरंभ किया गया (**अनुलग्नक III** में दिया गया विवरण) की समीक्षा की गई।

2.4 लेखापरीक्षा मानदंड

योजना के विभिन्न पहलुओं के मूल्यांकन के लिए लेखापरीक्षा मानदंड निम्नलिखित स्रोतों से तैयार किए गए थे:-

- राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016
- नागर विमानन मंत्रालय द्वारा तैयार की गई क्षेत्रीय संपर्क योजना।
- तैयार की गई नीति के अनुसार आरसीएस मार्गों के आवंटन के लिए नियम और शर्तें।
- योजना के अंतर्गत भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और चयनित एयरलाइन प्रचालकों के बीच किए गए समझौतों की निबंधन एवं शर्तें।
- नागर विमानन मंत्रालय, आरसीएस प्रकोष्ठ, क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास और

[21] *उड़ान -1 में चयनित एयरलाइन प्रचालकों के नाम: एलायंस एयर (17), ट्रूजेट (20), स्पाइस जेट (11), डेक्कन एयर (8) उड़ान -2 में चयनित एयरलाइन प्रचालकों के नाम: एलायंस एयर (16), ट्रूजेट (10), स्पाइस जेट (26), जूम एयर (2), जेट एयरवेज (10), इंडिगो (44), हेरिटेज (10), गोदावत (4) और पवन हंस (12) उड़ान -3 में चयनित एयरलाइन प्रचालकों के नाम: एलायंस एयर (34), ट्रूजेट (12), स्पाइस जेट (43), जूम एयर (4), इंडिगो (22) और गोदावत (24)*

अन्य संबंधित प्राधिकरणों द्वारा समय-समय पर जारी किए गए निर्धारित दिशानिर्देश/प्रक्रियाएं।

- राज्य सरकारों और अन्य हितधारकों के साथ किया गया समझौता ज्ञापन।
- आरसीएस के कार्यान्वयन, अप्रचालित और अल्पप्रचालित हवाई अड्डों, हेलीपोर्टों, जल हवाई अड्डों के पुनरुत्थान और विकास और क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास के न्यासी बोर्ड की बैठकों के संबंध में गठित विभिन्न समितियों की कार्यसूची और कार्यवृत्त।
- एयरलाइन प्रचालकों द्वारा क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि उद्ग्रहण और नागर विमानन मंत्रालय द्वारा वीजीएफ अंशदान के लिए मानदंड।
- आरसीएस मार्गों के लिए नागर विमानन मंत्रालय द्वारा निर्धारित आरसीएस किराया और हवाई किराया सीमा।

2.5 लेखापरीक्षा कार्य-पद्धति

नागर विमानन मंत्रालय /कार्यान्वयन एजेंसी के साथ 20 अक्टूबर 2021 को एक प्रारंभिक बैठक आयोजित की गई थी जिसमें लेखापरीक्षा उद्देश्यों, मानदंडों, कार्यक्षेत्र और कार्य-पद्धति का विवरण दिया गया था। इसके बाद, क्षेत्रीय लेखापरीक्षा आरंभ की गई जिसमें अभिलेखों की जांच और नागर विमानन मंत्रालय/भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के साथ चर्चा शामिल थी। अभिलेखों/जानकारी की समीक्षा और विश्लेषण के आधार पर, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण प्रबंधन को उनका उत्तर प्राप्त करने के लिए प्रारंभिक लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ जारी की गई थीं। मसौदा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 8 सितंबर 2022 को नागर विमानन मंत्रालय को जारी किया गया। नागर विमानन मंत्रालय ने 13 अक्टूबर 2022 को अपना उत्तर दिया। नागर विमानन मंत्रालय को, उनके 13 अक्टूबर 2022 के उत्तरों को शामिल करने के बाद, 21 नवंबर 2022 को मसौदा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन फिर से जारी किया गया था। 20 दिसंबर 2022 को नागर विमानन मंत्रालय के सचिव के साथ समापन बैठक आयोजित किया गया, और कुछ लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों का आगे का उत्तर 4 जनवरी 2023 एवं 9 फरवरी 2023 को प्रस्तुत किया गया। इसके अलावा, प्रबंधन ने लेखापरीक्षा टिप्पणियों के आधार पर उड़ान-5 में किए गए संशोधन का विवरण भी प्रस्तुत किया (27 अप्रैल 2023),जिन पर भी प्रतिवेदन को अंतिम रूप देते समय विचार किया गया था।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से प्राप्त लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के आधार पर लेखापरीक्षा ने 16 सिफारिशें की हैं, जिनसे मंत्रालय को भविष्य में इस योजना के बेहतर कार्यान्वयन में सहायता मिलेगी।

2.6 आभार

लेखापरीक्षा, लेखापरीक्षा प्रक्रिया के दौरान नागर विमानन मंत्रालय, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और विभिन्न विमानपत्तन स्वामित्व एजेंसियों अर्थात् राज्य सरकारों और रक्षा मंत्रालय के संबंधित कार्यालयों से प्राप्त सहयोग के लिए आभार प्रकट करती है।

अध्याय III
योजना के लिए नियोजन

HUBBALLI AIRPORT

अध्याय III
योजना के लिए नियोजन

3.1 योजना का निर्माण

नागर विमानन मंत्रालय की वेबसाइट पर प्रकाशित राष्ट्रीय नागर विमानन नीति-2015 के मसौदे में परिकल्पित प्रावधानों के आधार पर नागर विमानन मंत्रालय ने क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस) तैयार करने की प्रक्रिया आरंभ (नवंबर 2015) की। मैसर्स डेलॉयट को आरसीएस तैयार करने में सहायता प्रदान करने के लिए सलाहकार के रूप में नियुक्त (जनवरी 2016) किया गया। बाद में राष्ट्रीय नागर विमानन नीति की घोषणा (जून 2016) की गई और आरसीएस को नागर विमानन मंत्रालय द्वारा अधिसूचित (अक्टूबर 2016) किया गया। आरसीएस के निर्माण के संबंध में, लेखापरीक्षा की अभ्युक्तियों का विवरण आगामी अनुच्छेदों में दिया गया है:

3.1.1 मार्गों और हवाई अड्डों का निर्धारण

इस योजना में बाजार शक्तियों के माध्यम से खोजे जाने वाले आरसीएस मार्गों या नेटवर्क पर परिचालन के लिए एयरलाइन प्रचालको के चयन के लिए एक बाजार-आधारित तंत्र की परिकल्पना की गई थी।

जैसा कि पहले अध्याय 1 में पैराग्राफ 1.6.1 के तहत समझाया गया था, नागर विमानन मंत्रालय /एएआई ने अल्पप्रचालित/अप्रचालित हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों की एक सूची प्रकाशित की और एयरलाइन प्रचालको को अपने स्वयं के मार्ग/नेटवर्क[22] प्रस्तावित करने की अनुमति दी। इसके आधार पर, विकास और संचालन के लिए योजना के तहत हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों की पहचान की गई थी। इसके अलावा, योजना ने लंबी अवधि में आरसीएस के तहत संचालन की स्थिरता पर जोर दिया ताकि स्थापित संपर्कता हमेशा के लिए वीजीएफ पर निर्भर न रहे।

आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति ने (मार्च 2017) बजटीय समर्थन को मंजूरी देते हुए निर्देश दिया कि "हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों की पहचान के लिए उपयुक्त तंत्र स्थापित किया जा सकता है।" आरसीएस के तहत विकसित हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/ जल

[22] *नेटवर्क प्रस्ताव जिसमें एक ही प्रस्ताव के भाग के रूप में नेटवर्क के माध्यम से न्यूनतम तीन और अधिकतम सात अलग-अलग हवाई अड्डों को जोड़ने का प्रस्ताव है। एक नेटवर्क प्रस्ताव में एक से अधिक मार्ग होंगे और आरसीएस मार्गों और गैर-आरसीएस मार्गों का संयोजन इस प्रकार हो सकता है कि ऐसे मार्गों में से कम से कम एक आरसीएस मार्ग हो।*

हवाई अड्डों का विवरण और उनके संचालन की स्थिति नीचे दी गई तालिका 3.1 में उल्लिखित है:

तालिका 3.1

निर्धारित और विकसित किए गए हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/ जल हवाई अड्डों की स्थिति (मार्च 2023 तक)

हवाई अड्डे / हेलीपोर्ट्स / जल हवाई अड्डे	उड़ान-1	व्यय की गई राशि (करोड़ में)	उड़ान-2	व्यय की गई राशि (करोड़ में)	उड़ान-3	व्यय की गई राशि (करोड़ में)	कुल	व्यय की गई कुल राशि (₹ करोड़ में)
आवंटित किया गया	45	1,822	61	1,168	33	361	139	3,351
परिचालन आरंभ किया गया	38 (84 *प्रतिशत*)	1,692 (93 *प्रतिशत*)	25 (41 *प्रतिशत*)	771 (66 *प्रतिशत*)	8 (24 *प्रतिशत*)	136 (38 *प्रतिशत*)	71 (51 *प्रतिशत*)	2,599 (78 *प्रतिशत*)
परिचालन आरंभ नहीं हुआ	7 (16 *प्रतिशत*)	130 (7 *प्रतिशत*)	36 (59 *प्रतिशत*)	397 (34 *प्रतिशत*)	25 (76 *प्रतिशत*)	225 (62 *प्रतिशत*)	68 (49 *प्रतिशत*)	752 (22 *प्रतिशत*)
परिचालन बाद में बंद किया गया	9 (20 *प्रतिशत*)	218 (12 *प्रतिशत*))	4 (7 *प्रतिशत*))	95 (8 *प्रतिशत*)	2 (6 *प्रतिशत*)	24 (7 *प्रतिशत*)	15 (11 *प्रतिशत*)	337 (10 *प्रतिशत*)
मार्च 2023 तक परिचालित	29 (64 *प्रतिशत*)	1,474 (81 *प्रतिशत*)	21 (34 *प्रतिशत*)	676 (58 *प्रतिशत*)	6 (18 *प्रतिशत*)	112 (31 *प्रतिशत*)	56 (40 *प्रतिशत*)	2,262 (68 *प्रतिशत*)

(स्रोत: आरसीएस प्रकोष्ठ से एकत्र की गई जानकारी)

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि:

1. उड़ान-3 तक, पुनरुद्धार/विकास के लिए पहचाने गए 139 हवाई अड्डों/हेलीपोर्ट/ जल हवाई अड्डों में से 83 हवाई अड्डों /हेलीपोर्ट/ जल हवाई अड्डों या तो मार्गों के बंद होने या संचालन के शुरू न होने के कारण अप्रयुक्त/कम उपयोग (मार्च 2023 तक) में थे, जैसा कि ऊपर तालिका 3.1 में बताया गया है।
2. नीचे दी गई तालिका 3.2 में दिए गए मार्गों के प्रदर्शन के अनुसार आवंटित

मार्गों में से 52 प्रतिशत (774 मार्गों में से 403) परिचालन शुरू नहीं कर सके और 371 शुरू किए गए मार्गों में से, केवल 112 मार्गों ने तीन वर्ष की पूर्ण रियायत अवधि पूरी की। इसके अलावा, इन 112 मार्गों में से, 17 आरसीएस हवाईअड्डों को जोड़ने वाले केवल 54 मार्ग, मार्च 2023 तक संचालन को बनाए रख सके।

इस प्रकार उड़ान-3 **तक** आवंटित कुल 774 मार्गों में से केवल 54 (7 *प्रतिशत*) 3-5 वर्षों में संवहनीय साबित हुए।

तालिका 3.2:

मार्च 2023 तक उड़ान -1, 2 और 3 के तहत दिए गए आरसीएस मार्गों का परिचालन प्रदर्शन

विवरण	उड़ान -1 (मार्च 2017)	उड़ान -2 (जनवरी 2018)	उड़ान -3 (फरवरी 2019)	कुल
कुल प्राप्त हुए प्रारंभिक प्रस्ताव	132	387	434	953
आवंटित किए गए मार्गों की कुल संख्या	132	311	331	774
शुरू किए गए मार्गों की कुल संख्या (प्रतिशत में)	56 (42.42 *प्रतिशत*)	152 (48.87 *प्रतिशत*)	163 (49.24 *प्रतिशत*)	371 (47.93 *प्रतिशत*)
उन मामलों की संख्या जहां परिचालन तीन साल से पहले बंद कर दिया गया था	18	78	43	139
उन मामलों की संख्या जहां परिचालन ने तीन साल पूरे किए	36	36	40	112
उन मामलों की संख्या जहां तीन साल के बाद परिचालन बंद कर दिया गया था	26	14	18	58
उन मामलों की संख्या जहां ऑपरेशन तीन साल के बाद जारी रहे	10	22	22	54
परिचालन में मार्ग (मार्च 2023 तक)	12	60	102	174

विवरण	उड़ान -1 (मार्च 2017)	उड़ान -2 (जनवरी 2018)	उड़ान -3 (फरवरी 2019)	कुल
शुरू किए गए कुल मार्गों की तुलना में परिचालित मार्गों का प्रतिशत	21.43 *प्रतिशत*	39.47 *प्रतिशत*	62.58 *प्रतिशत*	46.90 *प्रतिशत* (371 *में से* 174)
आवंटित किए गए कुल मार्गों में परिचालन मार्गों का प्रतिशत	9.09 *प्रतिशत*	19.29 *प्रतिशत*	30.82 *प्रतिशत*	22.48 *प्रतिशत* (774 *में से* 174)

(स्रोत: आरसीएस प्रकोष्ठ से एकत्र की गई जानकारी)

इस प्रकार, दीर्घावधि में आरसीएस के तहत संचालन की स्थिरता, जैसा कि योजना के तहत आवश्यक है, उपरोक्त आंकड़ों के आधार पर, वीजीएफ पर निर्भर न होकर स्थापित संपर्कता केवल सीमित मार्गों पर ही प्राप्त हो पाई है।

3. तीन वर्ष की रियायत अवधि पूर्ण होने के उपरान्त 58 बंद/बंद मार्गों में से 16 मार्गों के मामले में यात्री भार कारक 70 प्रतिशत से अधिक था, 22 मार्गों के मामले में यात्री भार कारक 50 प्रतिशत से 70 प्रतिशत तक था तथा शेष 20 मार्गों में यात्री लोड कारक 50 प्रतिशत से कम था। इस प्रकार, अधिकांश बंद मार्गों में यात्री भार कारक 50 प्रतिशत से अधिक था, लेकिन फिर भी एयरलाइन संचालकों द्वारा परिचालन बंद कर दिया गया था। मंत्रालय ने सूचित किया कि कोविड लॉकडाउन और कोविड के बाद यात्रा प्रतिबंधों ने विमानन क्षेत्र के साथ-साथ मार्गों की व्यवहार्यता पर प्रतिकूल प्रभाव डाला।

4. आरसीएस मार्गों पर यात्रा करने वाले यात्रियों का वर्षवार विवरण वर्ष 2017-18 से 2022-23 तक नीचे दी गई तालिका 3.3 के अनुसार दर्शाया गया है:

तालिका 3.3

आरसीएस मार्गों पर यात्रा करने वाले यात्रियों का वर्षवार विवरण।

	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
आरसीएस मार्गों पर यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या	**2,63,166**	**12,40,896**	**29,91,337**	**14,98,066**	**32,99,861**	**24,97,361**

उपरोक्त तालिका इंगित करती है कि वर्ष 2020-21 और 2022-23 को छोड़कर सभी वर्षों में वृद्धि की प्रवृत्ति थी, वर्ष 2020-21 में कोविड के कारण तथा वर्ष 2022-23 में,

एक एयरलाइन यानी टर्बो मेघा एयरवेज के 42 परिचालन मार्गों के परिचालन बंद होने के कारण, आरसीएस मार्गों पर यात्रियों की संख्या में गिरावट आई थी

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने जवाब में कहा (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) कि विमानन क्षेत्र कोविड-19 महामारी के बुरे समय से उभर रहा है और एयरलाईनों को हवाई परिचालन को फिर से शुरू करने के लिए कड़ी मेहनत करनी पड़ रही है। तदनुसार, इस योजना ने एयरलाइनों को देश भर में अप्रचालित और अल्पप्रचालित हवाई अड्डों से परिचालन शुरू करने का अवसर दिया है।

नागर विमानन मंत्रालय ने स्वीकार किया कि हवाई अड्डों की पहचान प्रक्रिया में सुधार हो सकता है। हवाई अड्डों की सामाजिक-आर्थिक स्थितियों और एयरलाइनों द्वारा प्रस्तावित उनके कमान क्षेत्र के मूल्यांकन के आधार पर, ऐसे स्थानों को चयन करने के पश्चात अंतिम रूप देने के लिए एक तंत्र विकसित किया जा सकता है।

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के संदर्भ में देखा जाना चाहिए कि तीन साल की अवधि पूरी करने वाले 112 मार्गों में से 58 मार्गों पर रियायत अवधि पूरी होने के बाद परिचालन बंद कर दिया गया था। नतीजतन, आरसीएस हवाई अड्डों के विकास/उन्नयन के लिए सार्वजनिक धन खर्च करने और तीन साल के लिए एयरलाइनों को वीजीएफ और अन्य रियायतें प्रदान करने के बाद भी निरंतरता हासिल नहीं की जा सकी।

3.1.2 चरण विस्तार पर विचार

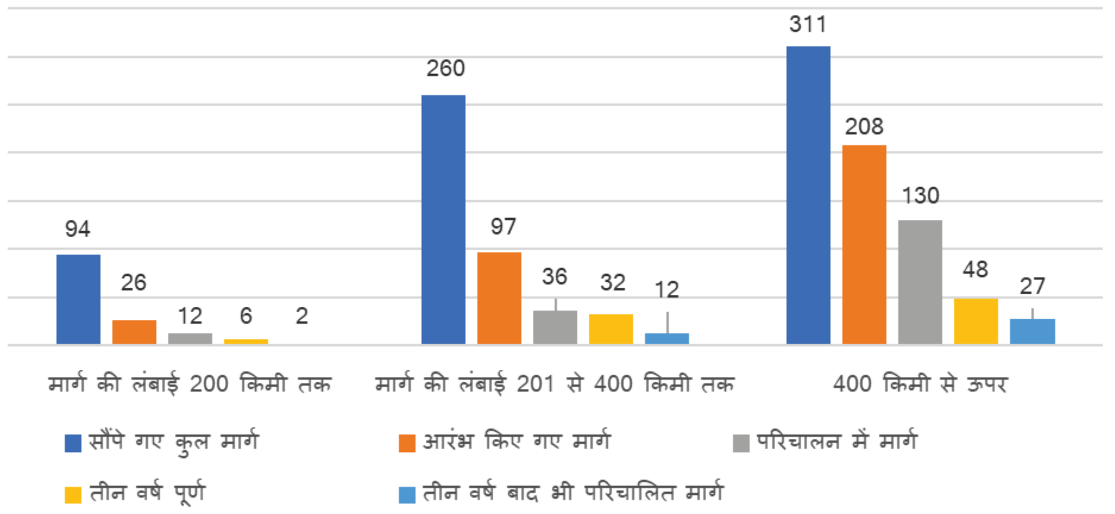
2013 में नागर विमानन मंत्रालय को प्रस्तुत 'क्षेत्रीय और दूरस्थ क्षेत्र हवाई संपर्क के अध्ययन' पर सलाहकार, मैसर्स डेलॉइट द्वारा अपनी रिपोर्ट में चरण की लंबाई, भौगोलिक स्थिति, प्रतिस्पर्धी रेल और/या सड़क अवसंरचना आदि की उपलब्धता को कम आंका गया, जो कि अलग-अलग यात्रियों द्वारा परिवहन के एक साधन के रूप में हवाई यात्रा को चुनने के लिए महत्वपूर्ण मापदंड के रूप में रेखांकित हैं। राष्ट्रीय नागर विमानन नीति-2016 के तहत, यह निर्धारित किया गया था कि यह योजना आरसीएस मार्गों पर (चरण विस्तार) 500 किलोमीटर से 600 किलोमीटर की दूरी (उड़ान के लगभग एक घंटे के बराबर) के लिए प्रति यात्री ₹2,500 के सांकेतिक हवाई किराए को लक्षित करेगी ।

तीन व्यापक श्रेणियों अर्थात 200 किलोमीटर से कम, 200 किलोमीटर से 400 किलोमीटर और 400 किलोमीटर से अधिक में वर्गीकृत आरसीएस मार्गों के लिए यात्री

भार कारक, मार्गों की शुरुआत, तीन साल की निर्धारित अवधि पूरी करने और तीन साल बाद परिचालन जारी रखने के लिए लेखापरीक्षा ने एक अभ्यास किया, जिसे नीचे दिए गए चार्ट 3.1 के माध्यम से तथ्यों को दर्शाया गया है;

चार्ट 3.1

200 किमी, 200-400 किमी और 400 किमी से अधिक के मार्गों का प्रदर्शन



इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि:

1. उन मार्गों के मामले में जहां चरण की लंबाई 200 किलोमीटर से कम थी, 94 आवंटित मार्गों में से 26 मार्गों (28 प्रतिशत) में परिचालन शुरू हुआ और 38 प्रतिशत के औसत यात्री भार कारक को प्राप्त किया जा सका। 200 किलोमीटर से 400 किलोमीटर के बीच चरण लंबाई वाले मार्गों के मामले में, 260 आवंटित मार्गों में से 97 मार्गों (37 प्रतिशत) में परिचालन शुरू किया गया और 51 प्रतिशत के औसत यात्री भार कारक को प्राप्त किया जा सका और जहां चरण की लंबाई 400 किलोमीटर से अधिक थी, 311 आवंटित मार्गों में से 208 मार्गों (67 प्रतिशत) में परिचालन शुरू हुआ और 64 प्रतिशत के औसत यात्री भार कारक को प्राप्त किया जा सका।
2. 200 किलोमीटर से कम की चरण लंबाई वाले मार्गों के मामले में, छह मार्गों में से चार (67 प्रतिशत) जो तीन वर्ष पूरे कर चुके हैं, तीन वर्ष की रियायत अवधि से अधिक संचालन नहीं कर सके। 200 किलोमीटर से 400 किलोमीटर के बीच चरण लंबाई वाले मार्गों के मामले में, 32 मार्गों में से 20 (63 प्रतिशत) जो तीन वर्ष पूरे कर चुके थे, तीन वर्ष की रियायत अवधि से अधिक

संचालन नहीं कर सके और चरण लंबाई 400 किलोमीटर से अधिक के लिए, 48 मार्गों में से 21 (44 प्रतिशत) जो तीन वर्ष पूरे कर चुके थे, मार्ग तीन वर्ष की रियायत अवधि से अधिक संचालन नहीं कर सके।

इस प्रकार, चरण की लंबाई का यात्री भार कारक पर असर पड़ता है और लंबे समय में एक मार्ग की स्थिरता के लिए, उड़ान योजना के आगामी चरणों के दौरान आरसीएस मार्गों को आवंटित करते समय इस पर विचार किया जाना चाहिए।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) कि कुछ छोटी दूरी के मार्गों को नेटवर्क गठन में शामिल करना आवश्यक हो सकता है, भले ही अपेक्षित यात्री भार कारक कम हो। इन मार्गों ने आगमन गंतव्य से उत्पन्न होने वाली उड़ानों के लिए संभरण मार्ग के रूप में कार्य किया।

नागर विमानन मंत्रालय ने कहा कि वह सड़क या रेल के माध्यम से यात्रा के पारंपरिक रूपों की तुलना में हवाई यात्रा के माध्यम से बचाए जाने वाले समय को देखते हुए कम दूरी वाले मार्गों का मूल्यांकन करने के लिए एक तंत्र विकसित करेंगे।

उच्च चरण की लंबाई के संचालन को सक्षम करने के लिए, मंत्रालय ने अब उड़ान 5.0 के तहत 500 किमी चरण की लंबाई की अधिकतम सीमा को हटा दिया है (अप्रैल 2023)।

सिफ़ारिश 1

अब तक प्राप्त अनुभव के आधार पर दीर्घकाल में प्रचालनों की निरंतरता प्राप्त करने के लिए मार्गों की व्यवहार्यता का आंकलन के संबंध में एवं अप्रचालित/अल्पप्रचालित हवाईअड्डों की पहचान करने के लिए चरण विस्तार, परिवहन के वैकल्पिक साधन की उपलब्धता, भू-भाग, सामाजिक आर्थिक परिदृश्य और पर्यटन संभाव्यता आदि कारकों पर विचार करते हुए एक उपयुक्त तंत्र तैयार किया जाए।

3.1.3 हेलीपोर्टों की पहचान

क्षेत्रीय संपर्क योजना की समीक्षा से पता चला है कि नागर विमानन मंत्रालय या इसकी कार्यान्वयन एजेंसी (भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण) ने हेलीपोर्टों की ऐसी किसी सूची की पहचान/ सूची शामिल नहीं की है, जहां से योजना के तहत परिचालन अपेक्षित हो। इसके बजाय, हेलीकॉप्टर परिचालन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने के इच्छुक आवेदकों को नागरिक उड्डयन महानिदेशालय से योग्य आरसीएस हेलीपोर्ट्स के बारे में निश्चित करना आवश्यक था।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि:

1. किसी विशेष हेलीपोर्ट से प्रचालन के लिए अपनी बोलियां प्रस्तुत करते समय इच्छुक हेलीकॉप्टर प्रचालकों की ओर से उपर्युक्त शर्तों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए कोई प्रणाली नहीं थी। जारी (अगस्त 2017) किए गए ई-प्रस्ताव के नोटिस में उन हेलीपोर्टों को शामिल/पहचान नहीं किया गया था, जिन्हें इस योजना के अंतर्गत सम्मिलित किया जाना था, जैसा कि उन हवाई अड्डों के मामले में किया गया था जहां अप्रचालित/अल्पप्रचालित हवाई अड्डों की सूची शामिल की गई थी।
2. नागर विमानन मंत्रालय /भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा क्षमता के आधार पर पात्र हेलीपोर्टों की पहचान करने के लिए कोई कार्य नहीं किया गया। उड़ान-3 तक, 83 हेलिपोर्ट मार्गों में से पहचाने तथा आवंटित किए गए 31 हेलीपोर्टों में से, परिचालन केवल 34 मार्गों (41 प्रतिशत) जिसमें नौ हेलीपोर्ट शामिल थे पर शुरू हो सका, और बाद में 34 मार्गों में से 14 मार्गों (41 प्रतिशत) जिनमें चार हेलीपोर्ट शामिल थे, में परिचालन बंद (मार्च 2023 तक) कर दिया गया था |

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) कि हेलीपोर्ट की पहचान की प्रक्रिया हवाई अड्डों के समान है। आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति ने मार्च 2019 में "मार्च 2022 तक आरसीएस बोली प्रक्रिया के माध्यम से पहचाने जाने वाले अन्य हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों के पुनरुद्धार/विकास के लिए" अपनी मंजूरी दे दी थी। नागर विमानन मंत्रालय और कार्यान्वयन एजेंसी विकास के लिए हवाईअड्डों की पहचान के लिए इस उपयुक्त तंत्र का पालन कर रहे हैं। नागर विमानन मंत्रालय ने आगे उत्तर दिया कि हेलीकॉप्टर परिचालन देश भर में गैर-अनुसूची परिचालन श्रेणी के तहत किया जाता है। देश में रोहिणी हेलीपोर्ट को छोड़कर किसी भी हेलीपोर्ट को लाइसेंस प्राप्त नहीं है। इस प्रकार, हेलीपोर्टों की सूची योजना दस्तावेज के साथ संलग्न नहीं थी। एयरलाइन प्रचालक सूची या किसी अन्य हेलीपैड/हेलीपोर्ट से हेलीपोर्ट लेने के लिए स्वतंत्र था, जिसे वह प्रस्तावित मार्ग की व्यवहार्यता के लिए आवश्यक मानता है।

नागर विमानन मंत्रालय का यह उत्तर कि हेलीपोर्टों की पहचान की प्रक्रिया हवाई अड्डों के समान है, सही और स्वीकार्य नहीं है क्योंकि हवाई अड्डों की पहचान के मामले में योजना से संबद्ध अनुलग्नक 1क और 1ख में अप्रचालित, अल्पप्रचालित हवाई अड्डे के

नामों का उल्लेख किया गया था। हालांकि, हेलीपोर्टों के मामले में, नागर विमानन मंत्रालय द्वारा ऐसी कोई सूची तैयार और अनुमोदित नहीं की गई थी। इसके बजाय, इच्छुक हेलीकॉप्टर प्रचालकों को नागरिक उड्डयन महानिदेशालय से योग्य आरसीएस हेलीपोर्टों का पता लगाने की आवश्यकता थी, लेकिन इसका अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए कोई प्रणाली नहीं थी।

तथ्य यह है कि उड़ान योजना के तहत विकसित किए जाने वाले हेलीपोर्ट की पहचान के लिए कोई तंत्र नहीं था।

मंत्रालय ने अब प्रक्रिया में सुधार किया है (अप्रैल 2023) और उड़ान 5.0 में उन हेलीपोर्टों की सूची का उल्लेख किया है जहां से योजना के तहत परिचालन का इरादा था।

सिफारिश 2

अब तक प्राप्त अनुभव के आधार पर आरसीएस के अंतर्गत हेलीपोर्टों की पहचान करने के लिए एक तंत्र तैयार करने की आवश्यकता है जो प्रचालनों की व्यवहार्यता और दीर्घावधि में इनकी स्थिरता पर आधारित हो।

3.2 वीजीएफ कैप का निर्धारण

मानक वीजीएफ कैप चरण विस्तार (परिचालन की दूरी) के आधार पर आरसीएस उड़ान में प्रत्येक सीट के लिए अधिकतम अनुमत वीजीएफ है। एक उड़ान में निर्दिष्ट आरसीएस सीटों के लिए अधिकतम आरसीएस किराये (वसूली योग्य) को एक विशिष्ट चरण विस्तार के लिए विमान की परिचालन लागत से कम करके तैयार किया गया था। प्रचालनों की लागत विभिन्न कारकों, जैसे विमानों के प्रकार, चरण विस्तार, व्यवसाय मॉडल, बेड़े के आकार और संबंधित एयरलाइनों के प्रचालनों के पैमाने से प्रभावित हुई थी। तदनुसार, नागर विमानन मंत्रालय ने बाजार-आधारित तंत्र के पारदर्शी परिचालन को सुनिश्चित करने के लिए योजना में वीजीएफ राशि का अग्रिम अनुमान लगाना महत्वपूर्ण माना।

वीजीएफ की गणना के लिए तंत्र प्रस्तुत करते हुए, सलाहकार (मैसर्स डेलॉयट) ने सुझाव दिया कि एयरलाइन प्रचालकों में विमान परिचालन की लागत उनके व्यवसाय मॉडल, बेड़े के आकार, बेड़े के उपयोग और परिचालन के पैमाने जैसे कारकों के कारण काफी भिन्न होती है और इस तरह के सभी बदलावों के लिए एक ही वीजीएफ समर्थन मूल्य

पर पहुंचना संभव नहीं है। तदनुसार, वीजीएफ कैप का आकलन करने के लिए, विशिष्ट आरसीएस मार्गों और चरण विस्तार हेतु एयरलाइन प्रचालकों के लिए परिचालन की औसत लागत और राजस्व क्षमता पर विचार करने का एक तंत्र प्रस्तावित किया गया था।

लेखापरीक्षा द्वारा किए गए एक अभ्यास से पता चला है कि प्रचालन की उच्चतम लागत की तुलना में एक ही श्रेणी के सभी प्रकार के विमानों की प्रचालन लागत के औसत से वीजीएफ कैप न्यूनतम ₹260 (चरण विस्तार 376-400 किलोमीटर) और अधिकतम ₹650 (226-250 किलोमीटर की चरण विस्तार) में कमी आएगी। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि परामर्शदाता द्वारा प्रस्तावित परिचालन की औसत लागत पर विचार करने के बजाय, अभिलेख पर बिना किसी लिखित कारण के, विमान[23] की एक परिभाषित श्रेणी के तहत परिचालन की उच्चतम लागत पर विचार करते हुए नागर विमानन मंत्रालय द्वारा मानक वीजीएफ कैप पर पहुंचा गया था।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि 331 स्थायी स्कन्ध मार्गों में से 165 में, जहां प्रचालन शुरू किए गए थे, चयनित एयरलाइन प्रचालकों द्वारा उद्धृत वीजीएफ राशि प्रचालनों की अनुमानित लागत के औसत के परिणामस्वरूप प्राप्त न्यूनतम वीजीएफ सीमा से अधिक थी।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) कि प्रत्येक श्रेणी के विमानों के लिए परिचालन की लागत के औसत से एयरलाइन भागीदारी कम हो जाएगी। नागर विमानन मंत्रालय ने आगे कहा कि परिचालन की लागत की सीमा निर्धारित करने के लिए सबसे कार्यकुशल विमान पर विचार करने से बेड़े के चयन के निर्णयों के आधार पर कुछ एयरलाइनों को वास्तव में समाप्त कर दिया जाएगा। नतीजतन, जहां तक वीजीएफ कैप पर विचार किया जाता है, यदि एक प्रकार का विमान दूसरे की तुलना में अधिक कार्यकुशल है, तो बोली में एयरलाईनों द्वारा उद्धृत वीजीएफ इस बात को प्रतिबिंबित करेगा। नागर विमानन मंत्रालय संशोधित वीजीएफ नियमन की व्यवहार्यता का मूल्यांकन करने के लिए सहमत हुआ।

नागर विमानन मंत्रालय का यह तर्क कि प्रत्येक श्रेणी के विमान के संचालन की औसत

---

[23] ***इस योजना के उद्देश्य से विभिन्न स्थायी स्कन्ध विमानों को उनकी बैठने की क्षमता के आधार पर चार श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है: i. श्रेणी-1क (<9 सीटें); ii. श्रेणी-1 (9 - 20 सीटें); iii. श्रेणी-2 (21 - 80 सीटें) and iv. श्रेणी-3 (> 80 सीटें)।***

लागत के परिणामस्वरूप एयरलाइन की भागीदारी कम हो जाएगी, को तथ्यों के प्रकाश में देखा जाना चाहिए कि विमान की परिचालन लागत का अनुमान लगाने के मौजूदा तंत्र के बावजूद, वीजीएफ अनुकूलन का लाभ प्राप्त नहीं किया जा सका।

अध्याय IV
क्षेत्रीय हवाई संपर्कता निधि एवं व्यवहार्यता अतंराल वित्तपोषण संवितरण का प्रबंधन

बेलगावि हवाई अड्डा
BELAGAVI AIRPORT

अध्याय IV
क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि एवं व्यवहार्यता अतंराल वित्तपोषण संवितरण का प्रबंधन

4.1 क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि के दावों एवं संग्रह का प्रबंधन

मार्गों पर एयरलाइन परिचालनों की लागत और आरसीएस परिचालनों से अपेक्षित राजस्व के बीच अंतर को पूरा करने के लिए आरसीएस योजना के तहत व्यवहार्यता अंतराल वित्तपोषण (वीजीएफ) के रूप में वित्तीय सहायता की परिकल्पना की गई थी। वीजीएफ के वितरण के लिए योजना में क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि के सृजन की व्यवस्था की गई थी। क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि के लिए वित्तपोषण का मुख्य स्रोत निर्धारित एयरलाईनों पर उनके घरेलू प्रचालनों[24] के संबंध में पर क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि उद्ग्रहण का संग्रह था| नागर विमानन मंत्रालय ने अपनी अधिसूचनाओं के माध्यम से पात्र निर्धारित उड़ानों[25] हेतु घरेलू परिचालन पर 1 दिसंबर 2016 से विमान नियम 1937 में संशोधन करके क्षेत्रीय हवाई संपर्क उद्ग्रहण लगाया (नवंबर 2016)।

यद्यपि क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि का उद्ग्रहण 1 दिसंबर 2016 से लगाई गई थी, लेकिन अधिकांश एयरलाइन प्रचालक, लगाए गए आरसीएफ उद्ग्रहण का भुगतान करने के लिए तैयार नहीं पाए गए एवं उन्होने इस मुद्दे को नागर विमानन मंत्रालय के साथ उठाया। नागर विमानन मंत्रालय ने एयरलाइन प्रचालकों के साथ विचार-विमर्श के बाद आरसीएफ उद्ग्रहण को संशोधित[26] किया (अगस्त 2017)।

क्षेत्रीय संपर्क निधि के अंतर्गत प्राप्तियों के प्रबंधन और आरसीएस के संदर्भ में चयनित

---

[24] *निम्नलिखित उड़ानों को उक्त उद्ग्रहण से छूट दी जाएगी:*
1. श्रेणी II / श्रेणी II क मार्गों (उत्तर-पूर्वी क्षेत्रों, जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, उत्तराखंड, अंडमान और निकोबार द्वीप और लक्षद्वीप को जोड़ने वाली उड़ानें) पर परिचालित उड़ानों, जैसा कि नियम 134 (1 ए) के तहत जारी मार्ग संवितरण दिशानिर्देशों में निर्दिष्ट है।
2. केंद्र सरकार की आरसीएस योजना के अनुसार आरसीएस मार्गों पर उड़ान परिचालित होती हैं।
3. उड़ान उन विमानों के साथ परिचालित होती हैं जिनका अधिकतम प्रमाणित उड़ान भरने वाला द्रव्यमान 40,000 किलोग्राम से अधिक नहीं होता है।

[25] *1,000 किमी तक की स्टेज लंबाई के साथ @ ₹ 7,500 प्रति फ्लाइट की दर से, 1,000 से 1,500 किमी की स्टेज लंबाई के लिए @ ₹ 8,000 प्रति फ्लाइट की दर से तथा 1,500 किमी से अधिक स्टेज लंबाई के लिए @ ₹ 8,500 प्रति फ्लाइट की दर से।*

[26] *संशोधित आरसीएफ उद्ग्रहण 1 सितंबर, 2017 से @ ₹ 5,000 प्रति फ्लाइट की दर से तय किया गया था।*

एयरलाइन प्रचालकों को उसके संवितरण के लिए एक निलंब लेखा[27] खोला गया (नवंबर 2016)। इसके बाद (अप्रैल 2017), आरसीएफ उद्ग्रहण बढ़ाने और क्षेत्रीय संपर्क निधि का प्रबंधन करने के लिए एक न्यास अर्थात क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास का गठन किया गया। बचत बैंक खाते के माध्यम से न्यास निधि का प्रबंधन करने का निर्णय लिया गया।

लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि उद्ग्रहण लगाने, चयनित एयरलाइन प्रचालकों आदि को क्षेत्रीय संपर्क निधि से वीजीएफ के संवितरण की प्रक्रिया के साथ-साथ क्षेत्रीय संपर्क निधि में रखी गई निधियों के प्रबंधन की दक्षता और प्रभावशीलता की समीक्षा की और निम्नलिखित पाया गया:

4.1.1 क्षेत्रीय संपर्क निधि उद्ग्रहण के संग्रह एवं प्रेषण की निगरानी के लिए तंत्र

नागर विमानन मंत्रालय के 9 नवंबर 2016 के परिपत्र के अनुसार, यह उल्लेख किया गया कि भारत के भीतर संचालित एयरलाईनों से आरसीएफ उद्ग्रहण क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि में जमा किया जाएगा। हालांकि, एयरलाइन परिचालकों द्वारा उठाए गए विभिन्न मुद्दों को देखते हुए एयरलाईनों ने 1 दिसंबर 2016 से 31 अगस्त 2017 तक आरसीएफ उद्ग्रहण भेजना शुरू नहीं किया। प्रमुख चिंताओं में से एक एयरलाइन परिचालकों द्वारा यात्रियों से अतिरिक्त वित्तीय बोझ (आरसीएफ उद्ग्रहण) का संग्रह था। नागर विमानन मंत्रालय के साथ विचार-विमर्श (अगस्त 2017) के दौरान, एयरलाइन परिचालकों द्वारा यह सूचित किया गया कि वे इस अतिरिक्त लागत बोझ को अपने ग्राहकों पर डालेंगे एवं उक्त पर विचार करने के बाद, नागर विमानन मंत्रालय द्वारा 1 सितंबर 2017 से आरसीएफ उद्ग्रहण लगाने का निर्णय लिया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि यद्यपि एयरलाईनों द्वारा यह स्पष्ट कर दिया गया था कि वे इस बोझ को अपने यात्रियों पर डालेंगे, नागर विमानन मंत्रालय ने आरसीएफ उद्ग्रहण के संग्रह एवं प्रेषण तंत्र को विनियमित करने के लिए कोई नियम नहीं बनाया।

लेखापरीक्षा ने यात्रियों से एयरलाईनों द्वारा वसूले गए उद्ग्रहण की मात्रा का पता

---

[27] *निलंबलेख एक संविदात्मक व्यवस्था है जो एक तीसरा पक्ष प्राथमिक लेनदेन करने वाले दलों के लिए धन या संपत्ति प्राप्त करता एवं वितरित करता है, जिसमें संवितरण लेनदेन करने वाले दलों द्वारा सहमत शर्तों पर निर्भर होता है।*

लगाने के लिए एक आंकड़ा विश्लेषण[28] किया और, क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास को प्रेषित कर दिया। गैर-आरसीएस मार्गों पर परिचालन में सात एयरलाईनों[29] में से छह नमूना एयरलाईनों[30] के संबंध में लेखापरीक्षा के परिणाम से संकेत मिला कि पिछले तीन वर्षों (2019-20 से 2021-22) के दौरान, इन एयरलाईनों ने यात्रियों से ₹71.98 करोड़ (जैसा कि नीचे तालिका 4.1 में संक्षेप में बताया गया है) का अतिरिक्त आरसीएफ उद्ग्रहण एकत्र किया, जो क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास को प्रेषित किए गए शुल्क से अधिक था। क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास को उद्ग्रहण एवं प्रेषण के संग्रह का एयरलाइन-वार ब्यौरा **अनुलग्नक -IV** में दिया गया है।

तालिका 4.1: यात्रियों से एयरलाईनों द्वारा एकत्र की गई अतिरिक्त क्षेत्रीय संपर्क निधि

वर्ष	प्रभावी यात्री (स्रोत: एएआई) (1)	एयरलाइनों द्वारा वसूला गया कुल आरसीएफ उद्ग्रहण (₹ में) (2)=(1) x ₹ 70/50	प्रभावी उड़ानें जहां उद्ग्रहण लागू था (स्रोत एएआई) (3)	वर्ष के दौरान आरएसीएफटी को प्रेषित कुल आरसीएफ उद्ग्रहण (4)=(3) x ₹5,000	अतिरिक्त उद्ग्रहण वसूली (₹ में) (5)= (2)-(4)	अतिरिक्त आरसीएफ संग्रह (प्रतिशत में) (6) = (5)/(4) x 100
2019-20	3,01,22,801	1,57,57,50,290	2,21,522	1,10,76,10,000	46,81,40,290	42.27
2020-21	1,14,65,646	60,14,16,720	1,02,758	51,37,90,000	8,76,26,720	17.05
2021-22	1,72,62,389	90,83,51,730	1,48,873	74,43,65,000	16,39,86,730	22.03
कुल योग	5,88,50,836	3,08,55,18,740	4,73,153	2,36,57,65,000	71,97,53,740	30.42

(स्रोत: 10 दिसंबर 2022 के ईमेल द्वारा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से प्राप्त जानकारी के आधार पर लेखापरीक्षा विश्लेषण)

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में कहा कि एयरलाईनों को यात्री संख्या के बारे में पहले से जानकारी नहीं थी, इसलिए वे प्रत्येक यात्री पर उद्ग्रहण की एक निश्चित राशि नहीं लगा सकते, इस प्रकार बुक की गई सीटों

---

[28] *यह आंकड़े उन हवाईअड्डों से/तक फ्लाइट की आवाजाही से संबंधित हैं जो भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के स्वामित्व में हैं और इसमें उड़ानों की आवाजाही शामिल नहीं है जहां आगमन और प्रस्थान हवाईअड्डे दोनों निजी संस्था के स्वामित्व में हैं या पीपीपी मोड के अंतर्गत हैं।*

[29] *एयर इंडिया, एयर विस्तारा, स्पाइसजेट, गो एयरलाईनों, इंडिगो, एयर इंडिया एक्सप्रेस और एयर एशिया*

[30] *एयर इंडिया, एयर विस्तारा, स्पाइसजेट, गो एयरलाईनों, इंडिगो, एयर इंडिया एक्सप्रेस*

से इस राशि को वसूलने के लिए उद्ग्रहण वृद्धि हेतु अपने आंतरिक तंत्र को तैयार करने के लिए एयरलाईनों को छोड़ने के अलावा प्रति उड़ान निर्धारित ₹ 5,000 एकत्र करने का कोई वैकल्पिक तरीका नहीं था। यह एयरलाइन प्रचालकों के लिए एक अतिरिक्त लागत है। एयरलाईनों अपने द्वारा तैयार किए गए तंत्र के अनुसार उद्ग्रहण का भुगतान करने के लिए स्वतंत्र हैं। इसके अतिरिक्त, एयरलाईनों विमान नियमावली, 1937 के नियम 135 के उप-नियम (1) के अनुपालन के अधीन अपनी प्रचालन व्यवहार्यता के अनुसार उचित हवाई किराया वसूलने के लिए स्वतंत्र हैं, जिसके अनुसार निर्धारित एयरलाईनों में लगे प्रत्येक हवाई परिवहन उपक्रम को प्रचालन लागत, सेवाओं की विशेषताओं, उचित लाभ और आम तौर पर प्रचलित प्रशुल्क सहित सभी प्रासंगिक कारकों को ध्यान में रखते हुए प्रशुल्क स्थापित करने की आवश्यकता होती है। इसके अतिरिक्त यह भी उल्लेख किया गया कि उद्ग्रहण लगाने से संबंधित आदेश में इस उद्ग्रहण के संग्रह के तरीके को निर्दिष्ट नहीं किया गया है।

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के प्रकाश में देखा जा सकता है कि यद्यपि प्रत्येक उड़ान के लिए यात्रियों की संख्या पहले से ज्ञात नहीं हो सकती थी, यह सुनिश्चित करने के लिए नागर विमानन मंत्रालय द्वारा कोई उपयुक्त तंत्र तैयार नहीं किया गया था कि प्रत्येक पात्र उड़ान पर एकत्रित क्षेत्रीय संपर्क निधि उद्ग्रहण ₹5,000 प्रति उड़ान से अधिक नहीं है या यह सुनिश्चित करने के लिए कि सरकार को क्षेत्रीय संपर्क निधि उद्ग्रहण का प्रेषण यात्रियों से एकत्र किए गए शुल्क से कम नहीं है। नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर में स्वीकार किया कि इस संबंध में जारी संबंधित आदेश में आरसीएफ एकत्र करने के लिए कोई तंत्र निर्धारित नहीं किया गया।

इसके, अतिरिक्त नागर विमानन मंत्रालय का उत्तर कहीं भी लेखापरीक्षा अभ्युक्ति के मुख्य विषय को संबोधित नहीं करता है कि विमान नियमावली, 1937 के नियम 135 के उप नियम (1) के अनुसार एयरलाईनों ने सरकार को प्रेषित करने की तुलना में यात्रियों से अतिरिक्त क्षेत्रीय संपर्क निधि उद्ग्रहण वसूल किया है, क्षेत्रीय सम्पर्कता निधि उद्ग्रहण हवाई किराए का एक नियमित घटक नहीं है, यह एक विशिष्ट उद्देश्य के लिए लगाया गया उद्ग्रहण है और भले ही इसे प्रशुल्क के घटक के रूप में माना जाए, लेकिन इससे एयरलाइन प्रचालकों को अप्रत्याशित लाभ/लाभ नहीं होना चाहिए।

मंत्रालय ने आगे उत्तर दिया (फरवरी 2023) कि मार्च 2023 तक देश में संचालित निर्धारित उड़ानों की कुछ श्रेणी पर लगाए गए आरसीएस उद्ग्रहण पर निगरानी तंत्र स्थापित किया जाएगा।

सिफारिश 3

मंत्रालय को एयरलाईनों द्वारा एकत्र किए गए आरसीएफ उद्ग्रहण की निगरानी करने के लिए एक तंत्र तैयार करना चाहिए एवं यह सुनिश्चित करना चाहिए कि यात्रियों से एकत्र की गई राशि सरकार को प्रेषित की जाने वाली राशि से अधिक न हो तथा एयरलाईनों के लिए लाभ का स्रोत न बने।

4.1.2 क्षेत्रीय संपर्क निधि के दावे करने एवं उगाही में विलंब

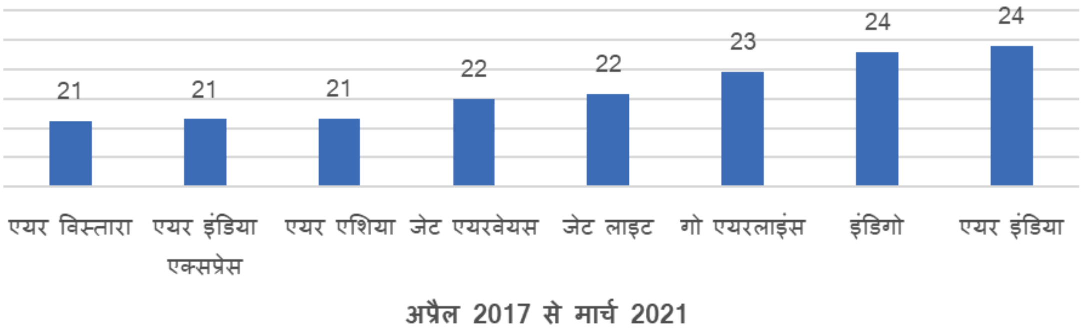
क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया के मसौदे के खंड 3.2 के अनुसार, क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास पखवाड़े के दौरान परिचालित सभी पात्र उड़ानों के लिए प्रत्येक पखवाड़े के अंत में संबंधित एयरलाइन प्रचालकों से निर्दिष्ट दर पर क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि उद्ग्रहण का दावा करेगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि अप्रैल 2017 से मार्च 2021 की अवधि में, क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास की ओर से 583 मामलों (अर्थात 100 प्रतिशत मामलों) में एयरलाइन प्रचालकों पर आरसीएफ उद्ग्रहण का दावा करने में विलंब[31] हुआ। क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि उद्ग्रहण के दावे करने में 6 दिन (एयर इंडिया एक्सप्रेस लिमिटेड के मामले में) से लेकर 109 दिनों (मैसर्स इंडिगो के मामले में) तक का विलंब था। अप्रैल 2017 से मार्च 2021 की अवधि के दौरान दर्ज किए गए सभी दावों के संबंध में दावे करने में औसत विलंब 22 दिन था, जो क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास की ओर से दावे करने में तात्कालिकता की कमी को दर्शाता है। एयरलाइन प्रचालक-वार औसत विलंब निर्धारित समय से अधिक 21 दिनों (एयर विस्तारा, एयर इंडिया एक्सप्रेस और एयर एशिया) से 24 दिनों (इंडिगो और एयर इंडिया लिमिटेड) तक था, जैसा कि निम्नलिखित चार्ट संख्या 4.1 में दर्शाया गया है।

[31] *क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास द्वारा आरसीएफ उद्ग्रहण का दावा करने में औसत विलंब की गणना एसओपी के मसौदे में शामिल शर्तों के अनुरूप हर पखवाड़े के अंत से एक दिन के बाद की गई थी|*

चार्ट 4.1

एयरलाइंस पर क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास द्वारा आरसीएफ शुल्क एकत्र करने में औसत समेकित विलंब (दिनों में)

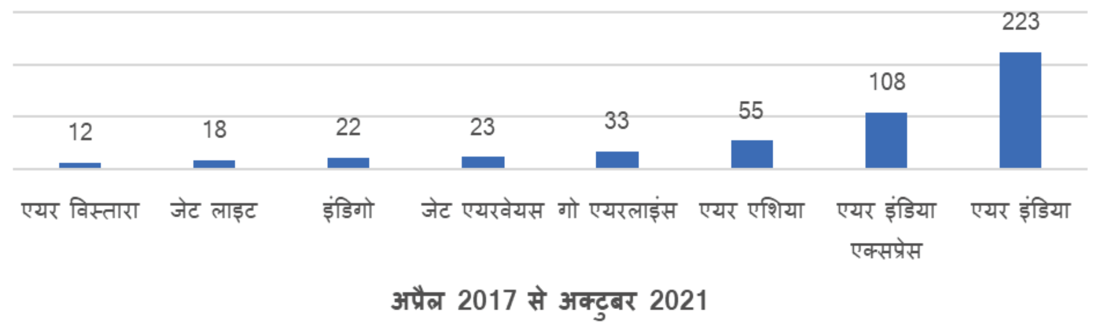


इसके अतिरिक्त, क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया के मसौदे के खंड 3.2 के अनुसार, एयरलाइन प्रचालको को दावा करने की तारीख से 14 दिनों की अवधि के भीतर आरसीएफ उद्ग्रहण के लिए भुगतान करना आवश्यक था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि अप्रैल 2017 से मार्च 2021 की अवधि के दौरान किए गए दावों के लिए, 56 प्रतिशत (अर्थात 525 मामलों में से 292) मामलों में आरसीएफ उद्ग्रहण दावों को जमा करने में एयरलाइनों की ओर से विलंब हुआ। निर्धारित तिथि से क्षेत्रीय संपर्क निधि उद्ग्रहण की उगाही में विलंब एक दिन (एयर विस्तारा, एयर एशिया, गो एयर) से 580 दिनों (एयर इंडिया लिमिटेड) तक था। इसके अतिरिक्त, 58 मामलों में, मार्च 2022 तक भुगतान प्राप्त किया जाना शेष था। चार साल की अवधि के लिए विलंब के सभी मामलों में क्षेत्रीय संपर्क निधि दावों की उगाही में औसत विलंब 71 दिन था। इसके अलावा, एयरलाइन परिचालक-वार औसत विलंब 12 दिनों (एयर विस्तारा) से 223 दिनों (एयर इंडिया) तक था जैसा कि नीचे दिए गए चार्ट 4.2 में दर्शाया गया है:

चार्ट 4.2

आरसीएफ शुल्क एकत्र करने की वास्तविक तिथि से आरसीएफ शुल्क की वसूली में समेकित विलंब (दिनों में)



लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि एयरलाइन प्रचालकों से क्षेत्रीय संपर्क निधि की उगाही में विलंब के संबंध में कोई दंडात्मक उपबंध शामिल नहीं किया गया था। इस प्रकार, किसी भी निवारक खंड की कमी के कारण एयरलाइनों से आरसीएफ दावे करने में विलंब हुआ तथा एयरलाईनों से दावों की उगाही, मसौदा मानक परिचालन प्रक्रिया के प्रावधानों का उल्लंघन है।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में मानक परिचालन प्रक्रिया के मसौदे में निर्धारित दिनों के प्रति विलंब का कोई कारण प्रस्तुत नहीं किया और कहा कि सबसे पहले भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण एयरलाईनों पर अपने राजस्व बीजक (मार्ग नौवहन सुविधा शुल्क, उपयोगकर्ता विकास शुल्क और लैंडिंग-पार्किंग शुल्क) प्राप्त करता है, उसके बाद एयरलाईनों पर आरसीएस बीजक प्राप्त किए जाते हैं। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को यातायात राजस्व बिलिंग को अंतिम रूप देने में लगभग 15 दिन लगते हैं, इसके बाद क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास को उद्ग्रहण बिल प्राप्त करने में 7 दिन का समय और लगता है।

नागर विमानन मंत्रालय ने आगे उत्तर दिया कि दावों की उगाही में औसत विलंब की गणना की पद्धति में उन मामलों को शामिल नहीं किया गया है जहां कोई विलंब नहीं हुआ था, जिसके कारण औसत विलंब 56 दिनों के बजाय 71 दिनों तक बढ़ा-चढ़ाकर बताया गया है। यह भी उल्लेख किया गया था कि राज्य सरकार, हवाईअड्डा संचालकों और एयरलाइंस संचालकों के साथ इस समग्र सहजीवी संबंध के हिस्से के रूप में कोई दंडात्मक प्रावधान शामिल नहीं किए गए थे। मंत्रालय और एएआई समय-समय पर, एयरलाइंस को समय से जमा देय और बकाया राशि को जमा करने के लिए संवेदनशील

बना रहे हैं।

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के प्रकाश में देखा जा सकता है कि आरसीएफ दावे इस उद्देश्य हेतु मानक परिचालन प्रक्रिया के मसौदे के प्रावधानों के अनुसार तुरंत उठाया जाना चाहिए। आरसीएफ बकाया की उगाही में विलंब मार्च 2021 तक कुल आबादी में से 56 प्रतिशत मामलों (जिसमें विलंब देखा गया) में इंगित किया गया था।

हालाँकि, तथ्य यह है कि दंडात्मक प्रावधान के अभाव के कारण एयरलाइन ऑपरेटरों की ओर से बकाया चुकाने में अत्यधिक विलंब हुआ।

सिफारिश 4

मानक परिचालन प्रक्रिया के मसौदे के अनुसार आरसीएफ शुल्क दावे तुरंत किए जाने चाहिए तथा एयरलाइनों से देयता की उगाही में विलंब के लिए एक दंडात्मक खंड शामिल किया जाना चाहिए।

4.2 चयनित एयरलाइन परिचालकों को वीजीएफ संवितरण में कमियां

4.2.1 स्व-प्रमाणन के आधार पर वीजीएफ संवितरण

उड़ान-1 (अक्टूबर 2016) के नीति दस्तावेज के खंड 3.20.2 एवं चयनित एयरलाइंस प्रचालक समझौते में यह निर्धारित किया गया था कि वीजीएफ राशि का दावा करने के लिए संबंधित चयनित एयरलाइन प्रचालकों को एक महीने के दौरान संचालित आरसीएस उड़ानों से संबंधित निम्नलिखित जानकारी अपने बीजक के साथ प्रस्तुत करना होगा:

- वैमानिकी सूचना प्रकाशन के अनुसार फ्लाइट घोषणापत्र[32],
- विमान संख्या, विमान के प्रकार, प्रस्थान विवरण, आगमन विवरण, बेची गई सीटों, यात्रियों की संख्या, टिकट जारी करने की तारीख, टिकट संख्या, यात्रियों द्वारा भुगतान किया गया हवाई किराया, यात्री का नाम, पहचान प्रमाण, आरसीएस सीट के लिए किराया और रद्द किए गए टिकटों से संबंधित विवरण।
- प्रचालनात्मक ब्यौरे अर्थात् विमान संख्या, विमान का प्रकार, प्रस्थान/आगमन की तारीख और समय, हवाई अड्डे के निदेशक/हवाई यातायात नियंत्रक प्रभारी द्वारा विधिवत प्रमाणित यात्रियों की संख्या।

---

[32] ***एक विमान का घोषणापत्र फ्लाइट चेक-इन जानकारी के आधार पर प्रस्थान से पहले संकलित विमान के यात्रियों और चालक दल की एक सूची है।***

उपरोक्त आवश्यक जानकारी प्रत्येक फ्लाइट की आरसीएस आवश्यकताओं के अनुपालन और परिणामस्वरूप वीजीएफ मंजूरी और संवितरण सुनिश्चित करने के लिए महत्वपूर्ण थी। वीजीएफ के संवितरण से पहले भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा इसकी संवीक्षा का प्रावधान भी योजना दस्तावेज (उड़ान-1 की खंड 3.20.3) में निर्धारित किया गया था।

हालांकि, क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड ने (जून 2017) निर्णय लिया कि चयनित एयरलाइन प्रचालक हवाई अड्डे के निदेशक/ हवाई यातायात नियंत्रक प्रभारी द्वारा प्रमाणित परिचालन विवरण एवं स्व-प्रमाणन के आधार पर यात्रियों के विवरण प्रस्तुत करेंगे जिसे कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा स्वीकार किया जाएगा। इस निर्णय के बाद, कार्यान्वयन एजेंसी परिचालन विवरण और यात्री विवरण (ले जाए गए यात्रियों की संख्या, विमान संख्या, प्रस्थान की तारीख और समय, यात्री से वसूला जाने वाला आरसीएस किराया और बेची गई आरसीएस सीटों की संख्या) के आधार पर बिना किसी जांच के स्व-प्रमाणन के आधार पर वीजीएफ दावों का वितरण कर रही है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि उपर्युक्त आरसीएस अनुमोदन समिति की बैठक में लिए गए निर्णय के मद्देनजर, चयनित एयरलाइन प्रचालक संबंधित यात्री विवरण जैसे टिकट जारी करने की तारीख, टिकट संख्या, यात्री द्वारा भुगतान किया गया हवाई किराया, यात्री का नाम, परिचयपत्र प्रमाण और अपने वीजीएफ दावे को प्रस्तुत करते समय रद्द किए गए टिकटों का विवरण प्रस्तुत नहीं कर रहे हैं, जो योजना के प्रावधानों के अनुसार वीजीएफ दावों को सत्यापित करने के लिए महत्वपूर्ण थे।

इसके अलावा, लेखापरीक्षा में पाया गया कि क्षेत्रीय हवाई संपर्क सलाहकार बोर्ड को स्व-प्रमाणन के आधार पर चयनित एयरलाइन प्रचालकों से यात्री विवरण की स्वीकृति से संबंधित निर्णय लेने का अधिकार नहीं था क्योंकि क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड को नागर विमानन मंत्रालय (नवंबर 2016) द्वारा जारी संस्थागत तंत्र के तहत विचारार्थ विषयों के अनुसार केवल निविदाओं से संबंधित मामलों से निपटने की शक्ति सौंपी गई थी। क्षेत्रीय हवाई संपर्क सलाहकार बोर्ड के इस निर्णय और इसके परिणामस्वरूप भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा स्व-प्रमाणन के आधार पर वीजीएफ दावों को जारी करने के परिणामस्वरूप पैरा संख्या 4.2.2 में उल्लिखित योजना की मूल भावना का अनुपालन न किए जाने के अनेक उदाहरण सामने आए हैं। चयनित एयरलाइन प्रचालकों को वीजीएफ के संवितरण से संबंधित योजना और चयनित एयरलाईनों

प्रचालक समझौतों के प्रावधानों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप विभिन्न विसंगतियां हुईं जैसे कि ₹1.70 करोड़[33] राशि के वीजीएफ का अधिक वितरण, एयरलाईनों द्वारा आरसीएस किराया सीमा से अधिक हवाई किराया वसूलना, आरसीएस सीटों से पहले गैर-आरसीएस सीटों की बिक्री आदि, जिन्हें स्वतंत्र लेखापरीक्षकों[34] (2017-18 के लिए) द्वारा भी उपयुक्त रूप से उजागर किया गया था। इसके बावजूद, क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड के निर्णय की बाद में समीक्षा नहीं की गई एवं कार्यान्वयन एजेंसी ने चयनित एयरलाइन प्रचालकों द्वारा स्व-प्रमाणन के आधार पर वीजीएफ दावों का वितरण जारी रखा।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में कहा कि उड़ान-1 के कार्यान्वयन के दौरान, यह देखा गया कि अनुसूची ख की तालिका 2 के अनुसार प्रदान किए गए यात्री विवरण बहुत ही भारी-भरकम थे। चयनित एयरलाइन प्रचालकों को ब्यौरा देने में कठिनाई हुई तथा साथ ही भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण एक कार्यान्वयन एजेंसी के रूप में उसमें दिए गए ब्यौरे की जांच और सत्यापन करने की स्थिति में नहीं था। इसके अलावा, उड़ान-2 से अनुसूची ख की तालिका 2 को हटा दिया गया है एवं चयनित एयरलाइन प्रचालकों को स्व-प्रमाणन आधार पर अपने दावे प्रस्तुत करने हैं। स्व-प्रमाणन प्राप्त करने का निर्णय नागर विमानन मंत्रालय के सक्षम प्राधिकारी के उचित अनुमोदन के साथ किया गया था। आगे यह कहा गया कि योजना के प्रति प्रत्येक हितधारक के प्रत्ययी कर्तव्य को देखते हुए स्व-प्रमाणन के आधार पर दावों को प्रस्तुत करना उचित प्रतीत हुआ। इसके अलावा, लिए गए निर्णय (दिसंबर 2016) के क्रम में, क्षेत्रीय हवाई संपर्क सलाहकार बोर्ड को कार्यान्वयन से संबंधित निर्णय लेने के लिए अधिकृत किया गया था और ऐसे प्रस्तावों को नागर विमानन मंत्रालय को भेजने की कोई आवश्यकता नहीं थी। इसके अलावा, यह भी आश्वासन दिया गया था कि भविष्य में आरसीएस परिचालन के सभी मार्गों के पांच *प्रतिशत* की आंतरिक रूप से आरसीएस प्रकोष्ठ द्वारा जांच की जाएगी।

इस उत्तर को इस तथ्य के प्रकाश में देखा जा सकता है कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, एक कार्यान्वयन एजेंसी होने के नाते, भारी-भरकम आंकड़ों के आधार पर

[33] ***₹ 1.04 करोड़- अलायंस एयर और ₹ 0.66 करोड़- टर्बो जेट***

[34] ***उड़ान-1 स्कीम के खंड 3.20.5 में यह निर्धारित किया गया है कि कार्यान्वयन एजेंसी स्वतंत्र लेखापरीक्षकों के माध्यम से समय-समय पर चयनित एयरलाइन प्रचालकों के निष्पादन की समीक्षा/लेखापरीक्षा कर सकती है।***

विवरणों की जांच और सत्यापन करने की जिम्मेदारी से खुद को मुक्त नहीं कर सकता है, क्योंकि इसे योजना और चयनित एयरलाइन प्रचालक समझौते के प्रावधानों के अनुरूप सुनिश्चित किया जाना आवश्यक था। अपेक्षित सूचना प्रस्तुत करने और उसकी जांच करने की आवश्यकता के बावजूद, चयनित एयरलाइन प्रचालकों को वीजीएफ के संवितरण से पहले अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए एक वैकल्पिक तंत्र तैयार नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने स्वयं चार वर्षों के लिए अलायंस एयरलाईनों के आंकड़ों की जांच की एवं योजना और समझौते के प्रावधानों का अनुपालन करते हुए नही पाया, जैसा कि बाद के पैरा संख्या 4.2.2 में बताया गया है। इसके अलावा, नागर विमानन मंत्रालय का उत्तर कि उड़ान-2 के बाद से अनुसूची बी की तालिका 2 को हटा दिया गया है एवं चयनित एयरलाइन प्रचालकों को स्व-प्रमाणन के आधार पर अपने दावे प्रस्तुत करने की आवश्यकता है, तथ्यात्मक रूप से सही नहीं है क्योंकि उड़ान-2 के लिए योजना दस्तावेज में भी वही प्रावधान थे (पैरा 3.19 के संदर्भ में चयनित एयरलाइन ऑपरेटर की रिपोर्टिंग दायित्व देखें) जैसा कि उड़ान-1 में उल्लेख किया गया है। इसके अलावा, सचिव, नागर विमानन मंत्रालय प्राधिकरण, (दिसंबर 2016) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को ई-प्रस्ताव आमंत्रित करने वाले नोटिस में कुछ खंडों को शामिल करने की अनुमति देने का एकमात्र मामला था एवं क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड को योजना के प्रावधानों से विचलित होने की शक्ति प्रदान नहीं करता था। संशोधित अधिकारों के विकेंद्रीकरण (जनवरी 2021- 10 नवंबर 2016 के पूर्व आदेश में संशोधन) के अनुसार भी क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड को निर्णय के लिए योजना के प्रावधानों से विचलन से संबंधित मामलों पर अपनी सिफारिशें नागर विमानन मंत्रालय को भेजनी थीं।

मंत्रालय ने अब (अप्रैल 2023) उड़ान 5.0 में अपने वीजीएफ दावे प्रस्तुत करते समय एयरलाइन ऑपरेटरों द्वारा प्रासंगिक यात्री विवरण प्रदान करने के प्रावधानों को शामिल कर लिया गया है।

सिफारिश 5

स्व-प्रमाणन के आधार पर वीजीएफ वितरण के बजाय एयरलाईनों द्वारा दर्ज दावों को सत्यापित करने के लिए एक उपयुक्त तंत्र तैयार किया जाना चाहिए।

4.2.2 स्व-प्रमाणन के आधार पर वीजीएफ के जारी होने के नतीजे

उड़ान-1 क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस) की खंड 3.3.1.1 में यह निर्धारित किया गया है कि *"चयनित एयरलाइन प्रचालक को आरसीएस सीटों के रूप में आरसीएस* विमान *क्षमता का 50 प्रतिशत प्रदान करना होगा, जो 40 यात्री सीटों तक सीमित है, आरसीएस सीटों की न्यूनतम संख्या नौ से कम नहीं होगी"।* इसके अलावा, उड़ान-1 योजना की खंड 3.20.5 के अनुसार *"योजना के तहत प्रदान किया जाने वाला प्रोत्साहन/सहायता इस आधार पर आधारित है कि चयनित एयरलाइन प्रचालक आरसीएस* विमान *पर गैर-आरसीएस सीटें बेचने से पहले आरसीएस सीटें बेचेगा"*।

अनुबंध के खंड 3.2 के अनुसार, चयनित एयरलाइन प्रचालकों को पहले प्रत्येक विमान में आरसीएस सीटों की पेशकश और बिक्री करनी थी और संबंधित आरसीएस विमान पर सभी आरसीएस सीटों को बेचने के बाद ही, उस आरसीएस विमान में किसी भी गैर-आरसीएस सीटों को बेचना था। इसे उदाहरण के साथ समझा जा सकता है कि 72 यात्रियों की बैठने की क्षमता वाली विमान में, 36 आरसीएस सीट को पहले आरसीएस किराया सीमा के भीतर बेचा जाना चाहिए और 36 आरसीएस सीटों को बेचने के बाद ही, शेष सीटों को बाजार मूल्य पर बेचने की अनुमति दी जाएगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि स्व-प्रमाणन के आधार पर वीजीएफ दावों को स्वीकार करके एवं अपेक्षित यात्री टिकट विवरण के अभाव में, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अनुपालन को सत्यापित करने में विफल रहा कि क्या चयनित एयरलाइन प्रचालकों ने बाजार मूल्य पर सीटें बेचने से पहले आरसीएस सीटों की निर्धारित संख्या बेची है। तीन एयरलाईनों[35] के आंकड़ों का विश्लेषण किया गया एवं खंड 3.3.1.1 (उड़ान-1) में निर्धारित शर्तों का उल्लंघन देखा गया, अर्थात आरसीएस सीटों की निर्धारित संख्या को बेचे बिना गैर-आरसीएस सीटों की बिक्री देखी गई। 2017-18 से 2021-22 में सभी चयनित एयरलाइन प्रचालकों (अलायंस एयर को छोड़कर) के संबंध में आंकड़े लेखापरीक्षा द्वारा मांगे गए थे, हालांकि, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण / नागर विमानन मंत्रालय को बार-बार याद दिलाने के बावजूद इसे प्रस्तुत नहीं किया गया। पाए गए उदाहरणों को अगले पैराग्राफ में विस्तृत किया गया है।

---

[35] ***अलायंस एयर (2018-19 से 2021-22), घोडावत (15 दिन-1 मार्ग) और स्पाइस जेट (4 महीने-4 मार्ग)***

(i) आरसीएस सीटों की बिक्री से पहले गैर-आरसीएस सीटों की बिक्री

(क) 2018-19 से 2021-22 की अवधि के लिए उड़ान-वार टिकटिंग विवरण के संबंध में मैसर्स एलायंस एयर से प्राप्त जानकारी/आंकड़ों के आधार पर, लेखापरीक्षा ने आरसीएस सीटों की बिक्री से पहले गैर-आरसीएस सीटों की पेशकश करके वसूले गए अतिरिक्त किराए और एयरलाइनों द्वारा इसके प्रति वीजीएफ के दावे का पता लगाने का प्रयास किया। इस संबंध में, यह पाया गया कि आरसीएस सीटों से पहले 87,702 गैर-आरसीएस टिकटों की बिक्री करके ₹ 8.80 करोड़ अधिक एकत्रित किए गए थे और उपरोक्त सीटों के प्रति वीजीएफ की राशि ₹ 30.98 करोड़ थी जैसा कि तालिका संख्या 4.2 में नीचे बताया गया है:

तालिका संख्या: 4.2

एलायंस एयर द्वारा लिए गए अतिरिक्त किराए और वीजीएफ का दावा

अवधि	आरसीएस उड़ानों[36] की कुल संख्या	आरसीएस उड़ानों में बेचे गए टिकटों की कुल संख्या	निर्धारित आरसीएस सीटों के बजाय गैर-आरसीएस श्रेणी में बेचे गए टिकटों की कुल संख्या	अधिक किराया वसूला गया (एयरलाईनों द्वारा वसूले जाने वाले किराए और आरसीएस किराया सीमा के बीच का अंतर) (₹ करोड़ में)	अतिरिक्त वीजीएफ का दावा (₹ करोड़ में)
2018-19	1,762	76,086	9,734	2.00	3.91
2019-20	2,552	1,08,235	12,290	1.73	4.86
2020-21	2,646	95,995	28,276	2.32	9.02
2021-22	4,057	1,49,968	37,402	2.75	13.19
कुल	**11,017**	**4,30,284**	**87,702**	**8.80**	**30.98**

(स्रोत: मैसर्स एलायंस एयर से प्राप्त डेटा और लेखापरीक्षा द्वारा आर सॉफ्टवेयर के माध्यम से संसाधित)

उपर्युक्त तालिका के विश्लेषण से पता चलता है कि 11,017 आरसीएस उड़ानों में बेचे गए 4,30,284 टिकटों में से, योजना की खंड 3.3.1.1 और खंड 3.20.5 का उल्लंघन करते हुए निर्धारित आरसीएस सीटों को बिक्री से पहले कुल 87,702 गैर-आरसीएस सीटें बेची गई थीं। परिणामस्वरूप, मैसर्स एलायंस एयर ने एक तरफ यात्रियों से ₹ 8.80

[36] *उन उड़ानों की कुल संख्या जिनमें निर्धारित आरसीएस सीटों से पहले कुल सीटें बुक की गईं।*

करोड़ का अतिरिक्त किराया वसूला, वहीं दूसरी ओर ₹ 30.98 करोड़ के अतिरिक्त वीजीएफ का दावा किया।

(ख) उपरोक्त के अलावा, मैसर्स इंडिगो ने भी अगस्त 2019, नवंबर 2020 और मार्च 2021 के महीनों के दौरान इसी शर्त का उल्लंघन किया। मैसर्स इंडिगो ने 4 मार्गों[37] के संबंध में 77 मामलों में आरसीएस सीटों की अपेक्षित संख्या बेचने से पहले गैर-आरसीएस सीटें बेचीं।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022 / जनवरी 2023) में बताया कि एयरलाइनों के लिए प्राथमिकता के आधार अर्थात 'पहले आओ पहले पाओ' आधार पर योजना दस्तावेज में उल्लिखित किराया सीमा के भीतर टिकट बेचना अनिवार्य कर दिया गया है। हालांकि, एयरलाइनों का कारोबार मॉडल विभिन्न चरणों में टिकटों को रद्द करने की अनुमति देता है और ऐसा हो सकता है कि उड़ान टिकटों को रद्द करने से पहले कुछ गैर-उड़ान सीटें बिक जाएं। इस विसंगति को एयरलाइनों द्वारा अपने आंतरिक तंत्र के माध्यम से हल किया जाता है। यह भी उल्लेख किया गया था कि कार्यान्वयन एजेंसी वीजीएफ के भुगतान के लिए अपने बीजक जमा करने के दौरान चयनित एयरलाईन प्रचालक से एक शपथ-पत्र लेती थी। उपरोक्त के अलावा, एएआई का अपना आंतरिक लेखापरीक्षा विभाग है, जो लेखापरीक्षकों की नियुक्ति की प्रक्रिया में है, जिन्हें 31 मार्च 2022 से पहले एयरलाइनों के बही-खातों की जांच करने का कार्य सौंपा जाएगा।

मंत्रालय के उत्तर की समीक्षा इस तथ्य के मद्देनजर की जानी चाहिए कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को उड़ान-1 योजना दस्तावेज के खंड 3.20.3 के अनुरूप वीजीएफ दावे के संवितरण से पहले आरसीएस प्रचालनों के लिए चयनित एयरलाईन प्रचालक से प्राप्त सूचना की संवीक्षा करनी थी। इसके अलावा, हालांकि एयरलाइनों का कारोबार मॉडल विभिन्न चरणों में टिकटों को रद्द करने की अनुमति देता है, यह पाया गया कि उड़ान टिकटों को रद्द करने से पहले कुछ गैर-आरसीएस सीटें बेची गई थीं। उड़ान-1 योजना के खंड 3.20.5.1 के अनुरूप चयनित एयरलाईन प्रचालक का यह दायित्व है कि वह ऐसी रद्दीकरणों का ब्यौरा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को उपलब्ध कराए। इस तरह के विवरणों के अभाव और एयरलाइनों द्वारा स्व-प्रमाणन पर निर्भरता के कारण, आरसीएस प्रकोष्ठ यह प्रमाणित करने में असमर्थ था कि क्या

[37] ***हैदराबाद-कोल्हापुर, कोल्हापुर-तिरूपति, तिरूपती-कोल्हापुर, कोल्हापुर हैदराबाद***

आरसीएस सीटों को रद्द करने से पहले गैर-आरसीएस सीटें बेची गई थीं या अन्यथा।

नागर विमानन मंत्रालय आरसीएस सीटों की बिक्री की समीक्षा और निगरानी से संबंधित लेनदेन के लिए समवर्ती लेखापरीक्षा करने के लिए स्वतंत्र लेखापरीक्षक की नियुक्ति के लिए सहमत हुआ।

नागर विमानन मंत्रालय ने आगे उत्तर दिया (फरवरी 2023) कि चयनित एयरलाईन प्रचालकों द्वारा आरसीएस सीटों की बिक्री से संबंधित लेनदेन के लिए समवर्ती लेखापरीक्षा करने के लिए एक स्वतंत्र लेखापरीक्षक नियुक्त किया जा रहा है।

मंत्रालय ने अब (अप्रैल 2023),(ए) आरसीएस सीटों की बिक्री से पहले गैर आरसीएस सीटों को बेचने के लिए, (बी) रद्द की गई आरसीएस सीट को बाद में आरसीएस दरों पर पेशकश करने में चूक करने पर (सी) निर्दिष्ट अधिकतम किराए की तुलना में आरसीएस सीटों पर अधिक किराया वसूलने पर उड़ान 5.0 के तहत समझौते में प्रति सीट ₹25,000 का जुर्माना लगाने का दंडात्मक खंड शामिल किया है

सिफारिश 6

आरसीएस मार्गों पर सीटों की बुकिंग की प्रणाली में सुधार किए जाने की आवश्यकता है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि एयरलाईन प्रचालक योजना में निर्धारित हवाई किराया सीमा से अधिक विमान किराया न वसूलें। नागर विमानन मंत्रालय को इसके अनुपालन की निगरानी के लिए तंत्र को संस्थागत बनाना चाहिए।

(ii) एयरलाईन प्रचालको की टिकट प्रणाली की समीक्षा

अनुबंध के खंड 3.2 के अनुसार, चयनित एयरलाईन प्रचालक पहले प्रत्येक उड़ान में आरसीएस सीटों की पेशकश और बिक्री करेगा और संबंधित आरसीएस उड़ान पर सभी आरसीएस सीटों को बेचने के बाद ही, ऐसी आरसीएस उड़ान पर किसी भी गैर-आरसीएस सीटों को बेचेगा। लेखापरीक्षा ने तीन एयरलाइनों नामत: स्पाइस जेट, इंडिगो और गोदावत एयरलाइनों की टिकट प्रणाली की जांच की।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आरसीएस के अंतर्गत सीटों की उपलब्धता का एयरलाइनों की वेबसाइट पर अलग से खुलासा नहीं किया गया था। इसके अलावा, एयरलाईनों अपने टिकटों को अलग-अलग किराए (एक ही तारीख और उड़ान के लिए) के साथ तीन

अलग-अलग श्रेणियों[38] में वर्गीकृत कर रही हैं और उनमें से किसी ने भी आरसीएस किराया श्रेणी का उल्लेख नहीं किया है और दिए गए किराए भी संबंधित मार्ग के आरसीएस किराए से मेल नहीं खा रहे थे। इस प्रकार, एयरलाइनों के पास टिकटों की बुकिंग करते समय आरसीएस सीटों की उपलब्धता और आरसीएस किराए की स्थिति के बारे में यात्रियों/ग्राहकों को बताने के लिए कोई प्रणाली उपलब्ध नहीं थी।
इसके अलावा, लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि सभी तीन एयरलाइनों की प्रणाली ने कम किराया श्रेणी (आरसीएस) में बुकिंग से पहले उच्च किराया श्रेणी की बुकिंग की अनुमति दी।

स्पष्ट है कि चुनिंदा एयरलाईन प्रचालक यात्रियों द्वारा टिकटों की बुकिंग के समय आरसीएस और गैर-आरसीएस टिकटों के बीच कोई अंतर नहीं कर रहे थे। इस बारे में कोई पारदर्शिता नहीं थी कि क्या किसी यात्री द्वारा बुक किया गया टिकट आरसीएस से संबंधित है और प्रशुल्क, मार्ग के लिए लागू आरसीएस हवाई किराया सीमा से कम था। इसके अलावा, चयनित एयरलाईन प्रचालको की आरसीएस टिकट बुकिंग प्रणाली की प्रामाणिकता की निगरानी या समीक्षा करने के लिए एएआई/नागर विमानन मंत्रालय के पास कोई तंत्र उपलब्ध नहीं था। यह योजना के कार्यान्वयन में एक महत्वपूर्ण कमी है जो योजना की प्रभावशीलता और पारदर्शिता पर गंभीर चिंता का विषय है।
इस प्रकार, एएआई चयनित एयरलाईन प्रचालको के अनुबंध द्वारा प्रावधानों के अनुपालन को सुनिश्चित करने में विफल रहा, जो प्रबंधन की ओर से शिथिलता और एक कमजोर आंतरिक नियंत्रण तंत्र को दर्शाता है।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने जवाब (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में कहा कि सबसे कम और उच्च किराया श्रेणी में खरीदे गए टिकटों के बीच एकमात्र अंतर बंडल सहायक मूल्य वर्धित सेवाओं का प्रावधान है और हवाई किराए में कोई अंतर्निहित अंतर नहीं है। यात्रियों के पास उपलब्ध विकल्पों में से किसी एक को चुनने की पूरी छूट है और इन बंडल सेवाओं के साथ टिकट खरीदने के लिए कोई बाध्यता नहीं है। यह भी उल्लेख किया गया था कि अपनी अवधि पूरी करने वाले मार्गों पर भी लेखापरीक्षा द्वारा अपने नमूने में भी विचार किया गया था। टिकट की कीमतों के बीच का अंतर मूल आरसीएस किराए पर अतिरिक्त शुल्क पर बंडल सेवाओं को शामिल करना है, न कि

[38] *स्पाईस जेट (स्पाईस सेवर, स्पाईस फ्लैक्स, स्पाईस मैक्स) इंडिगो (सेवर, फ्लैक्सी प्लस, सुपर 6ई) गोदावत (स्टार रेग्युलर, स्टार कम्फ्ट, स्टार फ्लैक्सी*

आरसीएस सीटों से पहले गैर-आरसीएस सीटों की बिक्री। एयरलाईन प्रचालकों ने सॉफ्टवेयर सीमाओं के कारण टिकटों/बोर्डिंग कार्डों पर आरसीएस विवरण प्रदर्शित करने में भी असमर्थता दिखाई है। इसलिए, चयनित एयरलाईन प्रचालकों द्वारा प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित करने में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की ओर से कोई विफलता नहीं हुई है। सचिव, नागर विमानन मंत्रालय की अध्यक्षता में एक बैठक (28 दिसंबर 2022) में, नागर विमानन मंत्रालय एयरलाईन प्रचालको को योजना के प्रावधानों के अनुपालन को सत्यापित करने के लिए आरसीएस परिचालन के अंतर्गत सभी मार्गों के कुल 5 प्रतिशत के लिए टिकटों का विवरण प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था, इसके परिणाम लेखापरीक्षा को सूचित किए जाएंगे।

नागर विमानन मंत्रालय के जवाब को इस तथ्य के मद्देनज़र देखा जाना चाहिए कि उल्लिखित बंडल सेवाएं आरसीएस सीटों को बेचते समय आरसीएस किराए पर अतिरिक्त लागत पर प्रदान की जानी चाहिए, जिन्हें गैर-आरसीएस सीटों से पहले बेचा जाना आवश्यक है। लेकिन, यह देखा गया कि आरसीएस सीटों को बेचने के बजाय, बंडल सेवाओं के साथ गैर-आरसीएस टिकट भी पोर्टल पर उपलब्ध कराए गए थे। इसके अलावा, लेखापरीक्षा ने उन मार्गों पर विचार किया जहां आरसीएस परिचालन मौजूद थे, न कि उन मार्गों पर जिन्होंने आरसीएस परिचालन के अंतर्गत अपना कार्यकाल पूरा कर लिया है। इसके अलावा, संदर्भित बैठक में लिए गए निर्णय के अपेक्षित विवरण या परिणाम के अभाव में, योजना दस्तावेज की शर्तों के अनुपालन को सुरक्षित नहीं ठहराया जा सकता।

सिफारिश 7

एयरलाईन प्रचालको द्वारा आरसीएस उड़ानों पर सीटों की बुकिंग की एक मजबूत और पारदर्शी प्रणाली विकसित की जानी चाहिए और गैर आरसीएस सीटों की बिक्री से पहले आरसीएस सीटों की बिक्री सुनिश्चित करने के लिए नागर विमानन मंत्रालय /एएआई द्वारा नियमित रूप से निगरानी की जानी चाहिए।

4.3 क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास के लिए निरीक्षण तंत्र

4.3.1 मानक परिचालन प्रक्रिया को अंतिम रूप देना और खातों को प्रस्तुत करना

नागर विमानन मंत्रालय द्वारा तैयार संस्थागत तंत्र (नवंबर 2016) के अंतर्गत, यह आवश्यक था कि लेखा प्रक्रियाओं के लिए, एएआई लेखांकन के लिए सीएजी की

निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार मानक परिचालन प्रक्रिया तैयार करेगा और सीएजी द्वारा इसकी जांच कराने के लिए नागर विमानन मंत्रालय को अग्रेषित करेगा। हालांकि क्षेत्रीय संपर्क निधि उद्ग्रहण दिसंबर 2016 से लगाया गया था, क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास का गठन अप्रैल 2017 में किया गया था और आरसीएस परिचालन भी अप्रैल 2017 में शुरू हुआ था, लेकिन लेखांकन प्रक्रियाओं के लिए आवश्यक मानक परिचालन प्रक्रिया पांच साल से अधिक समय (मार्च 2022 तक) बीत जाने के बाद भी तैयार नहीं की गई थी।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि नागर विमानन मंत्रालय के आदेश (नवंबर 2016) के अनुसार, क्षेत्रीय संपर्क निधि सीएजी द्वारा लेखापरीक्षा के अधीन था। इसी तरह, अप्रैल 2017 के दौरान दर्ज किए गए क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास के न्यास विलेख के अनुरूप, क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास के खातों को सीएजी द्वारा लेखापरीक्षा के अधीन किया गया था। उपर्युक्त प्रावधानों के बावजूद क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास के न्यास विलेख के अनुसार क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास के वार्षिक खातों की लेखापरीक्षा का कार्य नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक को नहीं सौंपा गया था।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया (पैरा 1.4 देखें) कि एयरलाइंस ऑपरेटरों को प्रत्यक्ष वित्तीय सहायता (वीजीएफ) के अलावा, योजना में उल्लिखित विभिन्न हितधारकों (केंद्र सरकार, राज्य सरकार और हवाईअड्डा ऑपरेटरों) द्वारा विभिन्न रियायतें भी प्रदान की गई थीं। हालांकि, योजना के तहत विभिन्न हितधारकों द्वारा एयरलाइनों को दी गई रियायतों की राशि को मापने और रिकॉर्ड करने के लिए मंत्रालय द्वारा कोई तंत्र तैयार नहीं किया गया था। इसके अलावा, एयरलाइनों को प्रदान की गई इन रियायतों के ब्यौरे लेखापरीक्षा को प्रस्तुत नहीं किए गए, यद्यपि मांगे गए थे।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने जवाब में सहमति व्यक्त की (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) कि मानक परिचालन प्रक्रिया को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया जुलाई 2017 में शुरू की गई थी और अभी तक इसे अंतिम रूप नहीं दिया गया है। नागर विमानन मंत्रालय ने आगे जवाब दिया कि वित्त वर्ष 2017-18, 2018-19, 2019-20 और 2020-21 के लिए वार्षिक खातों को क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास द्वारा नागर विमानन मंत्रालय को प्रस्तुत किया गया था ताकि सीएजी को प्रस्तुत किया जा सके और सीएजी से औपचारिक अनुरोध प्राप्त होने पर, खाता प्रस्तुत करने पर नागर विमानन मंत्रालय/ एएआई द्वारा विचार किया जाएगा।

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के मद्देनजर देखा जाना चाहिए कि न तो खातों को सौंपा गया है और न ही न्यास के खातों को आज (जनवरी 2023) तक लेखापरीक्षा के लिए प्राप्त किया गया था।

सिफारिश 8

क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास खातों की लेखापरीक्षा तुरंत भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक को सौंपी जानी चाहिए और योजना के तहत विभिन्न हितधारकों द्वारा एयरलाइनों को दी जाने वाली रियायतों की मात्रा का पता लगाने के लिए एक लेखा पद्धति तैयार करने की आवश्यकता है।

4.3.2 निधि प्रबंधन समिति का गठन

नागर विमानन मंत्रालय द्वारा तैयार किए गए संस्थागत तंत्र (नवंबर 2016) के अनुसार, यह निर्धारित किया गया था कि एक निधि प्रबंधन समिति का गठन किया जाएगा। आदेश के अनुसार इस समिति की संरचना एएआई के सदस्य (वित्त) अध्यक्ष के रूप में और मुख्य वित्तीय नियंत्रक (सीएफसी), नागर विमानन मंत्रालय के वित्त प्रभाग सदस्य के रूप में थे।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि परिकल्पित निधि प्रबंधन समिति का गठन 31 मार्च 2022 तक नहीं किया गया था।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने जवाब (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में स्वीकार किया कि निधि प्रबंधन समिति का गठन नहीं किया गया था और बाद में 21 सितंबर 2022 को परिचालन समिति की बैठक के कार्यवृत के अनुसार निधि प्रबंधन समिति की भूमिका क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास बोर्ड द्वारा संभाली गई थी। यह भी उल्लेख किया गया कि अप्रैल 2017 से आरएसीएफटी के न्यासी बोर्ड द्वारा सभी निवेश निर्णय लिए गए थे।

तथ्य यह है कि संस्थागत तंत्र ढांचे (नवंबर 2016) के अंतर्गत परिकल्पित निधि प्रबंधन समिति का गठन कभी नहीं किया गया था। इसके अलावा, संदर्भित भूमिका केवल सितंबर 2022 में यानी आदेश जारी होने (नवंबर 2016) से लगभग छह साल की अवधि के बाद क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास बोर्ड को सौंपी गई थी।

4.4 क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास के बैंक खाते में ₹ 600 करोड़ की राशि निष्क्रिय रहना

वर्ष 2017-18 और 2018-19 के दौरान वीजीएफ के अधिक व्यय की प्रत्याशा में क्षेत्रीय संपर्क निधि उद्ग्रहण के अनुमानित संग्रह से ₹1,450 करोड़ अधिक राशि की प्रत्याशा में, नागर विमानन मंत्रालय ने दो विकल्पों पर विचार किया या तो आरसीएफ उद्ग्रहण को ₹5,000 प्रति उड़ान से बढ़ाकर ₹20,000 प्रति उड़ान कर दिया जाए या भारत सरकार से ₹1,450 करोड़ की बजटीय सहायता देने का अनुरोध किया जाए। नागर विमानन मंत्रालय ने वित्त मंत्रालय से अनुरोध किया (20 दिसंबर 2017) कि वह या तो बजटीय सहायता प्रदान करे या एएआई द्वारा भुगतान किए जाने वाले लाभांश में से निधियों के अन्यत्र उपयोग को तत्काल आवश्यकता के रूप में विचार करे।

तदनुसार, वित्त मंत्रालय ने 26 दिसंबर 2017 में आरसीएस के तहत वीजीएफ के लिए भारत सरकार को एएआई द्वारा भुगतान किए जाने वाले कुल लाभांश में से ₹200 करोड़ और ₹400 करोड़ की राशि को स्वीकृति दी (जनवरी 2019)। चूंकि भुगतान किए गए लाभांश भारत की संचित निधि का एक हिस्सा बनते, इसलिए ऐसी राशि के किसी भी विनियोग में भी वही शर्तें होनी चाहिए जो सामान्य वित्तीय नियम 2017 के प्रावधानों के अनुसार, भारत की संचित निधि से किसी भी अनुदान को स्वीकृति देते समय शामिल की जाती हैं जैसे कि उपयोग प्रमाण पत्र प्रस्तुत करना, आवश्यकता पड़ने पर समय पर अनुदान प्रदान करना, अप्रयुक्त राशि की वापसी, ऐसे अप्रयुक्त अनुदान आदि पर अर्जित ब्याज की वापसी आदि। तथापि, नागर विमानन मंत्रालय की वीजीएफ आवश्यकताओं के लिए लाभांश में से निधियों के अन्यत्र उपयोग को अनुमोदित करते समय वित्त मंत्रालय द्वारा ऐसी शर्तों को शामिल नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए वीजीएफ का व्यय इसी अवधि के लिए क्षेत्रीय संपर्क निधि उद्ग्रहण संग्रह से कम था। परिणामस्वरूप, नागर विमानन मंत्रालय द्वारा जिस आधार पर निधि की आवश्यकता का अनुमान लगाया गया था, वह यथार्थवादी नहीं पाया गया। लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि अन्यत्र उपयोग की गई राशि का उपयोग मार्च 2022 तक नहीं किया जा सका। किसी शर्त के अभाव में न तो उपयोग प्रमाण-पत्र प्रस्तुत किया गया था और न ही अप्रयुक्त राशि सरकार को वापस की गई थी।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में इस तथ्य को स्वीकार किया कि क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास लेखा (मार्च 2022 तक) में बाद के वर्षों में पड़ी धनराशि ₹600 करोड़ से अधिक थी। नागर विमानन मंत्रालय ने आगे कहा कि क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास को आवंटित निधि अनुदान नहीं था और उचित प्रक्रिया का पालन किया गया है।

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के मद्देनजर जाना चाहिए कि मांग के अनुसार निधि की कोई वास्तविक आवश्यकता नहीं थी। इसके अतिरिक्त, भारत की संचित निधि से किसी भी राशि को स्वीकृति देते समय संबंधित शर्तों को इस अन्यत्र उपयोग निधि के लिए भी लागू किया जाना चाहिए था। यदि निधि को स्वीकृति देते समय शर्तों को शामिल किया गया होता, तो निधि क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास लेखा में निष्क्रिय रहने के बजाय भारत की संचित निधि को वापस कर दी गई होती।

4.5 एयरलाईन प्रचालकों को वीजीएफ का संवितरण

क्षेत्रीय संपर्क योजना के खंड 2.1.1.2(ग) में यह निर्धारित किया गया है कि प्रत्येक चयनित एयरलाईन प्रचालक अपने पात्र वीजीएफ की प्रतिपूर्ति क्षेत्रीय संपर्क निधि से प्राप्त करेगा। चयनित एयरलाईन प्रचालकों को कार्य पत्र में उल्लिखित निर्धारित दरों और आरसीएस सीटों की संख्या पर अपने संबंधित आरसीएस मार्गों के परिचालन के लिए वीजीएफ का दावा करना आवश्यक था। क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास को चयनित एयरलाईन प्रचालकों द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों की प्रामाणिकता की पुष्टि करने के बाद चयनित एयरलाईन प्रचालकों से प्राप्त दावों के आधार पर वीजीएफ की प्रतिपूर्ति करने की आवश्यकता थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास ने पर्याप्त जांच नहीं की और योजना में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार वीजीएफ दावों का वितरण करते समय आवश्यक प्रक्रियाओं का पालन नहीं किया। चयनित एयरलाईन प्रचालकों द्वारा वीजीएफ दावों को करने की प्रणाली की समीक्षा और उसी की प्रतिपूर्ति से निम्नलिखित का पता चला।

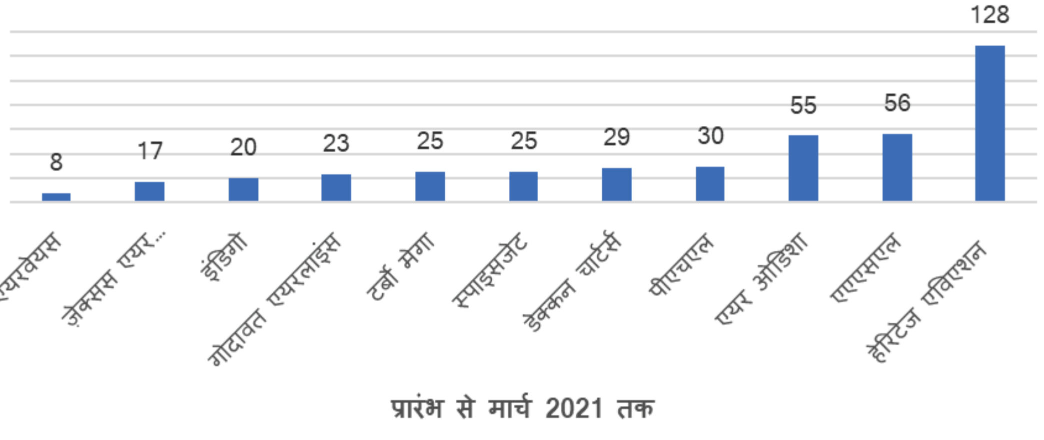
4.5.1 चयनित[39] एयरलाईन प्रचालकों द्वारा वीजीएफ दावों को करने और क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास द्वारा वीजीएफ दावों की प्रतिपूर्ति में विलंब

चयनित एयरलाईन प्रचालकों को अगले महीने की 7 तारीख तक क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास को अपने प्रचालनों के संबंध में अपने दावे प्रस्तुत करने थे। तदनुसार, सात दिनों की अवधि को एक महीने के पूरा होने के बाद दावे करने की अवधि के रूप में माना गया था।

मार्च 2021 तक लेखापरीक्षा द्वारा आंकड़ों की जांच से पता चला कि क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास पर चयनित एयरलाईन प्रचालकों द्वारा किए गए वीजीएफ दावों के कुल 1882 मामलों में से चयनित एयरलाईन प्रचालकों की ओर से 909 मामलों (48.30 प्रतिशत) में दावे जमा करने में विलंब हुआ। व्यक्तिगत दावों में विलंब एक दिन (इंडिगो और जेट एयरवेज) से लेकर 563 दिनों (एलायंस एयर) तक थी। इस अवधि के दौरान किए गए सभी दावों के लिए औसत विलंब 35 दिन थी। चयनित एयरलाईन प्रचालक-वार औसत विलंब आठ दिनों (जेट एयरवेज) से 128 दिनों (हेरिटेज एविएशन लिमिटेड) तक था, जैसा कि नीचे दिए गए चार्ट 4.3 में दर्शाया गया है।

चार्ट 4.3

चयनित एयरलाइन ऑपरेटरों द्वारा वीजीएफ एकत्र करने में औसत विलंब (दिनों में)



इसी तरह संबंधित एयरलाईन के साथ किया गया चयनित एयरलाईनों प्रचालक करार निर्धारित करता है कि क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास चयनित एयरलाईन प्रचालकों को

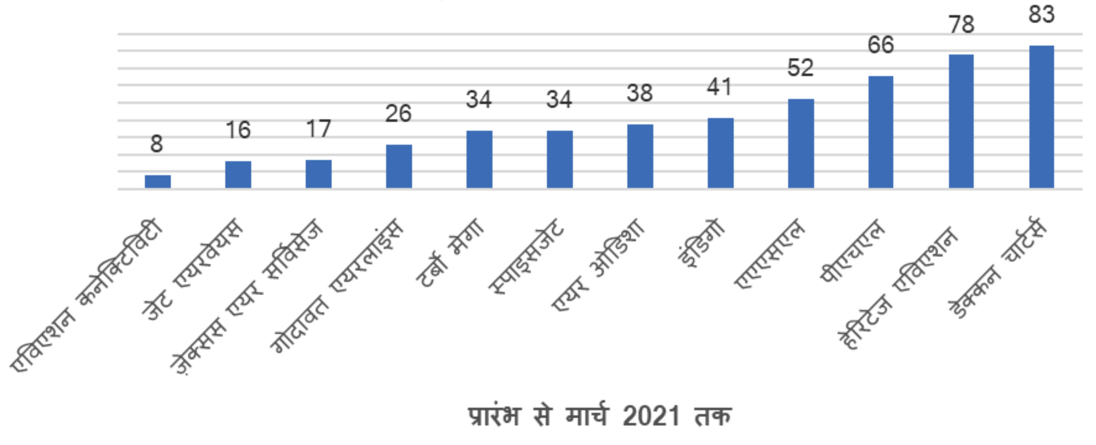
[39] *चयनित एयरलाइन प्रचालकों का अर्थ आरसीएस उड़ान के प्रचालन के लिए योजना के अंतर्गत विनिदष्ट तंत्र के अनुसरण में चयनित एयरलाइन प्रचालक से है।*

हर महीने 21 तारीख से पहले वीजीएफ देय और देय का भुगतान करेगा।

आरंभ से मार्च 2021 तक लेखापरीक्षा द्वारा आंकड़ों की संवीक्षा से पता चला कि कुल 1,882 मामलों में से 1,710 मामलों (90.86 प्रतिशत) में क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास द्वारा वीजीएफ वितरण में देरी हुई। व्यक्तिगत वीजीएफ दावा निपटान में देखा गया कि देरी एक दिन (मैसर्स टर्बो मेघा, मैसर्स स्पाइसजेट, इंडिगो और गोदावत एयरलाईनों) से लेकर 549 दिनों (मैसर्स एएएसएल) तक थी। संबंधित चयनित एयरलाईन प्रचालकों से वीजीएफ दावा प्राप्त होने की तारीख से 21 दिनों की अवधि पर विचार करने के बाद इस अवधि के लिए सभी वीजीएफ दावों के निपटान में औसत विलंब 42 दिन था। संबंधित चयनित एयरलाईन प्रचालकों को वीजीएफ संवितरित करने में औसत देरी को नीचे दिए गए चार्ट 4.4 में दर्शाया गया है:

चार्ट 4.4

चयनित एयरलाइन ऑपरेटरों को भुगतान करने में क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास द्वारा औसत विलंब (दिनों में)



यह विलंब दावों के निपटान में क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास की विफलता के साथ-साथ चयनित एयरलाईन प्रचालकों की ओर से निर्धारित समय-सीमा के अनुसार समय पर दावे दर्ज करने में विफलता को दर्शाता है।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में कहा कि चयनित एयरलाईन प्रचालकों की ओर से बीजक प्रस्तुत करने में देरी को क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास द्वारा नोट किया गया है। क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास अपने वीजीएफ बीजकों को समय पर जमा करने के लिए एयरलाइनों के साथ अनुवर्ती कार्रवाई करेगा। चयनित एयरलाईन प्रचालकों को एक निश्चित समय सीमा के अंदर

अपने वीजीएफ दावे प्रस्तुत करने के लिए स्मरण कराया गया है। नागर विमानन मंत्रालय ने आगे कहा कि सभी हितधारकों को प्रणाली में काम करने के लिए समान रूप से अग्रसक्रिय होने की आवश्यकता है और विषय तथाकथित देरी के लिए केवल कार्यान्वयन एजेंसी को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता है। कार्यान्वयन एजेंसी ने वीजीएफ दावों के लिए ऑनलाइन बिलिंग मॉड्यूल पेश किया है। नागर विमानन मंत्रालय ने आगे कहा कि कार्यान्वयन एजेंसी ने वीजीएफ दावों के लिए ऑनलाइन बिलिंग मॉड्यूल शुरू किया है। नागर विमानन मंत्रालय ने आगे कहा कि क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास ने बिलों का समय पर निपटान सुनिश्चित किया, लेकिन कभी-कभी चयनित एयरलाईन प्रचालकों ने तदनुसार सभी आवश्यक विवरण प्रस्तुत नहीं किए, उन्हें वांछित विवरण के साथ बिलों को फिर से जमा करना पड़ा और कुछ मामलों में, बिलों के प्रसंस्करण से पहले विचार-विमर्श शामिल था।

वीजीएफ के संवितरण में देरी के संबंध में नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के प्रति देखने की जरूरत है कि मंत्रालय द्वारा जवाब के साथ देरी के कारणों का कोई विस्तृत विश्लेषण उपलब्ध नहीं कराया गया है। आगे अन्य हितधारकों द्वारा दायित्वों का पालन न करने का दावा कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा मानक संचालन प्रक्रिया में प्रदान किए गए अपने दायित्वों में देरी के औचित्य के रूप में नहीं किया जा सकता है।

4.5.2 क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास द्वारा वीजीएफ दावों को करने और राज्य सरकारों से वीजीएफ दावों की वसूली में देरी

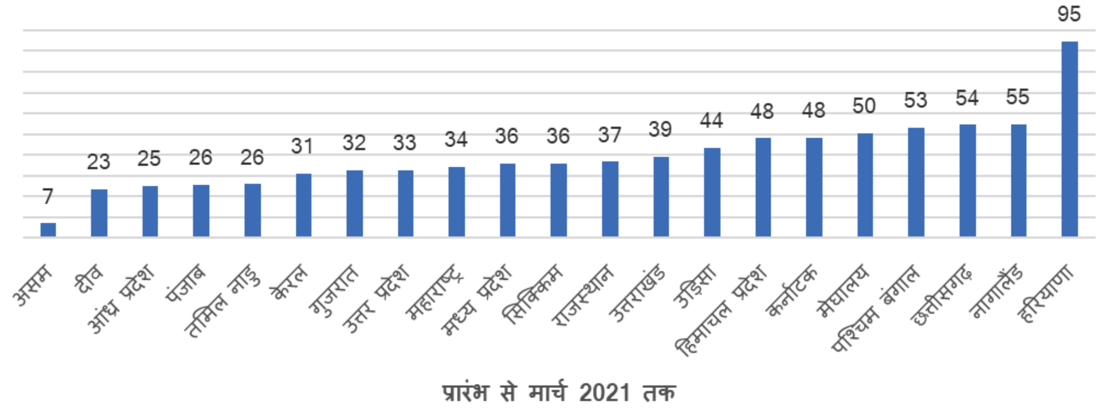
योजना के खंड 2.1.1.2 के अनुसार, क्षेत्रीय संपर्क निधि से चयनित एयरलाईन प्रचालकों को वीजीएफ भुगतान के बाद, संबंधित राज्य सरकारों को संबंधित राज्यों में आरसीएस प्रचालनों के लिए भुगतान किए गए वीजीएफ के प्रति अपने लागू हिस्से[40] की प्रतिपूर्ति करनी होगी। क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास को संबंधित चयनित एयरलाईन प्रचालकों को वीजीएफ के संवितरण की तिथि से सात दिनों के भीतर वीजीएफ के लागू योगदान के लिए राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों पर दावे एकत्रित करने थे। आगे, मानक परिचालन प्रक्रिया के मसौदे के खंड 2.3 के अनुसार,"राज्य सरकारें/संघ राज्य क्षेत्र क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास द्वारा किए गए दावे की तारीख के 3 महीने के अंदर अपने वीजीएफ हिस्से की प्रतिपूर्ति करेंगे।

[40] *पूर्वोत्तर राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के लिए 10 प्रतिशत और अन्य राज्यों के लिए 20 प्रतिशत।*

लेखापरीक्षा में पाया गया कि क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास द्वारा राज्य सरकारों/केंद्र शासित प्रदेशों से वीजीएफ दावे करने में कुल 1,882 मामलों (स्थापना से मार्च 2021 तक) में से 1,698 मामलों (90.22 प्रतिशत) में देरी हुई। व्यक्तिगत दावे करने में देरी एक दिन (उत्तर प्रदेश, महाराष्ट्र, छत्तीसगढ़, हिमाचल प्रदेश) से लेकर 142 दिनों (पंजाब) तक थी। विभिन्न राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों से वीजीएफ शेयर दावों को करने में औसतन 38 दिन का विलंब हुआ। वीजीएफ दावों को करने में औसत राज्य-वार विलंब असम के मामले में सात दिनों से लेकर हरियाणा के मामले में 95 दिनों के बीच थी, जैसा कि नीचे दिए गए चार्ट 4.5 में दर्शाया गया है:

चार्ट 4.5

राज्य सरकारों पर वीजीएफ एकत्र करने में क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास द्वारा औसत विलंब (दिनों में)

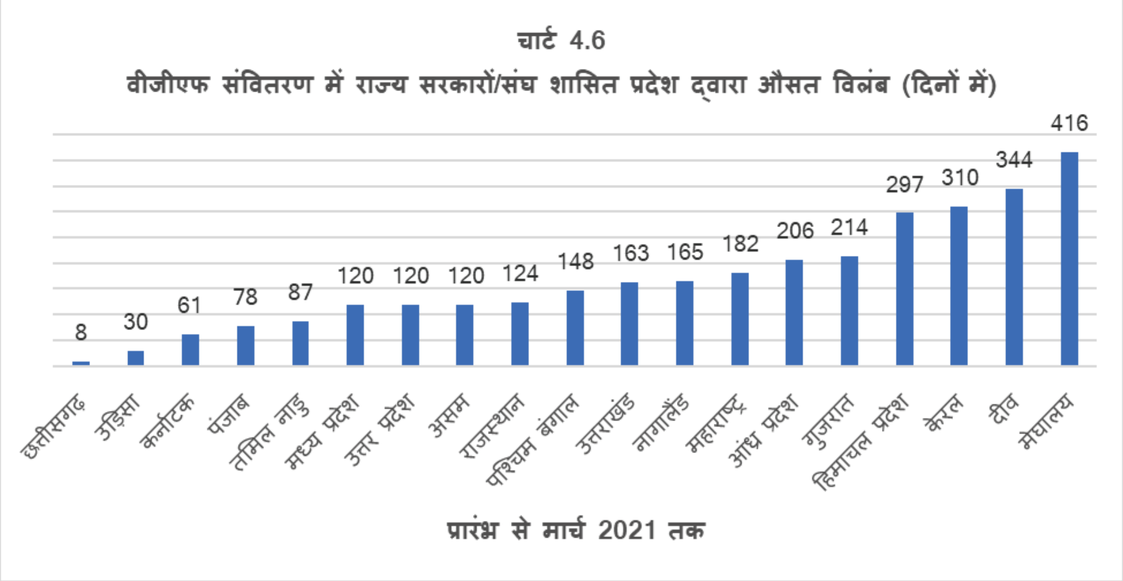


राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा वीजीएफ दावों की प्रतिपूर्ति के संबंध में लेखापरीक्षा में पाया गया कि अप्रैल 2017 से मार्च 2021 की अवधि के लिए कुल 328 मामलों में से 224 मामलों (68.29 प्रतिशत) में राज्य सरकारों/केंद्र शासित प्रदेशों की ओर से उनके बकाये का भुगतान करने में देरी[41] हुई। व्यक्तिगत मामलों में देरी एक दिन (कर्नाटक) से लेकर 830 दिनों (गुजरात) तक थी। इस अवधि के लिए विभिन्न राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा सभी वीजीएफ शेयर दावों के निपटान में औसतन 149 दिन का विलंब हुआ।

वीजीएफ शेयर दावे की प्रतिपूर्ति में औसत राज्यवार विलंब छत्तीसगढ़ के मामले में आठ दिन एवं मेघालय के मामले में 416 दिन था, जैसा कि नीचे दिए गए चार्ट 4.6 में

[41] *राज्य सरकार द्वारा अपने वीजीएफ दावों की प्रतिपूर्ति में औसत विलंब की गणना करने के लिए फर्स्ट इन फर्स्ट आउट पद्धति का उपयोग किया गया है।*

दर्शाया गया है:



लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास द्वारा संबंधित राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के साथ वीजीएफ शेयर दावे का दावा करने/दर्ज करने में विलंब और संबंधित राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास को वीजीएफ शेयर दावों की प्रतिपूर्ति करने में विलंब के लिए कोई दंडात्मक खंड शामिल नहीं किया गया था।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में कहा कि क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास द्वारा वीजीएफ दावे करने में विलंब एवं राज्य सरकारों से वीजीएफ दावों की उगाही से संबंधित लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को भविष्य के दिशानिर्देशों के लिए नोट किया गया है। निर्धारित समय के भीतर संबंधित राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों से दावे करने के लिए गंभीर प्रयास किए जाएंगे। इसके अलावा, विलंब के प्रमुख कारण चयनित एयरलाईन प्रचालकों द्वारा बीजक प्रस्तुत करना है। सभी हितधारकों को प्रणाली को चलाने के लिए समान रूप से सक्रिय होने की आवश्यकता है एवं व्यक्तिपरक तथाकथित विलंब के लिए केवल कार्यान्वयन एजेंसी को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता है। कार्यान्वयन एजेंसी ने वीजीएफ दावों के लिए ऑनलाइन बिलिंग मॉड्यूल शुरू किया है।

नागर विमानन मंत्रालय ने आगे कहा कि नागर विमानन मंत्रालय, राज्य सरकारों, हवाई अड्डा प्रचालकों आदि के बीच समग्र सहजीवी संबंधों के हिस्से के रूप में कोई दंडात्मक खंड शामिल नहीं किया गया था और नागर विमानन मंत्रालय वीजीएफ दावे को समय

पर जारी करने के लिए राज्य सरकारों के साथ अनुवर्ती कार्रवाई कर रहा है।

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के प्रकाश में देखा जा सकता है कि राज्य सरकारों से दावों को समय पर दर्ज करना और संबंधित राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा हिस्सा प्रेषित करना मानक परिचालन प्रक्रिया के मसौदे के अनुसार अनिवार्य है। इसके अलावा, मुद्दा प्राप्त वीजीएफ दावों के निपटान से संबंधित है। इसके अलावा, अन्य हितधारकों द्वारा दायित्वों का पालन न करने को कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा मानक परिचालन प्रक्रिया में प्रदान किए गए अपने दायित्वों में विलंब करने के औचित्य के रूप में दावा नहीं किया जा सकता है। नागर विमानन मंत्रालय ने निर्धारित समय अवधि के भीतर दावों को करने का आश्वासन दिया है।

4.6 एयरलाईन प्रचालकों के लिए क्षेत्रीय संपर्क निधि के आवंटन की सीमा

योजना का खंड 2.6.3.1 निर्धारित करता है कि "किसी एकल एयरलाईन प्रचालक को बड़े प्रणालीगत जोखिम को सीमित करने के लिए, योजना के तहत किसी विशेष एयरलाईन प्रचालक के लिए अनुमोदित कुल वीजीएफ को वार्षिक सीमा तक सीमित किया जाएगा"। इसके अतिरिक्त, योजना का खंड 2.6.3.2 यह निर्धारित करता है कि "योजना के अंतर्गत किसी विशेष एयरलाईन प्रचालक हेतु अनुमोदित कुल वीजीएफ को क्षेत्रीय संपर्क निधि में अनुमानित वार्षिक अंतर्वाह के 30 प्रतिशत के अनुरूप वार्षिक सीमा तक सीमित कर दिया जाएगा"।

वर्ष 2019-20 और 2020-21 के दौरान, कुल क्षेत्रीय संपर्क निधि प्रवाह क्रमशः ₹613.15 करोड़ और ₹285.76 करोड़ था। शर्तों के अनुसार, कोई भी एयरलाईन वर्षों के दौरान अर्थात क्रमशः ₹183.95 करोड़ और ₹85.73 करोड़ क्षेत्रीय संपर्क निधि प्रवाह के 30 प्रतिशत से अधिक राशि प्राप्त करने के लिए पात्र नहीं थी। हालांकि, इन वर्षों के दौरान, मैसर्स एयरलाईन एलाइड सर्विसेज लिमिटेड को वीजीएफ के भुगतान के लिए ₹188.17 करोड़ और ₹105.78 करोड़ की राशि वितरित की गई थी जो 2019-20 के लिए निर्धारित सीमा से ₹4.22 करोड़ और 2020-21 के लिए ₹20.05 करोड़ तक अधिक थी।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में कहा कि 2017-19 तक सौंपे गए मार्गों को 2019-20 में चालू किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप वीजीएफ बहिर्वाह में वृद्धि हुई। वर्ष 2020-21 के संबंध में, यह संकेत

दिया गया था कि कोविड-19 महामारी के कारण, वीजीएफ संग्रह प्रभावित हुआ।

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के मद्देनजर देखा जा सकता है कि चयनित एयरलाईन प्रचालकों को इस धारणा के साथ मार्ग सौपे गए थे कि इसे समय पर चालू किया जाएगा और वीजीएफ का भुगतान तीन साल की अवधि के लिए किया जाएगा। तदनुसार, योजना के प्रावधान को ध्यान में रखा जाना चाहिए था। इसके अलावा, कोविड ने क्षेत्रीय संपर्क निधि में अंतर्वाह के साथ-साथ चयनित एयरलाईन प्रचालकों को वीजीएफ के वितरण को भी प्रभावित किया।

तथ्य यह है कि योजना के दिशा-निर्देशों की अवहेलना करते हुए चयनित एयरलाईन प्रचालकों को संवितरण किया गया था[42]।

4.7 अधिशेष निधियों का शीघ्र निवेश

प्रारंभ में, आरसीएस प्रचालनों की संख्या कम थी, जिसके परिणामस्वरूप एकत्रित क्षेत्रीय संपर्क निधि उदग्रहण चयनित एयरलाईन प्रचालकों को वीजीएफ के रूप में भुगतान की गई राशि से अधिक थी। इसलिए, क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास खाते में पर्याप्त धन जमा किया गया था। इसे ध्यान मे रखते हुए, क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास के न्यासी बोर्ड ने अपनी तीसरी बैठक में (अप्रैल 2018) क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास बोर्ड के न्यासी को भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के सूचीबद्ध बैंकों से क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास बैंक खाते में पड़े अधिशेष धन के निवेश के लिए उद्धरण मंगाने और बैंक के साथ अधिशेष धन का निवेश करने का निर्देश दिया, जो भी बैंक उच्चतम ब्याज दर प्रदान करता है। इस संबंध में, सार्वजनिक उद्यम विभाग के दिशानिर्देशों में (मई 2017) यह भी निर्धारित किया गया है कि अधिशेष निधियों को निष्क्रिय पड़े रहने से रोकने के लिए प्रबंधित किया जाना चाहिए और इसके बजाय, प्रतिफल उत्पन्न करना चाहिए। तदनुसार, प्रतिफल प्राप्त करने के लिए प्रयास किए जाने की आवश्यकता थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 31 मार्च 2018 तक क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास खाते में ₹316 करोड़ की राशि पड़ी हुई थी। हालांकि न्यासी बोर्ड ने (अप्रैल 2018) बैंकों से उद्धरणों के माध्यम से अधिशेष धन का निवेश करने का निर्देश दिया, लेकिन इस

[42] *मंत्रालय ने उड़ान-5.0 के योजना दस्तावेज़ में 30 प्रतिशत की सीमा को संशोधित (अप्रैल 2023) कर 40 प्रतिशत कर दिया है।*

विकल्प का पता लगाने की प्रक्रिया नौ महीने बाद (अर्थात जनवरी 2019 के दौरान) ही शुरू की गई थी और इस अवधि के दौरान राशि बचत बैंक खाते में रखी गई थी। हालांकि, प्रक्रियात्मक विलंब के कारण, प्रक्रिया मई 2019 में पूरी हो सकी और एक वर्ष की अवधि के लिए 6.70 प्रतिशत से 8.11 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ₹900 करोड़ (मई 2019) का निवेश किया गया। इस प्रकार, अधिशेष धन के निवेश में 13 महीने (अप्रैल 2018 से मई 2019 तक) का विलंब हुआ।

इसके बाद, बेहतर प्रतिफल प्राप्त करने के लिए उपलब्ध निधियों को समय पर निवेश करने के बजाय, यह देखा गया कि शेष अधिशेष निधियों के निवेश का अगला प्रस्ताव जून 2020 में ₹700 करोड़ का निवेश करने के लिए आगे बढ़ाया गया था। लेकिन प्रक्रियात्मक देरी के कारण इस संबंध में अंतिम निर्णय मार्च 2021 के महीने में (अर्थात, नौ महीने से अधिक की देरी के बाद) लिया गया था। इस प्रकार, निर्णय लेने में देरी और क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास की ओर से सक्रियता की कमी के परिणामस्वरूप बचत खाते में पड़े अधिशेष धन पर ₹11.28 करोड़[43] की राशि का लाभ प्राप्त करने का अवसर खो दिया गया।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने जवाब (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में प्रक्रियात्मक देरी को यह कहते हुए समझाया कि चूंकि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिशेष निधि के निवेश के लिए अपनी जोखिम सीमा को संशोधित करने की प्रक्रिया में था और उसके बाद बोली वैधता अवधि के दौरान न्यासी बोर्ड की अनुपलब्धता के कारण निवेश प्रक्रिया को छोड़ दिया गया था।

जवाब को इस तथ्य के मद्देनजर देखा जाना चाहिए कि संशोधित जोखिम सीमा के अभाव में, निधि को पूर्व-संशोधित सीमाओं के अंतर्गत निवेश किया जाना चाहिए था। इसके अलावा, बोर्ड के सदस्यों या कोरम की उपलब्धता क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास/ नागर विमानन मंत्रालय द्वारा सुनिश्चित की जानी अपेक्षित है।

---

[43] ***फ्लेक्सी जमा के तहत ₹316 करोड़ पर अर्जित ब्याज 6.80 प्रतिशत की दर से था, जबकि सावधि जमा प्राप्तियों में निवेश करके, 7.15 प्रतिशत की दर से ब्याज (यानी, इसी अवधि के दौरान रखे गए एफडीआर में एएआई द्वारा अर्जित ब्याज दर) प्राप्त किया जा सकता था। तदनुसार, अप्रैल 2018 से मई 2019 की अवधि के लिए ब्याज हानि की गणना के लिए 0.35 प्रतिशत के अंतर पर विचार किया गया था। इसी तरह, न्यास ने ₹700 करोड़ पर फ्लेक्सी जमा के तहत 5.5 प्रतिशत की दर से ब्याज अर्जित किया है, जबकि 7.42 प्रतिशत की दर से ब्याज (यानी ब्याज की दर जिस पर न्यास द्वारा ₹900 करोड़ की मौजूदा एफडीआर का निवेश किया गया था) जून 2020 से मार्च 2021 की अवधि के दौरान प्राप्त किया जा सकता था।***

अध्याय V
योजना का कार्यान्वयन

যোৰহাট বিমান কোঠ
जोरहाट हवाई अड्डा
JORHAT AIRPORT
Departure
Parking

अध्याय V
योजना का कार्यान्वयन

क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस) के विकास के दौरान, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और सिविल एन्क्लेव की हवाई पट्टियों/हवाई अड्डों जो अल्पप्रचालित/अप्रचालित थे, के पुनरुद्धार की आवश्यकता केंद्रीय बजटीय सहायता के द्वारा अनुभव की गई थी, क्योंकि एयरलाइनों से इन स्थानों से आरसीएस उड़ानें संचालित करने की मांग हो सकती थी । तदनुसार मत्रिमंडल द्वारा अनुमोदित राष्ट्रीय नागरिक उड्डयन नीति 2016 के अंतर्गत, यह परिकल्पना की गई थी कि अल्पप्रचालित/अप्रचालित हवाई अड्डों के पुनरुद्धार द्वारा आरसीएस को लागू किया जाएगा।

आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति (सीसीईए) ने दिसंबर 2018 तक ऐसे हवाई अड्डों को पुनर्जीवित/विकसित करने की शर्त के साथ नागर विमानन मंत्रालय को ₹4,500 करोड़ (50 अल्पप्रचालित/अप्रचालित हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों के पुनरुद्धार/उन्नयन के लिए) की एकमुश्त बजटीय सहायता का अनुमोदन (मार्च 2017) दिया । अनुमोदन देते समय सीसीईए ने निर्देश दिया कि इन हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों की पहचान करने और उनके समयबद्ध कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए एक उपयुक्त तंत्र स्थापित किया जाए।

आरसीएस योजना को लागू करने की जिम्मेदारी नागर विमानन मंत्रालय द्वारा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को सौंपी गई थी। योजना के सुचारू रूप से कार्यान्वयन और योजना के निष्पादन हेतु आवश्यक कार्यों[44] को पूरा करने के लिए, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने एक समर्पित आरसीएस प्रकोष्ठ की स्थापना (सितंबर 2016) की जिसे नागर विमानन मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में रखा गया था। आरसीएस प्रकोष्ठ ने खुली बोली प्रक्रिया के माध्यम से मार्गों के लिए प्रस्ताव आमंत्रित किए। बोलियों का मूल्यांकन मूल्यांकन समिति[45] द्वारा किया गया था और अंतिम अनुमोदन के लिए

[44] ***रुचि पत्र आमंत्रित करना, संभावित बोलीदाताओं से आवेदन प्राप्त करना, निविदा दस्तावेज तैयार करना, अनुमोदन के लिए निविदा प्रक्रिया, बोलियों का मूल्यांकन, कार्य सौंपना, क्षेत्रीय संपर्क निधि का प्रबंधन, वीजीएफ का संवितरण और योजना की निगरानी।***

[45] ***मूल्यांकन समिति में कार्यकारी निदेशक (आरसीएस सेल), एएआई, निदेशक (घरेलू परिवहन), नागर विमानन मंत्रालय, कार्यकारी निदेशक (वित्त), एएआई और कार्यकारी निदेशक (हवाई यातायात प्रबंधन), एएआई शामिल हैं।***

आरसीएस अनुमोदन समिति[46] को भेजा गया था। अनुमोदन के उपरांत, चयनित एयरलाइन प्रचालकों को मार्ग आबंटित किए गए थे। उड़ान-1, 2 और 3 के अंतर्गत बोली के चार[47] दौरों के माध्यम से कार्यान्वयन एजेंसी (अर्थात भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण) द्वारा कुल 774 मार्ग आबंटित किए गए थे।

लेखापरीक्षा ने सीसीईए से अनुमोदन प्राप्त करने की प्रक्रिया, सीसीईए द्वारा स्वीकृत बजटीय सहायता के उपयोग, योजना के कार्यान्वयन और नागर विमानन मंत्रालय, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और चयनित एयरलाइन ऑपरेटर की संबंधित भूमिकाओं की समीक्षा की। लेखापरीक्षा की टिप्पणियों को आगामी अनुच्छेद में विस्तृत रूप से वर्णित किया गया है:

5.1 बुनियादी ढांचे का विकास

5.1.1 आरसीएस हवाई अड्डे का पुनरुद्धार

(i) परियोजनाओं की योजना और कार्यान्वयन

आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति (सीसीईए) द्वारा प्राप्त अनुमोदन (मार्च 2017) के अनुसार, दिसंबर 2018 तक 50 हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों का पुनरुद्धार/विकास किया जाना था। यह प्रति हवाई अड्डे ₹ 90 करोड़ की भारित औसत लागत पर आधारित था। फिर भी 50 हवाई अड्डों के लिए ₹ 4,500 करोड़ के अनुमोदन की तुलना में, दिसंबर 2018 तक आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति द्वारा परिकल्पित 50 हवाई अड्डों में से, ₹219.41 करोड़ की लागत से केवल 27 हवाई अड्डे विकसित/ पुनरुद्धार किए जा सके। बाद में, उड़ान-3 तक अनुमानित राशि ₹4,246 करोड़ के मुकाबले मार्च 2023 तक कुल व्यय ₹ 3,351 करोड़ (79 प्रतिशत) था।

नागर विमानन मंत्रालय ने ₹ 4,500 करोड़ के अनुमोदित बजटीय सहायता के भीतर पहले से अनुमोदित 50 हवाई अड्डों के अलावा अधिक हवाई अड्डों के पुनरुद्धार के लिए सीसीईए की मंजूरी लेने के लिए एक और मंत्रिमंडलीय नोट (फरवरी 2019) पेश किया। आगे, निधि का उपयोग करने के लिए मार्च 2022 के अंत तक का समय भी

---

[46] आरसीएस अनुमोदन समिति में अध्यक्ष - एएआई, संयुक्त सचिव (घरेलू परिवहन), नागर विमानन मंत्रालय, नागरिक उड्डयन महानिदेशक (डीजीसीए) के प्रतिनिधि, डीजीसीए के एयरलाईनों / परिवहन विंग से एक अतिरिक्त प्रतिनिधि, एएआई के सदस्य (वित्त) और नागर विमानन मंत्रालय के वित्त प्रभाग से एक प्रतिनिधि शामिल हैं।

[47] बोली का पहला दौर अक्टूबर 2016 में, दूसरा दौर अगस्त 2017 में, तीसरा दौर अक्टूबर 2018 में और चौथा दौर फरवरी 2019 में आमंत्रित किया गया था।

उसी आधार पर मांगा गया था कि हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों के विकास की अवधि लंबी होती है, जिसके लिए लगभग 2-3 वर्ष का समय चाहिए। सीसीईए ने (मार्च 2019) निम्नलिखित के लिए अनुमोदन प्रदान किया:

- अल्पप्रचालित/अप्रचालित हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों के पुनरुद्धार, के अलावा सभी हेलीपैडों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों के विकास को शामिल करना ।
- मार्च 2022 तक आरसीएस बोली प्रक्रिया के माध्यम से पहचाने जाने वाले और अधिक हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों/हेलीपैडों/हेलीपोर्टों का पुनरुद्धार/विकास;
- आरसीएस बोली के पहले और दूसरे दौर के दौरान चिन्हित हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों के संबंध में निधियों के उपयोग हेतु समय का विस्तार 2018, जैसा कि पहले अनुमोदित दिया गया था, के बजाय मार्च 2020 के अंत तक किया गया; और
- ₹4,500 करोड़ के समग्र बजटीय परिव्यय के अंतर्गत सुरक्षा और अग्नि उपकरण आदि की लागत को शामिल करना।

आरसीएस उड़ानों के लिए शुरू किए गए और जारी परिचालन के संदर्भ में हवाई अड्डों के विकास और उनके प्रदर्शन की स्थिति अध्याय 3 में तालिका 3.1 में दर्शाई गई है।

लेखापरीक्षा ने आगे निम्नलिखित का अवलोकन किया:

(क) पुनरुद्धार/विकास के द्वारा मार्च 2023 तक चिन्हित 139 हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों में से, उड़ान-3 (मार्च 2023) तक कुल व्यय ₹3,351 करोड़ (79 प्रतिशत) अनुमानित राशि ₹4,246 करोड़ में से, ₹4,500 करोड़ के बजटीय प्रावधान में से था।

(ख) मार्च 2023 तक, केवल 116 हवाई अड्डों/हेलीपोर्ट्स[48] में काम शुरू हो सका था, जिनमें से ₹2,599 करोड़ की लागत से 71 हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों में कार्य पूर्ण हो सका और परिचालन शुरू हो गया।

(ग) 68 हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों के पुनरुद्धार/विकास से संबंधित कार्य मार्च, 2023 तक भी पूर्ण नहीं किये जा किये । नागर विमानन मंत्रालय ने फिर से मार्च 2024 तक काम पूर्ण करने के लिए समय बढ़ाने की मांग

---

[48] ***116=139-23 अर्थात उड़ान-3 तक के 139 हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों में से, मार्च 2023 तक 23 हवाई अड्डों/हेलीपोर्ट्स/जल हवाई अड्डों में कोई खर्च नहीं किया गया।***

(मार्च 2022) की और वित्त मंत्रालय द्वारा (अप्रैल 2022) स्वीकृति प्रदान की गयी।

(घ) शेष 45 हवाईअड्डों/हेलीपोर्टों में ₹752 करोड़ के व्यय के बाद भी कार्य अभी भी पूर्ण होने के विभिन्न चरणों में प्रगति पर था।

(ङ) आगे, 71 हवाई अड्डों में से जहां परिचालन शुरू हुआ, ₹337 करोड़ की लागत से पुनर्जीवित 15 हवाई अड्डों/ हेलीपोर्टों में उड़ान परिचालन बंद कर दिया गया।

इस प्रकार, मार्च 2023 के अंत तक ₹2,262 करोड़ में उच्चीकृत किए गए केवल 56 हवाई अड्डे/हेलीपोर्ट/जल हवाई अड्डे प्रचालन में थे।

नागर विमानन मंत्रालय ने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) दिया कि दिसंबर 2018 तक 34 हवाई अड्डे परिचालित कर दिये गये थे। इन हवाई अड्डों की विकास/लाइसेंस प्रक्रिया प्रक्रियाधीन थी और हवाई अड्डों के विकास की अवधि लंबी होती है। कोविड-19 महामारी और आरसीएस हवाई अड्डों पर अग्नि और सुरक्षा उपकरणों की खरीद/स्थापना सहित विभिन्न कारक विकास कार्य में देरी करते हैं। विकास हेतु हवाई अड्डों की पहचान करने का निर्णय राष्ट्रीय नागरिक उड्डयन नीति 2016 के पैरा 4 डी और मार्च 2019 में सीसीईए की मंजूरी के अनुसार मांग पर आधारित है। इच्छुक एयरलाइन सम्यक तत्परता और वाणिज्यिक व्यवहार्यता के साथ उड़ान के अंतर्गत बोली लगाते समय बोली प्रस्तुत करती है। इस प्रकार उड़ान योजना के अंतर्गत प्रदान किए गए हवाईअड्डों के लिए प्रक्रिया न्यायोचित है।

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति के नोट में परिकल्पित विकास के लिए निर्धारित 50 हवाई अड्डों में से, दिसंबर 2018 तक केवल 27 प्रचालित थे, जबकि नागर विमानन मंत्रालय द्वारा संदर्भित 34 हवाई अड्डे बाद में जोड़े गए और दिसंबर 2018 तक संचालित हवाई अड्डे भी शामिल हैं। मार्च 2019 में सीसीईए के अनुमोदन से तीन साल से अधिक की अवधि के बाद भी शेष 73 हवाई अड्डों को विकसित करने में देरी की।

इसके अलावा, राष्ट्रीय नागरिक उड्डयन नीति के पैरा 4 (डी) के अनुरूप हवाई अड्डों की विकास हेतु पहचान के लिए राज्य सरकारों से कोई इनपुट नहीं लिया गया था।

(ii) विकसित किए जाने वाले हवाईअड्डों की पहचान

योजना के निर्माण से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा में पाया गया कि प्रति हवाई अड्डे ₹90 करोड़ के परिव्यय को मानते हुए 50 हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों को पुनरुद्धार करने की नीति बिना किसी लागत विश्लेषण के तैयार की गई थी। मार्च 2023 तक, 139 हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों के लिए औसत स्वीकृत लागत ₹30.55 करोड़ प्रति हवाई अड्डा/हवाई पट्टी थी, जो प्रति हवाई अड्डा/हवाई पट्टी ₹90 करोड़ की स्वीकृत लागत से बहुत कम है। इस प्रकार, हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों के पुनरुद्धार के लिए ₹4,500 करोड़ के वित्तीय परिव्यय का आकलन किसी व्यवहार्यता अध्ययन सह लागत विश्लेषण पर आधारित नहीं था।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि बाद में पुनरुद्धार/विकास के दायरे में जोड़े गए हवाई अड्डों/हेलीपोर्ट्स/जल हवाई अड्डों की भी बिना किसी निश्चित लागत अनुमान के योजना बनाई गई थी।

इस प्रकार, विकसित किए जाने वाले हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों की संख्या, हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों के विकास के लिए आवश्यक बजटीय संसाधनों और पूर्ण होने के लिए आवश्यक समय के संदर्भ में नागर विमानन मंत्रालय की ओर से त्रुटिपूर्ण योजना स्पष्ट है।

नागर विमानन मंत्रालय ने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) दिया कि इस योजना के लिए ₹4,500 करोड़ का वित्तीय परिव्यय राष्ट्रीय नागर विमानन नीति के अनुच्छेद 4 डी में उल्लिखित सांकेतिक लागत पर आधारित था। लागू होने के समय, अत्यंत मितव्ययिता का प्रयोग किया गया और प्रचालन के लिए केवल आवश्यक मदों को ही मंजूरी दी गई थी। 34 हेलीपोर्ट और 13 जल हवाई अड्डों का विकास हवाई अड्डों की तरह लागत गहन नहीं है। योजना का दायरा बढ़ाने का निर्णय निर्धारित मानदंडों और सिद्धांतों के अनुसार किया गया है। हवाई अड्डों के विकास/उन्नयन में लगने वाली लंबी अवधि को ध्यान में रखते हुए समय बढ़ाने की मांग की गई थी। यह भी उल्लेख किया गया था कि उड़ान के अंतर्गत हवाई अड्डों को आवंटित मार्गों के आधार पर अतिरिक्त 100 हवाई अड्डों को समायोजित करने के लिए दायरा और बढ़ाया गया था। आगे, निष्पादन में विलंब के विभिन्न कारणों अर्थात् उड़ान के अंतर्गत हवाईअड्डों का दूरस्थ स्थान पर होना, भूमि की उपलब्धता/अधिग्रहण में विलंब, सांविधिक स्वीकृतियां प्राप्त करने में विलंब आदि का भी उल्लेख किया गया था।

नागर विमानन मंत्रालय ने स्वीकार किया कि ₹90 करोड़ का प्रारंभिक परिव्यय केवल एक सांकेतिक लागत थी, इस प्रकार यथार्थवादी आधार पर इसका अनुमान नहीं लगाया गया था। प्रबंधन का उत्तर कि आरसीएस परिचालन को ध्यान में रखते हुए अत्यंत मितव्ययिता का प्रयोग किया गया और केवल आवश्यक वस्तुओं की ही मंजूरी दी गई, केवल कम सुविधाओं वाले हवाई अड्डे[49]/हवाई पट्टियां विकसित करने की आवश्यकता थी। मार्च 2023 तक चार साल से अधिक की अवधि के बाद भी संबंधित हवाई अड्डों को विकसित करने में असमर्थता लंबी अवधि के अलावा कार्यान्वयन एजेंसी की ओर से देरी का संकेत दिया। नागर विमानन मंत्रालय द्वारा दो वर्ष की अवधि को भी निर्माण की पूर्ण अवधि के रूप में माना गया था और इसी खंड 3.15.4.3 के आधार पर अतिरिक्त निष्पादन गारंटी से संबंधित मद को योजना में शामिल किया गया था। आगे, बढे हुए अनुमान ने नागर विमानन मंत्रालय को उसी बजटीय प्रावधान के अंदर बाद में विकसित किए जाने वाले हवाई अड्डों की एक बड़ी संख्या पर विचार करने की अनुमति दी। उपकरणों की लागत को बाद में अर्थात मार्च 2019 में परियोजना की लागत में भी शामिल किया गया था।

निष्पादन में देरी के संबंध में, नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि उड़ान-1 (मार्च 2017) के तहत पहचाने गए हवाई अड्डों में से भी मार्च 2023 तक (यानी छह साल से अधिक के बाद) 7 हवाई अड्डों पर परिचालन शुरू नहीं हो सका। .

सिफारिश 9

प्राप्त अनुभव के आलोक में व्यवहार्यता अध्ययन के आधार पर निरंतर संचालन के लिए हवाईअड्डों के पुनरुद्धार/विकास के लिए पहचान हेतु एक बेहतर तंत्र तैयार किया जाना चाहिए। जमीनी हकीकत और व्यावहारिक समयसीमा को देखते हुए आरसीएस हवाईअड्डों के लिए बजट अनुमानों की समीक्षा की जानी चाहिए।

(iii) कुशीनगर आरसीएस हवाई अड्डे का उपयोग

उड़ान-3 के अंतर्गत कुशीनगर हवाई अड्डे को एक आरसीएस हवाई अड्डे के रूप में चिन्हित किया गया था और बाद में मैसर्स टर्बो एविएशन प्राइवेट लिमिटेड को मार्ग

[49] *सुरक्षा और संरक्षा उपायों से समझौता किए बिना हवाईअड्डे को परिचालन में लाने के लिए हवाईअड्डे पर आवश्यक सेवाएं प्रदान करने के रूप में नो फ्रिल हवाईअड्डे को परिभाषित किया गया है।*

आवंटित (मार्च 2019) किया गया था। मार्ग आवंटित करने के बाद, 25 नवंबर 2019 को आरसीएस परिचालन के लिए कुशीनगर हवाई अड्डे को विकास के लिए ₹7.45 करोड़ का प्रशासनिक अनुमोदन दिया गया था।

तदनुसार, कुशीनगर हवाई अड्डे के मौजूदा टर्मिनल भवन के संशोधन/परिवर्तन से संबंधित कार्य आवंटित (फरवरी 2020) किया गया और ₹5.19 करोड़ खर्च करने के बाद पूर्ण (अक्टूबर 2020) हुआ।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि संशोधन/परिवर्तन के बाद 31 अक्टूबर 2020 से मार्च 2022 तक एक भी दिन के लिए टर्मिनल भवन का उपयोग नहीं किया जा सका। इस दौरान नए अंतरिम टर्मिनल भवन के निर्माण का कार्य आवंटित किया गया (अगस्त 2020) था और आरसीएस बजटीय सहायता से ₹17.34 करोड़ की लागत से पूर्ण (मार्च 2021) हुआ क्योंकि कुशीनगर हवाई अड्डे को एक अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के रूप में विकसित करने की योजना थी। बाद में, कुशीनगर हवाई अड्डे से नए अंतरिम टर्मिनल भवन का परिचालन नवंबर 2021 में शुरू किया गया था।

निस्संदेह, मौजूदा टर्मिनल भवन पर आरसीएस बजटीय सहायता से ₹5.19 करोड़ की राशि व्यय की गई, जिसका आरसीएस परिचालन के लिए उपयोग नहीं किया जा सका और इसके पूर्ण होने के बाद से अप्रयुक्त पड़ा रहा।

नागर विमानन मंत्रालय ने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) दिया कि आरंभ में, आरसीएस के अंतर्गत घरेलू उड़ान परिचालन के लिए मौजूदा पुराने टर्मिनल भवन को बदलने की योजना बनाई गई थी। हालाँकि, जब मौजूदा पुराने टर्मिनल भवन के नवीकरण और संशोधन से संबंधित कार्य प्रगति पर था, नागर विमानन मंत्रालय द्वारा कुशीनगर हवाई अड्डे से अंतरराष्ट्रीय उड़ानें शुरू करने का निर्णय लिया गया था। तदनुसार, अप्रवासन, सीमा शुल्क, कन्वेयर बेल्ट और अंतर्राष्ट्रीय एसएचए आदि जैसी अंतरराष्ट्रीय उड़ानों को समायोजित करने की सुविधाओं के साथ अंतरिम टर्मिनल भवन की योजना बनाई गई थी और इसका निर्माण किया गया था। इस अंतरिम टर्मिनल भवन से अक्टूबर 2021 में अंतरराष्ट्रीय उड़ानें शुरू हुईं। पुराने टर्मिनल भवन का उपयोग विमानन से संबंधित उद्देश्यों के लिए किया जाएगा।

नागर विमानन मंत्रालय ने पुष्टि की कि आरसीएस बजटीय सहायता से बनाए गए बुनियादी ढांचे (अर्थात पुराने टर्मिनल भवन) पर व्यय की गई ₹5.19 करोड़ की राशि

का उपयोग आरसीएस परिचालन के लिए नहीं किया गया ।

इस प्रकार, तथ्य यह है कि बजटीय संसाधनों से ₹5.19 करोड़ व्यय करने के बाद बनाई गई परिसंपत्तियां दोषपूर्ण योजना के कारण अप्रयुक्त रहती हैं।

(iv) बजटीय सहायता से किया गया व्यय

आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति (14 फरवरी 2017) के नोट के अनुच्छेद 3.7 के अनुसार, संबंधित हवाई अड्डों के मालिक अपने स्वयं के संसाधनों के माध्यम से हवाई अड्डों और हवाई अड्डे से इतर गतिविधियों के साथ हवाई अड्डे का परिचालन और रखरखाव करना जारी रखेंगे। उड़ान-1 के दौरान पंतनगर हवाई अड्डे के संबंध में मार्ग प्रदान किए जाने के परिणामस्वरूप, आरसीएस उड़ान के लिए बजटीय सहायता से हवाई अड्डे के विकास के लिए ₹9.55 करोड़ की राशि का उपयोग (मार्च 2021 तक) किया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि ₹9.55 करोड़ में से, 0.45 करोड़ रुपये की राशि विद्युत और यांत्रिक स्थापना के वार्षिक मरम्मत रखरखाव और परिचालन, वातानुकूलक की वार्षिक मरम्मत रखरखाव, वाटर कूलर, अबाधित ऊर्जा आपूर्ति, अग्नि संसूचन और अलार्म सिस्टम, डीजी सेट पर व्यय की गई थी। चूंकि उपर्युक्त व्यय मंत्रिमंडल के अनुमोदन के अनुसार हवाई अड्डे के स्वामी द्वारा किया जाना था, आरसीएस के अंतर्गत उपर्युक्त व्यय की अनुमति देने के लिए कार्यान्वयन एजेंसी की कार्रवाई आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति के अनुमोदन के प्रावधानों का उल्लंघन है।

नागर विमानन मंत्रालय ने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) दिया कि आरसीएस हवाई अड्डों (उपकरणों सहित) के उन्नयन/पुनरुद्धार के लिए एकमुश्त व्यय की अनुमति दी गई थी। यदि कोई व्यय गलती से मरम्मत और रखरखाव शीर्ष में दर्ज किया गया है तो उसे ₹ 4,500 करोड़ की आवंटित निधियों में भेजा जाएगा।

मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि परिचालन और वार्षिक मरम्मत रखरखाव से संबंधित व्यय आवर्ती प्रकृति के थे और आरसीएस परिचालन को सुविधाजनक बनाने के लिए उपकरणों के उन्नयन/पुनरुद्धार से संबंधित नहीं थे।

5.1.2 आरसीएस हेलीपोर्ट्स का पुनरुद्धार

आरसीएस के अंतर्गत, हेलीपोर्टों के पुनरुद्धार और विकास के माध्यम से हेलीपोर्ट मार्गों

के परिचालन की भी परिकल्पना की गई थी ताकि दूर-दराज और दूरदराज के क्षेत्रों को सम्बद्धता प्रदान की जा सके। हेलीकॉप्टर उड़ान की अवधि को ध्यान में रखते हुए, मानक अंतराल वित्त पोषण (वीजीएफ) सीमा विभिन्न अवधियों के लिए निर्धारित की गई थी और योजना दस्तावेज में शामिल की गई थी। उड़ान-1 (अक्टूबर 2016) के अंतर्गत हेलीकॉप्टर परिचालकों से परिचालन शुरू करने के लिए कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी। तदनुसार, हेलीकॉप्टर परिचालन के लिए संशोधित और बढ़ी हुई वीजीएफ सीमा को उड़ान-2 (अगस्त 2017) में शामिल किया गया था। परिणामस्वरूप, प्राप्त प्रतिक्रियाओं के आधार पर, 31 हेलीपैड/हेलीपोर्ट को जोड़ने वाले 83 हेलीकॉप्टर मार्ग चार[50] हेलीकॉप्टर परिचालकों को आवंटित (मार्च 2023) किए गए। लेखापरीक्षा के दौरान, हेलीपोर्टों की पहचान, मार्गों को आवंटित करने और हेलीपोर्टों के पुनरुद्धार/हेलीपोर्टों के विकास की समीक्षा की गई, और निम्नलिखित देखा गया था।

(i) विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तैयार करने में विलंब

चूंकि अधिकांश हेलीपैड/हेलीपोर्ट प्रचालन शुरू करने के लिए तैयार नहीं थे या नागर विमानन महानिदेशालय की लाइसेंसिंग संबंधित आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर रहे थे, नागर विमानन मंत्रालय ने पवन हंस लिमिटेड, भारत सरकार का सार्वजनिक क्षेत्र का एक उपक्रम को आरसीएस-उड़ान 2 के अंतर्गत आच्छादित किए गए सभी हेलीपैडों के विकास के लिए नोडल एजेंसी के रूप में नियुक्त (फरवरी 2018) किया ताकि लाइसेंसिंग और सुरक्षा पहलुओं को आच्छादित करने वाली नियामक आवश्यकताओं के अनुपालन को सुविधाजनक बनाया जा सके।

पवन हंस लिमिटेड ने 31 हेलीपोर्टों के विकास के लिए ₹325 करोड़ की राशि का अनुमान (मई 2018) लगाया। परिणास्वरूप, पवन हंस लिमिटेड ने मैसर्स राइट्स लिमिटेड के साथ आरसीएस उड़ान-2 के अंतर्गत पांच राज्यों अर्थात हिमाचल प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, असम, उत्तराखंड और मणिपुर में हेलीपोर्टों के विकास के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट को तैयार करने और परियोजना प्रबंधन एवं परामर्श सेवाओं के लिए ₹8.25 करोड़ का अनुबंध (मई 2018) नामांकन के आधार पर यानी एमओसीए द्वारा अधिसूचित आरसीएस योजना के कार्यान्वयन के मद्देनजर 'कार्य की तत्कालिकता' का हवाला देते हुए बिना निविदाएं बुलाए दिया गया। कार्य शुरू होने की निर्धारित तिथि

---

[50] *(i पवन हंस लिमिटेड, (ii) मैसर्स हेरिटेज एविएशन प्राइवेट लिमिटेड (iii) मैसर्स स्काईवन प्राइवेट लिमिटेड और (iv) हेलिगो चार्टर प्राइवेट लिमिटेड।*

31 मई 2018 थी जबकि कार्य पूर्ण होने की निर्धारित तिथि 15 अगस्त 2018 थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि नवंबर 2018 तक मैसर्स राइट्स लिमिटेड/पवन हंस लिमिटेड द्वारा एक भी विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तैयार नहीं की गई थी। इस प्रकार, कार्य के निष्पादन में देरी ने उस कार्य के उद्देश्य को विफल कर दिया जो नामांकन आधार पर दिया गया था। विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तैयार करने में विलंब के कारण मैसर्स राइट्स की ओर से और स्थान की अनुपलब्धता दोनों के कारण पाए गए। 30 हेलीपैड/हेलीपोर्टों के संबंध में विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन केवल दिसंबर 2018 से फ़रवरी 2023 के दौरान अर्थात चार से 54 महीने की देरी के साथ तैयार की जा सकी।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि मैसर्स पवन हंस लिमिटेड ने हेलीपैड/हेलीपोर्टों की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए मैसर्स राइट्स को ₹27.50 लाख प्रति हेलीपोर्ट/हेलीपैड की दर से भुगतान किया, जबकि बदले में पवन हंस लिमिटेड ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से प्रति हेलीपोर्ट/हेलीपैड ₹40 लाख की राशि वसूली। इस प्रकार, पवन हंस लिमिटेड को मैसर्स राइट्स को भुगतान की गई राशि के अतिरिक्त ₹12.50 लाख अर्थात 45.45 प्रतिशत की अतिरिक्त राशि वसूलते हुए पाया गया। पवन हंस लिमिटेड द्वारा वसूले जा रहे परामर्श शुल्क असामान्य रूप से उच्च थे, विशेष रूप से नागर विमानन मंत्रालय के 15 नवंबर 2016 के आदेश के संदर्भ में जिसने कार्यान्वयन एजेंसी अर्थात भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को केवल 5 प्रतिशत[51] प्रशासनिक शुल्क की अनुमति दी।

पवन हंस लिमिटेड ने अपने उत्तर (फरवरी 2022) में कहा कि नागर विमानन मंत्रालय को भेजे गए बजट में परामर्श शुल्क का अनुमान लगाया गया था और परिणास्वरूप पवन हंस लिमिटेड को, जैसा कि दावा किया गया था, नागर विमानन मंत्रालय/कार्यान्वयन एजेंसी से प्रतिपूर्ति हो रही थी।

फिर भी, तथ्य यह है कि हेलीपोर्ट्स के लिए नोडल एजेंसी अर्थात पवन हंस लिमिटेड अत्यधिक उच्च परामर्श शुल्क वसूल रही थी। आगे, हालांकि कार्य की तात्कालिकता को देखते हुए कार्य को नामांकन के आधार पर सौंपा गया था लेकिन फिर भी एक भी

[51] ***नागर विमानन मंत्रालय ने आरसीएस उड़ान के लिए कार्यान्वयन एजेंसी अर्थात एएआई को प्रशासनिक शुल्क के रूप में प्रति माह एकत्र की गई कुल क्षेत्रीय सम्बद्धता फंड राशि का पांच प्रतिशत तय करने का निर्णय लिया।***

विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन निर्धारित समय सीमा के भीतर तैयार नहीं की गई थी जैसा कि आवंटित पत्र में दर्शाया गया था ।

नागर विमानन मंत्रालय ने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) दिया कि पवन हंस लिमिटेड की आंतरिक गृह क्षमता और परियोजना में शामिल तात्कालिकता के कारण, विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तैयार करने का कार्य नामांकन के आधार पर मैसर्स राइट्स को कार्य सौंपा गया था क्योंकि इस विशेष क्षेत्र में देश में बहुत सीमित डोमेन विशेषज्ञता उपलब्ध है और मैसर्स राइट्स देश में परिवहन क्षेत्र में परामर्श क्षेत्र में काम करने वाले प्रतिष्ठित केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों में से एक है। उत्तर में यह स्वीकार किया गया था कि विस्तृत परियोजना प्रतिवेदनों को तैयार करने में अनुमान से अधिक समय लगा लेकिन विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तैयार करने में विलंब के कारण पूरी तरह से औचित्यपूर्ण थे और मैसर्स राइट्स के नियंत्रण से बाहर थे। उसके अलावा, विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तैयार करने में विलंब के विभिन्न कारण (स्थलों को अंतिम रूप न देना/उपलब्धता, भारी वर्षा, वर्षा के दौरान भूस्खलन और प्रस्तावित स्थलों में परिवर्तन) मैसर्स राइट्स के नियंत्रण से बाहर थे। जहां तक मैसर्स राइट्स को प्रत्येक स्थान के लिए ₹27.50 लाख के अलावा वस्तु एवं सेवा कर के भुगतान का संबंध है और पवन हंस लिमिटेड द्वारा नागर विमानन मंत्रालय से प्रत्येक स्थान के लिए ₹40 लाख का दावा किया गया है, यह प्रस्तुत किया गया था कि पवन हंस लिमिटेड द्वारा विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तैयार करने की प्रक्रिया के दौरान पवन हंस लिमिटेड के अधिकारियों के स्थल दौरों सहित विस्तृत परियोजना प्रतिवेदनों को उचित रूप से अंतिम रूप देने के लिए बहुत प्रयास और व्यय किए गए थे।

नागर विमानन मंत्रालय के जवाब को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि हालांकि मैसर्स राइट्स को कार्य आवंटित (मई 2018) करते समय 31 में से 13 स्थल उपलब्ध थे, लेकिन अगस्त 2018 (पूरा होने की निर्धारित तिथि) तक एक भी विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तैयार नहीं किया जा सका। नागर विमानन मंत्रालय द्वारा बताए गए अन्य कारणों के अतिरिक्त मैसर्स राइट्स और पवन हंस लिमिटेड की ओर से देरी हुई। नोडल एजेंसी अर्थात् मैसर्स पवन हंस लिमिटेड द्वारा अत्यधिक उच्च परामर्श प्रभार वसूले गए थे।

(II) हेलीपोर्ट्स की तैयारी के बिना मार्गों का आवंटन

जारी किए गए ई-प्रस्ताव आमंत्रित करने वाले नोटिस के प्रति प्राप्त प्रतिक्रियाओं के

आधार पर, जनवरी 2018 में चार हेलीकॉप्टर परिचालकों (पवन हंस लिमिटेड, हेरिटेज, हेलिगो और स्काईवन) को 31 हेलीपैड/हेलीपोर्ट को जोड़ने वाले 83 मार्गों के लिए लेटर ऑफ अवार्ड आवंटित किए गए। आवंटित पत्र के अनुसार, नागर विमानन महानिदेशालय की नागर विमानन आवश्यकता[52] के अनुरूप हेलीपोर्टों के प्रचालन के लिए नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा आरसीएस हेलीपोर्टों के अनुज्ञप्ति सहित तैयारी अथवा लेटर ऑफ अवार्ड जारी होने की तारीख से छह महीने के भीतर जो भी बाद में हो, मार्गों पर प्रचालन आरंभ करना अपेक्षित था। हेलीपोर्ट के विकास और नागर विमानन महानिदेशालय से अनुज्ञप्ति प्राप्त करने में होने वाली देरी पर विचार करते हुए, नियामकों, राज्यों और हितधारकों के साथ विचार-विमर्श के बाद, नागर विमानन मंत्रालय ने (नवंबर 2019) आरसीएस उड़ान -2 के अंतर्गत आवंटित किए गए मार्गों पर गैर-अनुसूचित हेलीकॉप्टर परिचालन को छह महीने की अंतरिम अवधि के लिए शुरू करने की अनुमति दी, परिणास्वरूप, इसे सितंबर 2023 तक बढ़ा दिया गया क्योंकि नागर विमानन महानिदेशालय से आवश्यक अनुज्ञप्ति संबंधित हेलीपोर्टों के पास उपलब्ध नहीं था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

क) जिन हेलीपैड/हेलीपोर्ट्स के लिए रूट प्रदान किए गए थे, वे परिचालन आरंभ करने के लिए तैयार नहीं थे और/या गैर-अनुसूचित परिचालनों के अंतर्गत आरसीएस परिचालन शुरू करने के लिए नागर विमानन मंत्रालय (नवंबर 2019) द्वारा प्रदान की गई छूट के बाद भी नागरिक उड्डयन महानिदेशालय की अनुज्ञप्ति की आवश्यकताओं को पूरा नहीं करते थे। आगे, मार्च 2023 तक, 34 मार्गों को जोड़ने वाले केवल नौ हेलीपैड पर परिचालन शुरू हो सका।

ख) धारचूला (उत्तराखंड) और मनाली (हिमाचल प्रदेश) के मामले में, प्रस्तावित स्थल के स्वामित्व वाली एजेंसियों से अपेक्षित अनुमति या मंजूरी प्राप्त नहीं की गई थी। फलस्वरूप, मार्च 2023 तक विकास कार्य शुरू नहीं किया जा सका।

ग) हिमाचल प्रदेश राज्य में स्थित दो हेलीपोर्ट नामत: रामपुर और नाथपाजाखरी अत्यंत

---

[52] नागर विमानन आवश्यकता में भारतीय क्षेत्र के बाहर हेलीकॉप्टर लैंडिंग क्षेत्रों में/वहां से प्रचालन करने वाले हेलीकॉप्टरों के लिए न्यूनतम सुरक्षा आवश्यकताओं और लाइसेंस प्राप्त एयरोड्रम/हेलीपोर्टों तथा ऐसे प्रचालनों के लिए हेलीकॉप्टर प्रचालकों द्वारा अपनाई जाने वाली प्रक्रियाओं का निर्धारण किया गया है।

निकट थे, इसलिए नाथपाजाखरी हेलीपोर्ट को 31 हेलीपोर्ट की सूची से हटा दिया गया था।

घ) शेष[53] 19 हेलीपोर्टों में से, विकास कार्य केवल चार हेलीपोर्टों अर्थात शिमला, बद्दी, ज़ीरो और वालोंग में पूर्ण किया गया था और शेष 15 हेलीपोर्टों के मामले में, या तो विकास कार्य शुरू नहीं किया गया था या प्रगति पर था।

इस प्रकार, विकसित किए जाने वाले हेलीपोर्ट की संख्या 31 के बजाय 30 बनी रही। इनमें से, नागर विमानन महानिदेशालय से लाइसेंसिंग आवश्यकताओं की छूट देने के बाद गैर-अनुसूचित परिचालनों के अंतर्गत मार्च 2023 तक, 34 मार्गों को जोड़ने वाले केवल नौ हेलीपोर्ट संचालित किए जा सके। अतः, यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि हेलीपोर्टों की तैयारियों की सीमा का पता लगाने का बुनियादी कार्य किए बिना नागर विमानन मंत्रालय द्वारा हेलीकॉप्टर मार्गों को आवंटन किया गया था। फलस्वरूप, पाँच वर्ष बीत जाने के बाद भी, आरसीएस योजना के अंतर्गत आवंटित किए गए अधिकांश हेलीपोर्ट (70 प्रतिशत) को परिचालित नहीं किया जा सका।

नागर विमानन मंत्रालय ने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) दिया कि पवन हंस लिमिटेड सहित अधिकांश हेलीकॉप्टर परिचालक गैर-अनुसूचित प्रचालन के अंतर्गत कार्य कर रहे हैं और अनुसूचित वाणिज्यिक प्रचालन के अधीन नहीं हैं। सभी प्रचालक अनुसूचित वाणिज्यिक प्रचालन अनुज्ञा-पत्र निर्गत करने के लिए नागर विमानन महानिदेशालय से संपर्क कर रहे हैं और इन प्रचालकों को अभी तक अनुसूची वाणिज्यिक प्रचालन अनुज्ञा-पत्र प्राप्त होना शेष है। नागर विमानन मंत्रालय ने यह भी कहा कि कार्य पूर्ण होने में विलंब के कारणों में भूमि अधिग्रहण/पहचान करने, सांविधिक स्वीकृति प्राप्त करने, दूरस्थ क्षेत्र में कार्य करने, कोविड-19 महामारी आदि में समय की भागीदारी शामिल है।

फिर भी, तथ्य यह है कि ₹62 करोड़ के व्यय वाले 30 हेलीपोर्टों में से इन 21 हेलीपोर्टों का पुनरुद्धार/उन्नयन जुलाई 2018 की निर्धारित पूर्णता तिथि के 4 साल 9 महीने बीत जाने के बाद भी पूर्ण नहीं किया जा सका।

---

[53] ***पहचान किए गए हेलीपोर्ट्स की कुल संख्या (नाथपाजाखरी को छोड़कर) 30 थी।इनमें से 9 गैर-अनुसूचित प्रचालन व्यवस्था के अंतर्गत प्रचालित थे, 2 हेलीपोर्टों के मामले में प्रस्तावित स्थल के स्वामित्व वाली एजेंसियों से हेलीपोर्टों के लिए स्वीकृति/अनुमति प्राप्त नहीं की गई थी। इस प्रकार, शेष हेलीपोर्ट 19 (मार्च 2023 तक) थे।***

(iii) निष्पादन बैंक गारंटी की वापसी

चयनित एयरलाइन प्रचालक समझौते के खंड 17 में प्रावधान दिया गया है कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा किसी उल्लंघन पर आंशिक रूप से या पूर्ण रूप से निष्पादन गारंटी को भुनाने का हकदार होगा जिसमें अनुबंध के अंतर्गत चूक की स्थिति भी शामिल है। इस संबंध में अनुपालन की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

(क) 24 जनवरी 2018 को "डिब्रूगढ़-लीलाबाड़ी-ईटानगर" मार्ग मैसर्स स्काई वन को आवंटित किया गया था। लेटर ऑफ अवार्ड की शर्तों के अनुसार, इन मार्गों पर प्रचालन आदेश पत्र अथवा तैयारी जारी होने की तारीख से छः माह के भीतर शुरू किया जाना था अर्थात नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा आरसीएस हेलीपोर्ट को लाइसेंस प्रदान करना, जो भी बाद में हो। चयनित एयरलाइन परिचालक अक्टूबर 2020 तक परिचालन शुरू करने में सक्षम नहीं था और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को सूचित (6 अगस्त 2021) किया गया कि कुछ प्रशासनिक और तकनीकी मुद्दों के कारण वे अपेक्षित हेलीकॉप्टरों को प्राप्त करने में सक्षम नहीं होंगे। उसके अतिरिक्त यह भी सूचित किया गया कि ईटानगर हेलीपोर्ट हेलीकॉप्टर परिचालन शुरू करने के लिए तैयार/ उपयुक्त नहीं था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि ईटानगर हेलीपोर्ट अरुणाचल प्रदेश सरकार के स्वामित्व में था और इस हेलीपोर्ट से गैर-अनुसूचित परिचालन किए जा रहे थे। इस प्रकार,चयनित एयरलाइन प्रचालक का यह तर्क कि हेलीपोर्ट तैयार/ उपयुक्त नहीं है, सही नहीं था, लेकिन फिर भी उसी पर विचार करते हुए, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने चयनित एयरलाइन परिचालक को ₹31.20 लाख की निष्पादन बैंक गारंटी (अक्टूबर 2021) जब्त करने के बजाय वापस कर दी, हालांकि चयनित एयरलाइन की चूक थी ।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर में (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) कहा कि चयनित एयरलाइन परिचालक को निष्पादन बैंक गारंटी लौटा दी गई थी क्योंकि उड़ान-2 योजना अनुसूचित वाणिज्यिक परिचालनों की अनुमति देती है, और जब तक नागर विमानन मंत्रालय/भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा कोई अन्य आदेश लागू नहीं किया जाता है, चयनित एयरलाइन परिचालकों से गैर-अनुसूचित परिचालनों के अंतर्गत परिचालन आरंभ करने की अपेक्षा/आवश्यकता नहीं की जा सकती है और इसलिए, ऐसा न करने के लिए दंडित नहीं किया जा सकता है। नागर विमानन मंत्रालय ने आगे कहा

कि चयनित एयरलाइन परिचालक को मार्ग परिचालित करने हेतु अधिकृत मार्गों को आवंटित करने के पश्चात अनुमत शर्तों को बदलने के लिए एयरलाइन पर दंड अधिरोपित करना उचित नहीं हो सकता।

नागर विमानन मंत्रालय का जवाब स्वीकार्य नहीं है क्योंकि नागर विमानन मंत्रालय ने अपने संप्रेषण (नवंबर 2019) के माध्यम से, हेलीकॉप्टरों के परिचालन हेतु शर्तों में ढील देकर आरसीएस-उड़ान-2 के अंतर्गत प्रदान किए गए मार्गों के लिए गैर-अनुसूचित परिचालन के तहत आरसीएस परिचालन की अनुमति दी जबकि चयनित एयरलाइन परिचालक का मार्ग रद्द करने का अनुरोध बाद में अक्टूबर 2020 के दौरान प्राप्त हुआ था। तथ्य यह है कि नागर विमानन महानिदेशालय से अनुज्ञप्ति प्राप्त न होने के बावजूद इस हेलीपोर्ट से गैर-अनुसूचित प्रचालन किए जा रहे थे, इसका भी खंडन नहीं किया गया था। मैसर्स स्काई वन अपेक्षित हेलीकॉप्टरों को प्राप्त करने में सक्षम नहीं था, इसलिए परिचालन शुरू नहीं हो सका।

(ख) मैसर्स हेरिटेज (चयनित एयरलाइन परिचालक) ने (अगस्त 2018) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के साथ चिन्यालीसौड़-सहस्त्रधारा, गौचर-सहस्त्रधारा और सहस्त्रधारा-गौचर मार्गों के लिए क्रमशः ₹10.22 लाख, ₹46.45 लाख और ₹24.78 लाख की निष्पादन बैंक गारंटी प्रस्तुत करने के बाद अनुबंध किए। चयनित एयरलाइन परिचालक ने 8 फरवरी 2020 को इन तीन मार्गों पर परिचालन शुरू किया और कोविड महामारी की स्थिति के कारण 16 मार्च 2020 को आरसीएस परिचालन बंद कर दिया। मैसर्स हेरिटेज ने यह बताते हुए मार्गों को समर्पण करने का अनुरोध (18 फरवरी 2021) किया कि हेलीपोर्ट अनुसूचित वाणिज्यिक परिचालनों के अंतर्गत परिचालन हेतु तैयार नहीं थे। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने मैसर्स हेरिटेज के अनुरोध पर विचार किया और 26 मार्च 2021 को मार्गों को निलंबित/रद्द कर दिया और ₹81.45 लाख की निष्पादन बैंक गारंटी वापस करने का निर्णय लिया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि चूंकि चयनित एयरलाइन परिचालक ने हेलीकॉप्टरों के लिए गैर-अनुसूचित परिचालक के रूप में फरवरी 2020 में उपर्युक्त आरसीएस मार्गों पर परिचालन शुरू कर दिया था और मार्च 2020 तक जारी रहा, चयनित एयरलाइन परिचालक का तर्क कि हेलीपोर्ट परिचालन के लिए तैयार नहीं थे और उसी को स्वीकार करते हुए और इस प्रकार कार्यान्वयन अभिकरण द्वारा निष्पादन बैंक गारंटी वापस करना सही नहीं पाया गया।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में कहा कि चयनित एयरलाइन परिचालक ने 8 फरवरी 2020 से 16 मार्च 2020 तक इन नेटवर्कों पर गैर-अनुसूचित परिचालन शुरू किया। 16 मार्च 2020 को कोविड-19 लॉकडाउन के कारण परिचालन बंद कर दिया गया था और बाद में चयनित एयरलाइन परिचालक (मैसर्स हेरिटेज) ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से मार्ग को वापस करने का अनुरोध करते हुए कहा कि विदेश से आवश्यक स्पेयर पार्ट्स उपलब्ध नहीं थे। सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से मार्गों को समाप्त कर दिया गया था। नागर विमानन मंत्रालय ने आगे कहा कि चयनित एयरलाइन प्रचालक को मार्ग परिचालित करने के लिए अधिदेशित करने के लिए मार्गों के आवंटन के बाद अनुमत शर्तों को बदलने के बाद एयरलाइन पर जुर्माना लगाना उचित पद्धति नहीं हो सकती है। यद्यपि चयनित एयरलाइन प्रचालक ने अच्छी नीयत से गैर-अनुसूचित परिचालनों के अंतर्गत परिचालन करने का प्रयास किया, लेकिन इसका अर्थ यह नहीं है कि उसे अनिवार्य रूप से ऐसा करते रहना होगा।

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस संदर्भ में देखा जा सकता है कि चयनित एयरलाइन प्रचालक ने निष्पादन बैंक गारंटी की वापसी का अनुरोध करते समय अनुसूची यात्री परिचालनों के लिए हेलीपोर्टों की तैयारी न होने का कारण बताया था जबकि परिचालन उसी चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा गैर-अनुसूचित यात्री परिचालनों के अंतर्गत प्रदान किए गए मार्ग पर किए गए थे। इसके अलावा, नागर विमानन मंत्रालय/कार्यान्वयन एजेंसी ने समय-समय पर कोविड महामारी के कारण चयनित एयरलाइन प्रचालक को परिचालन में रियायत/ ढील दी गई थी (सितंबर 2020 और जनवरी 2021)। तथापि, चयनित एयरलाइन प्रचालक ने अनुमत रियायत का लाभ उठाने के बजाय मार्ग को छोड़ने का अनुरोध किया और जिसे स्वीकार कर लिया गया और इसकी ₹81.45 लाख की निष्पादन बैंक गारंटी लौटा दी गई थी, जो चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के खंड 17 का उल्लंघन था। इसके अलावा, परिचालन की शर्त को बदलने के बजाय ढील दी गई थी। इस मामले में, शुरू में विस्तारित छूट के अनुसार परिचालन शुरू करना और बाद में इस आधार पर बैंक गारंटी को वापस करना कि दी गई ढील कार्य की स्थिति में बदलाव है, उचित नहीं था।

(iv) हेलीपोर्ट मार्गों के बदले खण्डित मार्गों पर विचार

आरसीएस नेटवर्क शिमला-मंडी-धर्मशाला-मंडी-शिमला,शिमला-मंडी-कुल्लू-मनाली-कुल्लू-मंडी-शिमला और चंडीगढ़-कसौली/बद्दी-शिमला-कसौली को जनवरी 2018 में मैसर्स

पवन हंस लिमिटेड, भारत सरकार का एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम, को आवंटित किये गए। हालांकि, जिन हेलीपोर्ट्स से परिचालन शुरू करने का प्रस्ताव था, वे परिचालन के लिए तैयार नहीं थे, पवन हंस लिमिटेड ने निम्नलिखित खण्डित मार्गों पर परिचालित करने की अनुमति मांगी:

1. शिमला-मंडी-धर्मशाला-मंडी-शिमला के स्थान पर शिमला-धर्मशाला-शिमला
2. शिमला-मंडी-कुल्लू-मनाली-कुल्लू-मंडी-शिमला के स्थान पर शिमला-कुल्लू-शिमला
3. चंडीगढ़-कसौली-शिमला-कसौली के स्थान पर चंडीगढ़-शिमला-चंडीगढ़

इसी तरह का एक प्रस्ताव मैसर्स हेरिटेज से भी प्राप्त हुआ था कि उत्तराखंड राज्य में खण्डित मार्गों पर इस तरह के परिचालन शुरू किए जाएं, लेकिन इसे नागर विमानन मंत्रालय द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया था। हालांकि, मैसर्स पवन हंस लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव को नागर विमानन मंत्रालय द्वारा अनुमोदित किया गया (6 फरवरी 2019)।

बाद में, उपर्युक्त मार्गों को उड़ान -3 के तहत स्थायी विंग परिचालन के लिए मैसर्स हेरिटेज एविएशन को भी कार्य सौंपा गया था (मार्च 2019)। खण्डित हेलीपोर्ट मार्गों और स्थायी विंग परिचालन पर भुगतान किए गए व्यवहार्यता अंतर वित्त पोषण के की भिन्नता का उल्लेख तालिका 5.1 में किया गया है जैसा कि नीचे दिया गया है:

तालिका 5.1

खण्डित हेलीपोर्ट मार्गों और स्थायी विंग परिचालन मार्गों पर भुगतान किए गए वीजीएफ का अंतर

क्र. सं.	खण्डित मार्ग की अनुमति दी गई/स्थायी विंग मार्ग आवंटित किए गए	हेलीकॉप्टर परिचालन के लिए वीजीएफ सीमा (₹ में)	स्थायी विंग परिचालन के लिए वीजीएफ सीमा (₹ में)	अंतर (₹ में)
1.	चंडीगढ़-शिमला	7,380	1,300	6,080
2.	शिमला-कुल्लू	8,520	1,745	6,775
3.	शिमला-धर्मशाला	9,700	2,615	7,085

(स्रोत: आरसीएस प्रकोष्ठ)

उपरोक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि हेलीपोर्ट मार्गों पर भुगतान की जाने वाली वीजीएफ की मात्रा स्थायी विंग मार्गों की तुलना में बहुत अधिक थी। नागर विमानन

मंत्रालय की मंजूरी के अनुसार, खण्डित मार्गों पर परिचालन की अनुमति केवल छह महीने की अवधि के लिए थी। हालांकि, इस व्यवस्था को ऐसे मार्गों पर परिचालन शुरू होने की तिथि से तीन साल की अवधि तक बढ़ा दिया गया था।

इस प्रकार, नागर विमानन मंत्रालय ने ऐसे खण्डित मार्गों पर हेलीकॉप्टरों के लिए लागू वीजीएफ दरों को काफी अधिक करने की अनुमति देकर हेलीकॉप्टर परिचालन शुरू करने की अनुमति दी, जो वास्तव में स्थायी विंग मार्ग थे। काफी अधिक वीजीएफ का भुगतान क्षेत्रीय एयर संपर्क निधि से किया गया था, जो मुख्य रूप से अन्य घरेलू यात्रियों पर क्षेत्रीय संपर्क निधि उद्ग्रहण से वित्त पोषित है।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में कहा कि हेलीकॉप्टर परिचालन शुरू नहीं होने का कारण अनुसूचित वाणिज्यिक प्रचालन अनुज्ञा-पत्र प्राप्त नहीं करना, नागर विमानन महानिदेशक द्वारा हेलीपोर्ट का प्रमाणन/ प्राधिकृत नहीं होना था। यह भी उल्लेख किया गया था कि राज्य सरकारों से हेलीकॉप्टर परिचालन शीघ्र शुरू करने की मांग की गई थी। कुछ राज्य सरकारों ने कतिपय हेलीपोर्ट तैयार न होने अथवा नागर विमानन महानिदेशक द्वारा प्रमाणित/प्राधिकृत न होने, पर भी खण्डित मार्गों पर हेलीपोर्ट परिचालन शुरू करने का अनुरोध किया गया है। इसके बाद, नागर विमानन मंत्रालय द्वारा छोटे मार्गों पर परिचालन की अनुमति दी गई थी और यह कहना गलत है कि ये मार्ग आरसीएस मार्ग नहीं थे।

नागर विमानन मंत्रालय ने आगे उत्तर दिया कि मैसर्स हेरिटेज एविएशन प्राइवेट लिमिटेड के लिए, प्रस्ताव को नागर विमानन मंत्रालय द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया था और यह निर्णय लिया गया था कि प्रस्ताव पर पुनर्विचार करने के लिए बुनियादी ढांचे के परिचालन की उपलब्धता और हेलीकॉप्टरों की उपलब्धता आदि की समय सीमा को अंतिम रूप देने के लिए राज्य सरकार और हेलीकॉप्टर प्रचालकों के बीच बैठक बुलाई जानी थी।

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस संदर्भ में देखा जाना चाहिए कि जिस मार्ग की अनुमति दी गई थी, वह चयनित एयरलाइन प्रचालक को दिए गए नेटवर्क के अनुरूप नहीं था। इसके अलावा, किसी मार्ग को "आरसीएस मार्ग" (हेलीपोर्ट मार्ग) के रूप में मानने के लिए योजना दस्तावेज के खंड 1.4.1.16 के अनुरूप, मूल या गंतव्य बिंदु में से कम से कम एक, या तो आरसीएस मार्ग या आरसीएस हेलीपैड होना चाहिए। लेकिन तत्काल मामले में, गंतव्य और समाप्त होने वाले बिंदुओं में से कोई भी हेलीपैड नहीं

था। हेलीकॉप्टरों के माध्यम से परिचालन के लिए हवाई किराया सीमा के साथ-साथ वीजीएफ सीमा, स्थायी विंग परिचालन की तुलना में काफी अधिक थी। हालांकि, योजना में निर्धारित आरसीएस हेलीपैड से परिचालन नहीं किया गया था, फिर भी हेलीपोर्ट परिचालन के लिए वीजीएफ के साथ-साथ हवाई किराया सीमा की अनुमति दी गई थी। इस प्रकार, योजना के प्रावधानों के अनुरूप, यह आरसीएस मार्ग (हेलीपोर्ट मार्ग) नहीं था और इसलिए हेलीकॉप्टर परिचालन के लिए वीजीएफ के लिए पात्र नहीं था।

(v) मैसर्स पवन हंस लिमिटेड और मैसर्स हेरिटेज लिमिटेड द्वारा प्रचालित हेलीकॉप्टर मार्गों का निष्पादन।

पवन हंस लिमिटेड आवंटित किये गए 56 मार्गों में से, केवल 30 मार्गों (54 प्रतिशत) पर परिचालन शुरू कर सका, जबकि मैसर्स हेरिटेज को आठ मार्गों का आबंटन किया गया, जिनमें से यह मार्च 2023 तक केवल चार मार्गों (50 प्रतिशत) पर परिचालन शुरू कर सका ।

योजना दस्तावेज के खंड 3.3.1.3 में प्रावधान किया गया है कि 13 सीटों से कम या उसके बराबर यात्री बैठने की क्षमता वाले हेलीकॉप्टरों के लिए एक चयनित एयरलाइन प्रचालक को आरसीएस सीटों के रूप में आरसीएस उड़ान क्षमता का 100 प्रतिशत प्रदान करना आवश्यक होगा। तदनुसार, चयनित एयरलाइन प्रचालक, यात्रा करने वाले वास्तविक यात्रियों की संख्या पर ध्यान दिए बिना अपनी पूरी क्षमता पर वीजीएफ प्रतिपूर्ति प्राप्त करने के लिए पात्र था।

लेखापरीक्षा के दौरान, जनवरी 2020 - मार्च 2023 की अवधि के लिए उन मार्गों के निष्पादन का मूल्यांकन किया गया था जहां परिचालन शुरू हुआ था और यह देखा गया था कि:

पवन हंस लिमिटेड

i) जनवरी 2020 से मार्च 2023 की अवधि के दौरान मैसर्स पवन हंस लिमिटेड द्वारा 30 मार्गों पर हेलीकॉप्टर उड़ानों की कुल संख्या 4,313 थी। तैनात हेलीकॉप्टरों की अधिकतम बैठने की क्षमता 11 यात्रियों की थी और तदनुसार भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने इस अवधि के दौरान किए गए परिचालन के लिए मैसर्स पवन हंस लिमिटेड को ₹30.48 करोड़ के कुल वीजीएफ का भुगतान किया था।

ii) कुल 47,323 सीटों[54] के लिए वीजीएफ का भुगतान मैसर्स पवन हंस लिमिटेड को किया गया था, इस अवधि के दौरान यात्रा करने वाले वास्तविक यात्री केवल 9,656 थे। इस प्रकार, उपलब्ध सीटों के प्रति सीटों का उपयोग उदभार गुणक केवल 20 प्रतिशत के आसपास था।

iii) यह भी देखा गया कि अनुबंध में किसी निवारक खंड के अभाव में, ऐसे कई उदाहरण थे जहां कोई भी यात्री वास्तव में किसी विशेष मार्ग पर उड़ान नहीं भरता था, लेकिन फिर भी चयनित एयरलाइन प्रचालक ने उस मार्ग पर खाली उड़ानें परिचालित की थीं। जनवरी 2020 से मार्च 2023 के दौरान 4,313 उड़ानों में से, ऐसी 'शून्य-यात्री' उड़ानों/यात्राओं की कुल संख्या 780 थी, अर्थात सभी उड़ानों का 18 प्रतिशत। बिना किसी यात्री के ऐसी उड़ानों के लिए भुगतान किया गया वीजीएफ ₹5.31 करोड़ की राशि थी, जो व्यर्थ व्यय था।

मैसर्स हेरिटेज लिमिटेड

i) जनवरी 2020 से मार्च 2023 की अवधि के दौरान मैसर्स हेरिटेज लिमिटेड द्वारा चार मार्गों पर कुल परिचालन 238 था। तैनात हेलीकॉप्टरों की बैठने की अधिकतम क्षमता छह यात्रियों की थी। तदनुसार, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने इस अवधि के दौरान किए गए परिचालनों के लिए मैसर्स हेरिटेज लिमिटेड को ₹1.17 करोड़ की राशि के वीजीएफ का भुगतान किया था।

ii) कुल 1,428 सीटों के लिए वीजीएफ का भुगतान किया गया था, लेकिन इस अवधि के दौरान यात्रा करने वाले वास्तविक यात्री केवल 639 थे। इस प्रकार, यात्री उदभार गुणक लगभग 45 प्रतिशत था।

iii) जनवरी 2020 से मार्च 2023 की अवधि के दौरान 238 उड़ानों में से शून्य-यात्री' उड़ानों/यात्राओं की कुल संख्या चार थी।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में कहा कि अधिभोग के बावजूद यह सुनिश्चित करने के लिए कि हवाई संचालन की नियमितता और निश्चितता बनी रहे, वीजीएफ का वितरण जारी रखा जाएगा और स्वीकार्य होगा। इसके अलावा, चयनित एयरलाइन प्रचालक को अनुसूची के अनुसार 70 प्रतिशत परिचालन निष्पादन प्राप्त करना है। चयनित एयरलाइन प्रचालकों की बिना किसी वैध

[54] *4,313 (यानी, हेलीकॉप्टर उड़ानों की संख्या) X 11/6 (अधिकतम सीट क्षमता)*

कारणों के ऐसा करने में असमर्थता को चूक की घटना के रूप में माना जाएगा और इससे निष्पादन बैंक गारंटी जब्त की जा सकती है। पवन हंस लिमिटेड के लिए, नागर विमानन मंत्रालय ने आगे कहा कि यात्रियों के बिना परिचालन के संबंध में कार्यान्वयन की अन्य संभावनाओं का पता लगाया गया था और प्रचालकों द्वारा धोखाधड़ी के लिए अतिसंवेदनशील पाया गया था। इन उपर्युक्त प्रावधानों को चयनित एयरलाइन प्रचालकों के लिए वित्तीय रूप से व्यवहार्य मार्गों पर परिचालन करने और यह सुनिश्चित करने के उद्देश्य से योजना में निर्धारित किया गया है कि चयनित एयरलाइन प्रचालकों को अनुबंध अवधि के दौरान वीजीएफ प्रवाह की स्थिरता और निरंतरता की गारंटी दी जाए।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर में स्वीकार किया कि योजना के प्रावधानों के अनुरूप 'शून्य यात्रियों' वाली उड़ानों के लिए वीजीएफ का भुगतान किया गया था।

नागर विमानन मंत्रालय को एक उपयुक्त तंत्र तैयार करना चाहिए था जिसके तहत वास्तव में उड़ान भरने की आवश्यकता के बिना, ऐसी शून्य यात्री उड़ानों को चयनित एयरलाइंस ऑपरेटरों के प्रदर्शन में गिना जा सकता था, साथ ही एयरलाइंस को वीजीएफ के अनुचित संवितरण से भी बचा जा सकता था ।

इसके अलावा, इन शून्य यात्री उड़ानों के संचालन से पर्यावरणीय खतरे भी हो सकते हैं।

(vi) उड़ान अवधि के वास्तविक समय पर विचार न करना

स्थायी विंग परिचालन के लिए, हवाई किराया सीमा और व्यवहार्यता अंतर वित्त पोषण (वीजीएफ) सीमा को स्टेज की लंबाई के साथ जोड़ा गया था, लेकिन हेलीपोर्ट परिचालन के लिए, हवाई किराया सीमा और वीजीएफ सीमा उड़ान अवधि (मिनटों में) पर आधारित थी। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (जनवरी 2018) ने आरसीएस/उड़ान-2 के तहत मैसर्स हेरिटेज एविएशन प्राइवेट लिमिटेड (चयनित एयरलाइन प्रचालक) को दो मार्ग अर्थात सहस्त्रधारा से चिन्यालीसौड़ और गौचर से सहस्त्रधारा तक प्रदान किए। लेटर ऑफ अवार्ड के अनुसार कुल उड़ान अवधि क्रमशः 36 मिनट और 46 मिनट थी। हालांकि, चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा उत्तराखंड नागर विमानन विकास प्राधिकरण को प्रस्तुत किए गए उड़ान विवरण अभिलेख के अनुसार, मार्च 2020 के महीने के दौरान संबंधित मार्ग पर हेलीपोर्ट परिचालन के लिए औसत समय क्रमशः 13.93 मिनट और 29.48 मिनट था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

i) समय की औसत अवधि के अनुसार, दोनों मामलों में अधिकतम हवाई किराया सीमा ₹2,480 होनी चाहिए, जबकि सहस्त्रधारा से चिन्यालीसौड़ और गौचर से सहस्त्रधारा के लिए निर्धारित हवाई किराया सीमा क्रमशः ₹3,320 और ₹4,120 थी। इस प्रकार, सभी समावेशी हवाई किराया सीमा क्रमशः ₹840 और ₹1,640 प्रति आरसीएस सीट अधिक थी।

ii) इसी तरह, समय की औसत अवधि के अनुसार प्रति सीट वीजीएफ क्रमशः ₹8,520 और ₹9,700 के बजाय ₹1,470 और ₹6,200 होना चाहिए था। इस प्रकार, सहस्त्रधारा से चिन्यालीसौड़ और गौचर से सहस्त्रधारा हेलीकॉप्टर परिचालन के लिए चयनित एयरलाइन प्रचालकों को क्रमशः ₹7,050 और ₹3,500 प्रति आरसीएस सीट का अतिरिक्त वीजीएफ वितरित किया गया था।

नागर विमानन मंत्रालय ने उत्तर दिया (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) कि लेखापरीक्षा दल द्वारा प्राप्त जानकारी का स्रोत उत्तराखंड नागर विमानन विकास प्राधिकरण से है, जिसे उड़ान अवधि के लिए तकनीकी स्रोत के रूप में नहीं माना जा सकता है और किसी भी तरह से ऐसे मामलों पर इनपुट प्रदान करने के लिए योग्य नहीं है, भले ही हेलीपोर्ट पर उनकी उपस्थिति कुछ भी हो। ये हेलीकॉप्टर परिचालन केवल प्राथमिकता वाले क्षेत्रों तक ही सीमित हैं जो कठिन इलाके हैं और वीजीएफ की तुलना में उच्च परिचालन लागत के कारण अधिक हेलीकॉप्टर प्रचालक भाग नहीं ले रहे हैं। उड़ान पथ योजना विशेषज्ञ द्वारा उड़ान समय को अंतिम रूप दिया गया था और बोली के दौरान एयरलाइन द्वारा प्रस्तुत किया गया था। उड़ान पथ योजना के आधार पर, उक्त हेलीकॉप्टर मार्गों की समय अवधि को हवाई यातायात प्रबंधन, हवाई स्थान प्रबंधन, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण निदेशालय और नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा इस प्रकार के कार्य में विशेषज्ञ होने के कारण अंतिम रूप दिया जाता है। यह भी उल्लेख किया गया था कि जब सीधा मार्ग उपलब्ध नहीं था, तो परिचालन घाटी मार्ग के माध्यम से किए गए थे जहां समय की खपत अधिक थी।

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस संदर्भ में देखा जाना चाहिए कि हेलीपोर्ट का स्वामित्व राज्य सरकार के पास है और उत्तराखंड नागर विमानन विकास प्राधिकरण, संबंधित सरकारी स्वामित्व वाली एजेंसी होने के नाते, हेलीपोर्टों पर हेलीकॉप्टर परिचालन का प्रबंधन कर रहा था। लेखापरीक्षा ने चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा उत्तराखंड नागर विमानन विकास प्राधिकरण को उपलब्ध यात्रा अवधि के आंकड़ों पर

विचार किया है। नागर विमानन मंत्रालय ने उत्तर के साथ उड़ान पथ योजना के बारे में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रदान नहीं किया। इस प्रकार, नागर विमानन मंत्रालय का यह तर्क मान्य नहीं है कि उत्तराखंड नागर विमानन विकास प्राधिकरण इनपुट प्रदान करने के लिए योग्य नहीं है।

नागर विमानन मंत्रालय का यह दावा कि सीधे मार्ग की अनुपलब्धता के मामले में घाटी मार्ग के माध्यम से परिचालन में अधिक समय लगता है, यह दर्शाता है कि साधारण/सामान्य परिस्थितियों में वास्तविक समय कम हो सकता है।

सिफारिश 10

हेलीकॉप्टर परिचालन के लिए एक उपयुक्त तंत्र तैयार किया जाना चाहिए ताकि अधिकतम हवाई किराया सीमा निर्धारित करने के लिए यात्रा के वास्तविक समय के साथ-साथ वीजीएफ आवश्यकता पर विचार किया जा सके ताकि आरसीएस के तहत हेलीकॉप्टर परिचालन को जनता के लिए अधिक किफायती बनाया जा सके।

5.2 संबंधित राज्यों में योजना को कार्यान्वित करने के लिए राज्य सरकारों से प्राप्त रियायतें/सहायता

योजना के खंड 2.1.2.3 के अनुसार, राज्य सरकारों को चुनिंदा एयरलाइन प्रचालकों को एक प्रतिशत या उससे कम की कम दर पर विमानन टर्बाइन ईंधन पर मूल्यवर्धन कर, रियायती दरों पर बिजली और पानी, आरसीएस हवाईअड्डे के लिए आंतरिक क्षेत्रों में सम्बधता, आरसीएस हवाईअड्डों के विकास के लिए न्यूनतम अपेक्षित भार मुक्त भूमि निशुल्क उपलब्ध कराने, राज्य के अधिकार क्षेत्र में आरसीएस हवाई अड्डों पर नि: शुल्क सुरक्षा और अग्निशमन सेवाएं जैसी कतिपय रियायतें प्रदान करनी थीं। संबंधित राज्य सरकारों द्वारा संबंधित आरसीएस हवाई अड्डों पर दी गई रियायतों/सहायता की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

5.2.1 हवाई अड्डों पर सुरक्षा और अग्निशमन सेवाओं का नि:शुल्क प्रावधान

योजना के खंड 2.1.2.3 (घ) में यह निर्धारित किया गया है कि संबंधित एजेंसियों द्वारा लागू मानकों और दिशानिर्देशों के अनुसार उचित रूप से प्रशिक्षित कार्मिकों और उपयुक्त उपकरणों के माध्यम से आरसीएस हवाईअड्डों पर सुरक्षा और अग्निशमन सेवाएं नि:शुल्क प्रदान करना संबंधित राज्य सरकारों का दायित्व है। तदनुसार, प्रत्येक राज्य सरकार के साथ एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) किया गया था, जहां आरसीएस

परिचालन शुरू किया गया था। समझौता ज्ञापन की शर्त के अनुसार, राज्य को सुरक्षा और अग्निशमन सेवाओं की लागत स्वयं वहन करनी होगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 35 हवाई अड्डों/जल हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों की जांच में से 14 हवाई अड्डों **(अनुलग्नक-V)** पर हवाई अड्डा स्वामित्व एजेंसियां संबंधित राज्य सरकारों के बजाय सुरक्षा और अग्निशमन सेवाओं के प्रावधान की लागत वहन कर रही थीं। इस संबंध में, हवाई अड्डों के स्वामित्व वाली एजेंसियों (मार्च 2022 तक) द्वारा ₹45.28 करोड़ की राशि खर्च की गई थी और संबंधित राज्य सरकारों द्वारा संबंधित राज्यों के साथ किए गए समझौता ज्ञापन के तहत अपेक्षित रूप से प्रतिपूर्ति नहीं की गई थी।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर में (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) अभ्युक्ति को स्वीकार कर लिया और कहा कि प्रतिपूर्ति प्राप्त करने के लिए संबंधित राज्य सरकारों के साथ मामले पर नजर रखी जा रही है।

5.2.2 रियायती दरों पर बिजली और पानी की व्यवस्था

(i) योजना के खंड 2.1.2.3 (ङ) में यह निर्धारित किया गया है कि राज्य सरकारें आरसीएस हवाई अड्डों पर पर्याप्त रियायती दरों पर बिजली, पानी और अन्य उपयोगिता सेवाएं प्रदान करेंगी। तदनुसार, योजना में यथा निर्धारित रियायत प्रदान करने में राज्य सरकारों द्वारा अनुपालन के साथ-साथ किए गए समझौता ज्ञापनों की लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच किए गए 35 हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों की समीक्षा की गई और यह पाया गया कि नौ हवाई अड्डों (**अनुलग्नक-VI**) पर संबंधित राज्य सरकारों द्वारा रियायती दरों पर बिजली और पानी उपलब्ध नहीं कराया गया था। परिणामस्वरूप, हवाई अड्डे की स्वामित्व एजेंसियां नियमित दरों पर बिजली और पानी के शुल्क का भुगतान कर रही थीं। अप्रैल 2017 से मार्च 2022 की अवधि के लिए हवाई अड्डे की स्वामित्व एजेंसियों द्वारा इन हवाई अड्डों पर पानी और बिजली शुल्क के लिए भुगतान की गई कुल राशि ₹10.46 करोड़ थी, जिसके लिए संबंधित राज्य सरकारों द्वारा कोई रियायत नहीं दी गई थी।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022) में स्वीकार किया कि राज्यों को आरसीएस हवाई अड्डों के लिए रियायती दरों पर बिजली, पानी और अन्य उपयोगिता सेवाएं प्रदान करनी थीं और यह कहा कि संबंधित हवाई अड्डों पर भारतीय विमानपत्तन

प्राधिकरण के हवाई अड्डा निदेशक, समझौता ज्ञापन की शर्तों का पालन करने के लिए राज्य सरकारों के साथ मामले पर काम कर रहे थे और आरसीएस हवाई अड्डों को इन सेवाओं हेतु पूरी राशि प्रभारित नहीं कर रहे थे।

(ii) लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि हरियाणा राज्य सरकार द्वारा निष्पादित विकास संबंधी कार्यों के लिए, जुलाई 2020 में कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा ₹8.75 करोड़ का भुगतान जारी किया गया था। बाद में कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा हरियाणा राज्य सरकार को ₹14.83 करोड़ का भुगतान फिर से जारी किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि ₹14.83 करोड़ में ₹2.94 करोड़ की लागत वाली सिविल मदें भी शामिल थी, जिसके लिए जुलाई 2020 में ₹8.75 करोड़ का भुगतान जारी करते समय भुगतान पहले ही किया जा चुका था।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (जनवरी 2023) के माध्यम से कहा कि मिलान होने पर, यदि यह पाया जाता है कि एमओयू/कार्य क्षेत्र के संदर्भ में हरियाणा राज्य सरकार को कोई अतिरिक्त राशि का भुगतान किया गया था, तो राज्य सरकार को अतिरिक्त राशि वापस करने के लिए कहा जाएगा।

5.3 निविदा दस्तावेज का अनुपालन करना

ई-प्रस्ताव आमंत्रित करने वाली सूचना में यह निर्धारित किया गया है कि एक आवेदक प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए पात्र नहीं होगा तथा यदि उसने पूर्व में चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के तहत चूक की है, तो उसे अयोग्य ठहराया जा सकता है। इसके अलावा, चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध में निर्धारित चूक की स्थिति के अनुसार, यदि एयरलाइन तीन महीने की अवधि के लिए या लगातार छह महीने की अवधि के भीतर चार महीने की कुल अवधि के लिए कम से कम 70 प्रतिशत उड़ानें संचालित करने में विफल रहती है, तो उसे चूक की घटना माना जाएगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

i) दो बोलीदाताओं अर्थात् एयर ओडिशा और डेक्कन चार्टर की पात्रता के बिना और एक बोलीदाता मेसर्स ज़ूम एयरलाइंस का खराब प्रदर्शन, जो एक मार्ग[55] में परिचालन के रुकने से तथा लेटर ऑफ अवार्ड के जारी होने के छह महीने के

[55] *कोलकत्ता-तेजपुर-कोलकत्ता*

भीतर पिछले आवंटित तीन मार्गों[56] पर परिचालन शुरू करने में विफल रहा, और इन एयरलाइनों को उड़ान-3 तक लेखापरीक्षा में परीक्षण जांच के अनुसार 108 मार्गों में से 54 मार्गों में एल-1 बोलीदाता घोषित किया गया था। तीन एयरलाइनों में से, एक एयरलाइन यानी, मेसर्स ज़ूम एयरलाइंस/ज़ेक्सस को 34 रूट दिए गए थे। हालाँकि, बोलीदाताओं के पिछले प्रदर्शन को देखते हुए शेष दो अयोग्य एयरलाइनों को अन्य 20 मार्ग नहीं दिए गए।

ii) इसके अलावा, एक बोलीदाता यानी मैसर्स ज़ूम एयरलाइंस (जिसके खिलाफ बोली प्रक्रिया शुरू होने से पहले गैर-निष्पादन का नोटिस शुरू किया गया था) को दिए गए 34 मार्गों में से केवल चार मार्गों पर परिचालन शुरू हो सका, उन्हे भी बाद में बंद कर दिया गया। बंद कर दिया गया (अनिवार्य एक वर्ष की अवधि[57] पूरी करने के बाद)।

नागर विमानन मंत्रालय ने उत्तर दिया (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) कि अधिकांश चयनित एयरलाइन प्रचालक विमानन उद्योग में नए प्रवेशकर्ता थे और इस तरह परिचालन शुरू करने के लिए वैधानिक मंजूरी प्राप्त करने में कई चुनौतियों का सामना करना पड़ा। चयनित एयरलाइन प्रचालकों द्वारा परिचालन शुरू करने में देरी कुछ लॉजिस्टिक मुद्दों जैसे विमान की उपलब्धता, चालक दल और अन्य के कारण थी, जो हवाई अड्डों की तैयारी न करने के अलावा एयरलाइनों के मुनासिब नियंत्रण में नहीं थे। आगे यह उल्लेख किया गया कि 25 अगस्त 2021 और 2 मार्च 2022 को आयोजित परिचालन समिति की बैठक और 10 सितंबर 2018 को आयोजित आरसीएस अनुमोदन समिति की बैठक में इन सभी मुद्दों स्वीकार किया गया था और ऐसी सभी देरी को माफ कर दिया गया था। नागर विमानन मंत्रालय ने आगे कहा कि मैसर्स डेक्कन चार्टर प्राइवेट लिमिटेड और मैसर्स एयर ओडिशा एविएशन प्राइवेट लिमिटेड ने अक्टूबर 2018 के महीने में शुरू उड़ान-3 में भाग नहीं लिया था और उड़ान-3 के तहत बोली शुरू होने तक, मैसर्स जूम एयर को चूककर्ता घोषित नहीं किया गया था।

---

[56] *कोलकाता- जोरहाट-पासीघाट-जोरहाट-कोलकाता, कोलकाता-जोरहाट-तेज़ू-जोरहाट-कोलकाता और लखनऊ-इलाहाबाद-कोलकाता*

[57] *एक वर्ष की अनिवार्य अवधि वह अवधि है जिसके बाद एक चयनित एयरलाइन ऑपरेटर किसी भी कारण का हवाला देते हुए परिचालन शुरू करने के बाद आरसीएस उड़ान संचालन बंद कर सकता है। प्रचालनों की ऐसी समाप्ति को चयनित एयरलाइन प्रचालक की ओर से चूक नहीं माना जाएगा।*

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखने की आवश्यकता है कि उड़ान-3 के लिए ई-प्रस्ताव आमंत्रण नोटिस अक्टूबर 2018 में जारी किया गया था और संदर्भित क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड की बैठक (10 सितंबर 2018) में मेसर्स एयर ओडिशा और डेक्कन चार्टर नेटवर्क को आवंटित मार्ग को समाप्त करने और गैर-निष्पादन के मद्देनजर मेसर्स ज़ेक्सस को नोटिस जारी करने की सिफारिश की गई थी।

चूंकि गैर-निष्पादन का नोटिस, बोली प्रक्रिया शुरू होने से पहले ही दे दिया गया था, इसलिए बोलीदाता की बोली पर विचार करते समय इसका संज्ञान लिया जाना चाहिए था।

इसके अलावा, दो एयरलाइंस यानी, मेसर्स डेक्कन चार्टर प्राइवेट लिमिटेड और मेसर्स एयर ओडिशा एविएशन को सितंबर 2018 में अयोग्य पाया गया था। लेकिन, दोनों एयरलाइनों ने उड़ान-3.1 के तहत भाग लिया जो उड़ान-3 का विस्तार था और लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र के तहत, उड़ान-3 के विस्तार सहित पूरी प्रक्रिया को सम्मिलित किया गया था। परिचालन समिति का निर्णय प्रासंगिक नहीं था क्योंकि ये फरवरी 2019 में बोली प्रक्रिया पूरी होने के बाद लिए गए थे। तथ्य यह है कि नमूना जाँच किए गए 108 मार्गों में से, 34 मार्गों का आवंटन खराब प्रदर्शन करने वाले बोलीदाता को दिया गया था, जिसमें परिचालन केवल चार मार्गों पर शुरू हो सका था, जिन्हें बाद में एक वर्ष की अनिवार्य अवधि पूरी करने के बाद बंद कर दिया गया था।

5.4 चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध का अनुपालन करना

चयनित एयरलाइन प्रचालकों को उड़ान-1 के अंतर्गत आवंटन पत्र से 15 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर चयनित एयरलाइन प्रचालकों को अनुबंध करना अपेक्षित था, जिसे बाद में उड़ान-2 के अंतर्गत संशोधित कर 30 दिन कर दिया गया था। चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के निष्पादन से पूर्व निष्पादन बैंक गारंटी, अतिरिक्त निष्पादन बैंक गारंटी[58] प्रस्तुत करना अपेक्षित था। चयनित एयरलाइन प्रचालकों को कार्य पत्र जारी होने की तिथि से छह माह के भीतर सौंपे गए मार्गों पर परिचालन शुरू करना था। इस संबंध में लेखापरीक्षा द्वारा पाई गई कमियों को बाद के पैराग्राफ में विस्तृत रूप में दिया गया है:

[58] *यदि आरसीएस हवाई अड्डा गैर-प्रचालनात्मक है और/या संबंधित हवाई अड्डे के मालिक द्वारा अवसंरचना के पुनर्वास/उन्नयन के लिए ₹ 5 करोड़ या उससे अधिक के निवेश की आवश्यकता है।*

5.4.1 चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के निष्पादन से पहले परिचालन की शुरुआत

कार्य पत्र की शर्तों के अनुसार, चयनित एयरलाइन प्रचालकों को कार्य पत्र जारी होने के 15/30 दिनों के भीतर चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध निष्पादित करना अपेक्षित था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 357 मार्गों में से 86 मार्गों (24 प्रतिशत) में, चयनित एयरलाईनों प्रचालक अनुबंध के निष्पादन से पहले ही परिचालन शुरू कर दिया गया था। चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के अभाव में चयनित एयरलाइन प्रचालकों की ओर से कानूनी बाध्यता (अर्थात् गैर-आरसीएस सीटों से पहले आरसीएस सीटों की बिक्री, विमान किराया सीमा और उड़ान अनुसूची आदि का अनुपालन, जैसा कि चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध में उल्लेख किया गया है) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा लागू करने योग्य नहीं थे। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और चयनित एयरलाइन प्रचालकों के बीच करारों पर 86 मार्गों में आरसीएस परिचालन शुरू होने की तिथि से 1-282 दिनों तक के विलंब से हस्ताक्षर किए गए थे।

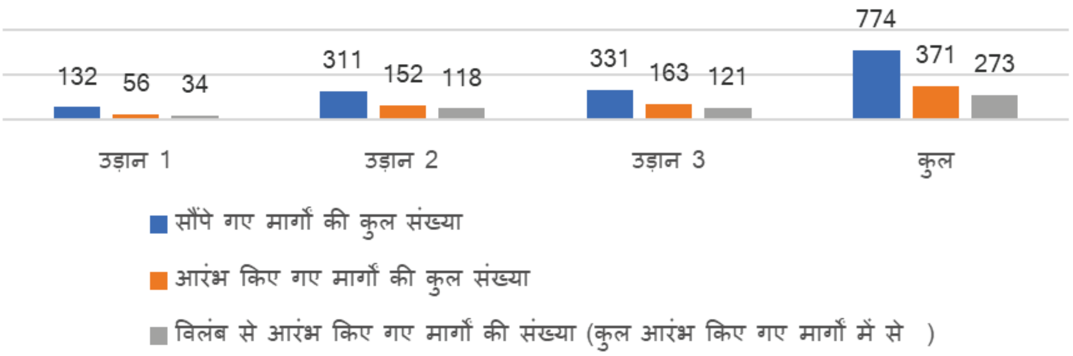
नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में इस तथ्य को स्वीकार किया कि कुछ मामलों में, अपरिहार्य परिस्थितियों के कारण चयनित एयरलाईनों प्रचालक अनुबंध के निष्पादन से पहले परिचालन शुरू किया गया था और देश के अप्रचलित और अल्पप्रचलित क्षेत्रों को हवाई सम्बधता प्रदान करने के लिए आरसीएस परिचालन को तेजी से शुरू किया गया था। यह भी उल्लेख किया गया कि ई-प्रस्ताव आमंत्रित करने की सूचना के खंड और बोली के समय चयनित एयरलाइन प्रचालक को प्रदान किए गए योजना दस्तावेजों के अनुसार कानूनी बाध्यता लागू करने योग्य हैं। चयनित एयरलाइन प्रचालक की पेशकश के आधार पर कार्य पत्र जारी करने के साथ कानूनी प्रावधान मौजूद हैं और चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध केवल एक औपचारिकता है।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर में स्वीकार किया कि चयनित एयरलाईनों प्रचालक अनुबंध पर हस्ताक्षर करने से पहले परिचालन शुरू किया गया था। ई-प्रस्ताव आमंत्रित करने की सूचना कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा भावी बोलीदाताओं को दिया गया एक प्रस्ताव है, जिसे दोनों पक्षों द्वारा अनुबंध पर हस्ताक्षर होने तक कानूनी दस्तावेज के रूप में नहीं माना जा सकता है। अनुबंध के निष्पादन के रूप में संबंधित नियमों और शर्तों पर दोनों पक्षों की सहमति के बाद कानूनी प्रावधान लागू करने योग्य हैं।

5.4.2 सौंपे गए मार्गों पर विलंब के साथ परिचालन शुरू करना

कार्य पत्र के खंड 5 (क) के अनुसार चयनित एयरलाइन प्रचालकों को नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा आरसीएस हवाईअड्डे को लाइसेंस प्रदान करने सहित तैयारी, अथवा आवंटन पत्र की तिथि से छह माह के भीतर, जो भी बाद में हो, परिचालन शुरू करना अपेक्षित था।

चार्ट 5.1
सौंपे गए मार्गों का प्रदर्शन



लेखापरीक्षा में पाया गया कि कुल 774 मार्गों में से केवल 371 मार्गों (48 प्रतिशत) पर परिचालन शुरू किया जा सका। इसके अलावा, 371 शुरू किए गए मार्गों में से, 273 मार्गों को 379 दिनों के औसत विलंब के साथ शुरू किया गया। योजना के विभिन्न चरणों के अंतर्गत विलंब से शुरू किए गए मार्गों की तुलना में शुरू किए गए मार्गों का ब्यौरा ऊपर दिए गए चार्ट संख्या 5.1 में दिया गया है।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि शेष 403 मार्गों में से 70 मार्गों पर परिचालन संबंधित हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों की तैयारी के अभाव में शुरू नहीं किया जा सका। शेष 333 मार्गों के मामले में परिचालन शुरू न होने का कारण चयनित एयरलाइन प्रचालकों को ठहराया गया था।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में कहा कि मार्ग आवंटित करने के साथ, चयनित एयरलाइन प्रचालक विमान की खरीद, अतिरिक्त जनशक्ति की भर्ती और सरकारी एजेंसियों से विभिन्न वैधानिक अनुमोदनों के लिए कार्रवाई करता है। ये विनियामक आवश्यकताएं भी बहुत कठिन हैं और अधिकांश चयनित एयरलाइन प्रचालक, जो नए प्रवेशकर्ता हैं, ने बहुत सारी अप्रत्याशित चुनौतियों का सामना किया है। ऐसा हुआ है कि जब अवसंरचना तैयार हो गई, तब चयनित एयरलाइन प्रचालक परिचालन शुरू नहीं कर पाए। इसके अलावा, कोविड और इसके

विभिन्न लॉकडाउन/प्रतिबंधों के प्रभाव को चयनित एयरलाइन प्रचालक के पास नकदी प्रवाह और परिचालन योजनाओं दोनों पर कम करके नहीं आंका जा सकता है। इस प्रभाव को ध्यान में रखते हुए, परिचालन समिति (अगस्त 2021) ने निर्धारित तिथि से परे परिचालन शुरू करने में पिछले सभी मामलों को माफ कर दिया। नागर विमानन मंत्रालय ने आगे कहा कि लेखापरीक्षा की अभ्युक्ति को नोट किया गया है और उचित स्तर पर विचार किया जाएगा।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर में स्वीकार किया है कि परिचालन शुरू करने में देरी हुई थी। इसके अलावा, चयनित एयरलाइन प्रचालकों को बोली प्रस्तुत करने से पहले सभी आवश्यकताओं की जानकारी थी और इन सभी पहलुओं पर विचार करते हुए परिचालन शुरू करने के लिए छह माह की अवधि की अनुमति दी गई थी। लेखापरीक्षा में विचार किए गए मामले फरवरी 2019 तक दिए गए मार्ग थे, जबकि संदर्भित निर्णय अगस्त 2021 में लिया गया था। नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर से संकेत मिलता है कि समय पर निर्णय लेने के बजाय, देरी को पूर्वव्यापी रूप से माफ कर दिया गया था। नागर विमानन मंत्रालय, देश में नागर विमानन से संबंधित प्रशासनिक मंत्रालय होने के नाते, "बहुतायत सरकारी एजेंसियों से विभिन्न वैधानिक अनुमोदनों" जो एक एयरलाइन को परिचालन शुरू करने से पहले प्राप्त करने की आवश्यकता होती है, के पीछे ढाल बनने के बजाय, अग्रणी भूमिका निभानी चाहिए थी और एकल खिड़की प्रणाली को अपनाकर इस क्षेत्र में व्यवसाय करने में आसानी सुनिश्चित करनी चाहिए थी।

सिफारिश 11

चयनित एयरलाइन प्रचालकों को समय पर अनुमोदन/स्वीकृतियां प्राप्त करने में सुविधा प्रदान करने के लिए एक तंत्र तैयार किया जाना चाहिए। इसके अलावा, चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध की शर्तों का भी पालन किया जाना चाहिए।

5.4.3 अतिरिक्त निष्पादन बैंक गारंटी एकत्र करना

क्षेत्रीय संपर्क योजना (उड़ान-1 और 2) की खंड 3.15.3 में यह निर्धारित किया गया है कि यदि कोई आरसीएस हवाई अड्डा गैर-प्रचालनात्मक है और/या प्रस्तावित आरसीएस उड़ान परिचालन के लिए ऐसे आरसीएस हवाई अड्डे को चालू करने के लिए संबंधित हवाई अड्डे के मालिक/प्रचालक द्वारा हवाई अड्डे के बुनियादी ढांचे के पुनर्वास/उन्नयन के लिए ₹5 करोड़ या उससे अधिक के निवेश की आवश्यकता है, तो चयनित

एयरलाइन प्रचालक को कार्य पत्र जारी होने की तिथि से 30 दिनों की अवधि के भीतर। कार्यान्वयन एजेंसी को ₹1 करोड़ की राशि के लिए अतिरिक्त निष्पादन गारंटी प्रस्तुत करनी होगी। यदि चयनित एयरलाइन प्रचालक परिचालन शुरू करने की समय सीमा (ई-प्रस्ताव आमंत्रित करने वाली सूचना का खंड 22.3) पर या उससे पहले आरसीएस उड़ान परिचालन शुरू करने में विफल रहता है, तो प्रस्ताव प्रतिभूति के साथ-साथ अतिरिक्त निष्पादन गारंटी कार्यान्वयन एजेंसी अर्थात भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा जब्त की जा सकती है।

चयनित एयरलाइन प्रचालकों द्वारा ₹1 करोड़ की अतिरिक्त निष्पादन गारंटी प्रस्तुत करने के लिए आरसीएस हवाई अड्डे को प्रचालनात्मक बनाने के लिए निवेश की सीमा को आरसीएस (उड़ान-3) के बाद के संस्करण से बढ़ाकर ₹50 करोड़ कर दी गई थी। इसी तरह के प्रावधान मार्गों के लिए बोली आमंत्रित करते समय ई-प्रस्ताव आमंत्रित करने वाले नोटिस के खंड 14.5 में भी शामिल किए गए थे।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

1. चयनित एयरलाइन प्रचालकों के साथ निष्पादित चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध में अतिरिक्त निष्पादन गारंटी प्राप्त करने के लिए संगत प्रावधान शामिल नहीं किए गए थे। अतिरिक्त निष्पादन गारंटी प्राप्त न करने से कार्यान्वयन एजेंसी का वित्तीय जोखिम बढ़ जाएगा, जहां चयनित एयरलाइन प्रचालकों ने हवाई अड्डों पर आवश्यक कार्य पूरा होने के बाद भी परिचालन शुरू नहीं किया था।
2. जिन 87 परीक्षण किए गए मार्गों पर परिचालन शुरू किए गए थे, उनमें से 18 मामले ऐसे थे जहां ₹5 करोड़/₹50 करोड़ से अधिक का व्यय (जैसा लागू हो) किया गया था लेकिन चयनित एयरलाइन प्रचालकों द्वारा सभी 18 मामलों में अतिरिक्त निष्पादन गारंटी प्रस्तुत नहीं की गई थी।
3. चार मार्गों के मामले में, जहां चयनित एयरलाइन प्रचालकों द्वारा ₹ 4 करोड़ की अतिरिक्त निष्पादन गारंटी प्रस्तुत नहीं की गई थी, परिचालन एक वर्ष पूरा होने से पहले ही बंद कर दिए गए थे।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में कहा कि अतिरिक्त निष्पादन गारंटी रखने का इरादा एयरलाइनों को आरसीएस हवाई अड्डों पर

परिचालन करने के लिए बाध्य करना था, जिन्हें ऐसे हवाई अड्डों को जोड़ने वाली उनकी बोलियों के कारण महत्वपूर्ण निवेश के साथ विकसित किया गया था। कई हवाई अड्डे परिचालन हवाई अड्डे थे और परिचालन शुरू करने के लिए ₹ 5/ 50 करोड़ से अधिक के प्रारंभिक निवेश की आवश्यकता नहीं थी। इसलिए एयरलाइनों से अतिरिक्त निष्पादन गारंटी एकत्र नहीं की गई थी। यह भी उल्लेख किया गया था कि कुछ भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण हवाई अड्डे (इलाहाबाद, झारसुगुडा, शिमला, भटिंडा, कांडला, कोल्हापुर, लुधियाना, आदमपुर, पंतनगर, किशनगढ़ और बीकानेर) पहले से ही परिचालन में थे क्योंकि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने पहले से ही विकास में अपने संसाधनों के माध्यम से निवेश किया था।

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस संदर्भ में देखा जाना चाहिए कि आरसीएस हवाई अड्डे के गैर-परिचालन और/या ₹5/50 करोड़ या उससे अधिक के निवेश की स्थिति में अतिरिक्त निष्पादन गारंटी की हमेशा आवश्यकता होती है। इसके अतिरिक्त, नागर विमानन मंत्रालय का यह कथन सही नहीं है कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के कुछ हवाईअड्डों का विकास भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के संसाधनों के निवेश के माध्यम से किया गया था, क्योंकि सभी मामलों में किया गया व्यय इन हवाईअड्डों के विकास के लिए बजटीय सहायता से किया गया था और यह ₹5/50 करोड़ से अधिक था।

सिफारिश 12

एयरलाइनों को आरसीएस हवाई अड्डों से परिचालन करने के लिए बाध्य करने के लिए, अतिरिक्त निष्पादन गारंटी प्राप्त करने की शर्त का सही भावना से पालन किया जाना चाहिए।

5.4.4 निष्पादन गारंटी प्रस्तुत करने में और अनुबंधों में दंडात्मक ब्याज खंड को शामिल करना

सामान्य वित्तीय नियम 2017 के नियम 171 में प्रावधान है कि संविदा के निष्पादन को सुनिश्चित करने के लिए, सफल बोलीदाता से निष्पादन प्रतिभूति प्राप्त की जानी है। इसके अलावा, वस्तुओं और सेवाओं की खरीद के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण नियमावली 2018 के खंड 6.1.6.3 में प्रावधान है कि यदि संविदाकार निर्धारित अवधि के भीतर निष्पादन बैंक गारंटी प्रस्तुत करने में विफल रहता है, तो उस अवधि के लिए

निष्पादन बैंक गारंटी [59] पर 12 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज लगाया जाएगा (गैर-वापसी योग्य)।

ई-प्रस्ताव आमंत्रित करने संबंधी नोटिस के साथ-साथ जारी किए गए कार्य पत्रों के अनुसार, चयनित एयरलाइन प्रचालकों को उड़ान-1 और 2 के अंतर्गत 15/30 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर कार्यान्वयन एजेंसी को निष्पादन गारंटी[60] प्रस्तुत करनी थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि चयनित एयरलाइन प्रचालकों द्वारा निष्पादन गारंटी समय पर प्रस्तुत करना सुनिश्चित करने के लिए ई-प्रस्ताव, आमंत्रित करने संबंधी नोटिस कार्य पत्र अथवा चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध में कोई दंडात्मक ब्याज खंड शामिल नहीं किया गया था। इसके अलावा, इस संबंध में अनुपालन की समीक्षा से पता चला कि लेखापरीक्षा में नमूना जांच किए गए 87 मार्गों में से 55 में, निष्पादन गारंटी 7 से 832 दिनों की देरी के साथ भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को प्रस्तुत की गई थी।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में कहा कि परिचालन शुरू करना, चयनित एयरलाईनों प्रचालक अनुबंध का निष्पादन और निष्पादन गारंटी प्रस्तुत करना एक परस्पर प्रक्रिया का हिस्सा है। चयनित एयरलाइन प्रचालक अनुबंध के प्रारंभ और निष्पादन में विलंब के कारण चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा निष्पादन गारंटी प्रस्तुत करने में भी विलंब हुआ था। परिचालन समिति (अगस्त 2021) ने निर्धारित तिथि के बाद परिचालन शुरू करने के सभी पिछले मामलों को माफ कर दिया था। नागर विमानन मंत्रालय ने आगे कहा कि जुर्माने का प्रावधान नहीं रखा गया था क्योंकि इससे योजना पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता था।

नागर विमानन मंत्रालय की प्रतिक्रिया में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण मैनुअल के अनुरूप दंड संबंधी खंड को शामिल नहीं करने के बारे में कुछ नहीं कहा गया है।

---

[59] *निष्पादन गारंटी का अर्थ चयनित एयरलाइन प्रचालक द्वारा कार्यान्वयन एजेंसी को प्रस्तुत की जाने वाली बिना शर्त और अपरिवर्तनीय बैंक गारंटी के रूप में एक प्रतिभूति होगी।*

[60] *योजना दस्तावेज की खंड 3.15.2 के अनुसार, चयनित एयरलाइन प्रचालक करार पर हस्ताक्षर करते समय चयनित एयरलाइन प्रचालक को अपने प्रचालन के प्रथम वर्ष में ऐसे चयनित एयरलाइन प्रचालक को प्रदान की जाने वाली कुल वीजीएफ राशि के पांच प्रतिशत के बराबर राशि के लिए कार्यान्वयन एजेंसी को निष्पादन गारंटी प्रस्तुत करनी होगी, जो प्रति आरसीएस मार्ग पर न्यूनतम पांच लाख रुपये होगी।*

मंत्रालय ने अब (अप्रैल 2023) उड़ान 5.0 में निर्दिष्ट समय सीमा के भीतर निष्पादन गारंटी प्रस्तुत करने में विफल रहने वाले चयनित एयरलाइन ऑपरेटर की निष्पादन गारंटी को जब्त करने से संबंधित दंडात्मक धारा शुरू की है।

5.5 हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन की खरीद

उड़ान योजना के खंड 2.1.2.3 (घ) में यह निर्धारित किया गया है कि आरसीएस हवाईअड्डों पर निशुल्क अग्नि एवं सुरक्षा सेवाओं का प्रावधान करना राज्य सरकारों का दायित्व है। नागर विमानन मंत्रालय ने (फरवरी 2018) बजटीय सहायता से हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन खरीदने और आरसीएस हवाई अड्डों पर इसे तैनात करने का निर्णय लिया। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने 49 हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन की खरीद शुरू करने के लिए (मार्च 2018) मंजूरी दी। तदनुसार, ₹253.07 करोड़ की अनुमानित लागत पर 6000 लीटर जल क्षमता के 49 हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन की खरीद के लिए 17 मई 2018 तक बोली जमा करने की अंतिम तिथि के साथ ग्लोबल ई-टेंडर (18 अप्रैल 2018) जारी किया गया था।

एकल बोलीदाता अर्थात मैसर्स रोसेनबॉयर इंटरनेशनल एजी ने 49 हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन के लिए ₹295.98 करोड़ का उद्धरण दिया था (सितंबर 2018)। हालांकि, रिवर्स नीलामी[61] और दो दौर की बातचीत के बाद, विक्रेता ने अंततः प्रत्येक हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन के लिए ₹ 241.97 करोड़ अर्थात ₹ 493.82 लाख की दर से 49 हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन की आपूर्ति करने की पेशकश की।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 31 हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन की खरीद के लिए इसी प्रकार की निविदा जून 2017 में शुरू की गई थी और मार्च 2018 में 49 हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन की निविदा प्रक्रिया शुरू होने से सिर्फ एक महीने पहले अंतिम रूप दिया गया था, जिसमें चार बोलीदाताओं (मैसर्स रोसेनबॉयर इंटरनेशनल एजी सहित) एल-1 बोलीदाता, मैसर्स नेशनल फायर फाइटिंग मैन्युफैक्चरिंग एफजेडसीओ, प्रत्येक हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन के लिए ₹ 451.35 लाख

---

[61] *रिवर्स नीलामी का अर्थ है सफल बोली का चयन करने के लिए खरीद करने वाली इकाई द्वारा उपयोग की जाने वाली ऑनलाइन वास्तविक समय की खरीद तकनीक, जिसमें निर्धारित अवधि के दौरान लगातार अधिक अनुकूल बोलियों की बोलीदाताओं द्वारा प्रस्तुति और बोलियों का स्वचालित मूल्यांकन शामिल है*

का उद्धरण दिया गया। यह खरीद आदेश मैसर्स नेशनल फायर फाइटिंग मैन्युफैक्चरिंग एफजेडसीओ, दुबई को ₹ 139.92 करोड़ में दिया गया था (मार्च 2018)।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मार्च 2017 से जनवरी 2018 तक आरसीएस परिचालन के अन्तर्गत हवाईअड्डों की संख्या को पहले ही अंतिम रूप दे दिया गया था और प्रत्येक हवाईअड्डे पर एक हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन आरसीएस परिचालन शुरू करने के लिए अग्नि सुरक्षा आवश्यकता के अनुसार न्यूनतम आवश्यकता थी। अगर कार्यान्वयन एजेंसी अर्थात, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने विभिन्न खेपों में अधिप्राप्ति के बजाय एक बार में कुल आवश्यकता का निर्धारण किया होता, तो यह हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन की दूसरी खेप की अधिप्राप्ति पर होने वाले ₹ 20.81 करोड़[62] की बचत कर सकता था। इसके अलावा, 31 हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन, की अधिप्राप्ति के लिए 5 मार्च 2018 के अधिप्राप्ति आदेश में उल्लिखित भिन्नता खंड (अर्थात, 12 महीने की सविदा अवधि के दौरान दी गई लागत पर 50 *प्रतिशत* तक हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन की मात्रा में वृद्धि) के अनुसार भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के पास ₹ 493.82 लाख के बजाय ₹ 451.35 लाख में 15 हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहन अधिप्राप्ति का विकल्प था। उसी खंड को लागू न करके, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने ₹ 6.37 करोड़ (₹ 42.47 लाख x 15) का अतिरिक्त व्यय किया था।

नागर विमानन मंत्रालय ने उत्तर दिया (अक्टूबर 2022) कि 49 हवाई क्षेत्र दुर्घटना अग्नि शमन वाहनों को निविदाओं के माध्यम से अधिप्राप्ति का निर्णय सक्षम प्राधिकारी द्वारा लिया जा रहा है।

मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि लेखापरीक्षा उपलब्ध जानकारी के आधार पर एयरफील्ड क्रैश फायर टेंडर की मात्रा का आकलन न करने और उसे एक ही बार में खरीदने के विकल्प का प्रयोग न करने के अलावा, दोबारा ऑर्डर देने के विकल्प का प्रयोग न करने पर टिप्पणी कर रहा है।

---

[62] ***₹20.81 करोड़ = ₹ 42.47 लाख (अर्थात, ₹ 493.82 लाख और ₹ 451.35 लाख के बीच अंतर) X 49***

सिफारिश 13

कार्यान्वयन एजेंसी को खरीद प्रक्रिया शुरू होने से पहले उपकरणों की आवश्यकता का वास्तविक रूप से आकलन करना चाहिए और विवेकपूर्ण ढंग से दोबारा ऑर्डर देने के विकल्प का भी उपयोग करना चाहिए।

5.6 उड़ान अंतर्राष्ट्रीय

राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 में 2027 तक अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर टिकटिंग को 20 करोड़ तक बढ़ाने की परिकल्पना की गई थी। भारतीय राज्यों और अंतर्राष्ट्रीय गंतव्यों के बीच हवाई संपर्क बढ़ाने के लिए उड़ान अंतर्राष्ट्रीय योजना शुरू की गई थी (अक्टूबर 2018)। इस योजना का उद्देश्य परिचालन की लागत और ऐसे मार्गों पर अपेक्षित राजस्व के बीच अंतर, यदि कोई हो, को पूरा करने के लिए एयरलाईन प्रचालकों को वित्तीय सहायता प्रदान करके अंतर्राष्ट्रीय हवाई संपर्क को प्रोत्साहित करना था।

योजना के अनुसार, राज्य सरकार के नेतृत्व वाले तंत्र के माध्यम से उड़ान अंतर्राष्ट्रीय का परिचालन प्रस्तावित किया गया था। तदनुसार, यह परिकल्पना की गई थी कि राज्य सरकारें जोड़े जाने वाले मार्गों की सूची की पहचान करेंगी, एयरलाईन प्रचालक चिन्हित मार्गों पर मांग का निर्धारण करेंगे, ऐसे मार्गों पर परिचालन/ सम्बद्धता प्रदान करने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करेंगे; कुछ न्यूनतम परिचालन शर्तों के लिए प्रतिबद्ध होने पर वित्तीय सहायता, यदि कोई हो, तो प्राप्त करेंगे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि उड़ान-अंतर्राष्ट्रीय-1 के तहत बोलियां, गुवाहाटी हवाईअड्डे को छह अंतर्राष्ट्रीय गंतव्यों अर्थात् ढाका, बैंकॉक, सिंगापुर, कुआलालंपुर, यांगून और काठमांडू से जोड़ने के लिए मांगी गई थीं (अक्टूबर 2018)। प्राप्त प्रतिक्रियाओं के आधार पर मैसर्स स्पाइस जेट (अर्थात चयनित एयरलाईन प्रचालक) को दो मार्ग[63] दिए गए (फरवरी 2019)। दिए गए मार्गों में से एक (गुवाहाटी-ढाका-गुवाहाटी) का परिचालन (जुलाई 2019) शुरू हुआ और वह भी भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के साथ एक चयनित विमान सेवा अनुबंध किए बिना। हालांकि, मैसर्स स्पाइस जेट द्वारा कम मांग और गैर-व्यवहार्यता के मुद्दों का हवाला देते हुए सितंबर 2019 में इस मार्ग पर उड़ान परिचालन को वापस ले लिया गया था। इस संबंध में चयनित एयरलाईन प्रचालक

[63] *गुवाहाटी-ढाका और गुवाहाटी-बैंकॉक*

द्वारा किसी वीजीएफ का दावा नहीं किया गया था।

शेष मार्गों पर कम प्रतिक्रिया के बावजूद, असम सरकार के अनुरोध पर (जून 2019) और नागर विमानन मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार, उड़ान अन्तर्राष्ट्रीय-2 को नागर विमानन मंत्रालय द्वारा पिछले संस्करण के तौर-तरीकों में कोई बदलाव किए बिना शुरू (जुलाई 2019) किया गया था। मैसर्स स्पाइस, जेट से एक मार्ग (गुवाहाटी-काठमांडू) के लिए एक एकल बोली प्राप्त हुई थी, जिसे बाद में (5 सितंबर 2019) यह कहते हुए वापस ले लिया गया था कि यह मार्ग व्यावसायिक रूप से व्यवहार्य नहीं था। इस प्रकार, उड़ान अंतर्राष्ट्रीय 2 के तहत किसी भी मार्ग पर कोई भी उड़ान शुरू नहीं हो सकी और यह उड़ान अंतर्राष्ट्रीय 1 की तरह ही असफल रही।

उड़ान-अंतर्राष्ट्रीय-1 और 2 की विफलता के बाद, विमान सेवा, राज्य सरकारों[64] और हितधारकों के साथ परामर्श के आधार पर, नागर विमानन मंत्रालय द्वारा 10 मार्गों[65] के माध्यम से भारतीय राज्यों और नौ अंतर्राष्ट्रीय गंतव्यों के बीच हवाई संपर्क बढ़ाने के लिए उड़ान-अंतर्राष्ट्रीय-3 की शुरुआत (फरवरी 2020) की गई थी। फरवरी 2020 में 10 मार्गों के लिए बोलियां आमंत्रित की गई थीं और बोलियां प्रस्तुत करने की अंतिम तिथि 25 मार्च 2020 थी। हालांकि, कोविड मामलों में तेजी को देखते हुए बोलियां प्रस्तुत करने की अंतिम तिथि सितंबर 2020 तक बढ़ा दी गई थी। हालांकि 10 मार्गों में से किसी के लिए कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई और निविदा प्रक्रिया को बंद/निरस्त कर दिया गया। इस प्रकार, उडान अंतर्राष्ट्रीय मार्गों को परिचालित करने के लिए नागर विमानन मंत्रालय/भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा तीन प्रयासों के बावजूद, यह शुरू नहीं हो सका।

नागर विमानन मंत्रालय ने उत्तर दिया (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने समाज के सर्वोत्तम हित में मणिपुर, असम और ओडिशा की राज्य सरकारों के अनुरोध पर तीन दौर की बोली के लिए उड़ान अंतर्राष्ट्रीय के लिए ई-बोली बुलाकर अपना सर्वश्रेष्ठ प्रयास किया। इसके अलावा, राज्य सरकारों के आग्रह पर, उड़ान अंतर्राष्ट्रीय -4 शुरू किया गया और प्राप्त भागीदारी के आधार पर, दो मार्गों को

[64] *असम, मणिपुर और ओडिशा*

[65] *(1) गुवाहाटी-बैंकॉक-गुवाहाटी, (2) भुवनेश्वर-बैंकॉक-भुवनेश्वर, (3) भुवनेश्वर-सिंगापुर-भुवनेश्वर, (4) भुवनेश्वर-अबू धाबी-भुवनेश्वर, (5) इंफाल-मांडले-इंफाल, (6) गुवाहाटी -ढाका-गुवाहाटी, (7) गुवाहाटी-हनोई-गुवाहाटी, (8) गुवाहाटी-यांगून-गुवाहाटी, (9) गुवाहाटी-कुआलालंपुर-गुवाहाटी, (10) गुवाहाटी-काठमांडू-गुवाहाटी*

पहले ही दिया जा चुका है।

इस प्रकार, तथ्य यह है कि उड़ान-अंतर्राष्ट्रीय के शुरू होने के चार वर्ष बाद भी, आज तक कोई विशेष प्रगति प्राप्त नहीं की जा सकी है और यहां तक कि नागर विमानन मंत्रालय द्वारा अपने उत्तर में दिए गए दो मार्गों को भी परिचालन में लाना बाकी है।

5.7 पर्यावरणीय मुद्दें

नागर विमानन मंत्रालय द्वारा घोषित राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 में सतत विमानन पर एक अध्याय शामिल है। इस अध्याय के तहत, नागर विमानन मंत्रालय ने कुछ क्षेत्रों (अर्थात, ऊर्जा संरक्षण, संधारणीय प्रथाओं, उत्सर्जन माप में सुधार इत्यादि) को रेखांकित किया जहां संबंधित हितधारकों (नागर विमानन मंत्रालय/हवाई अड्डे के स्वामित्व वाली एजेंसियों/एयरलाईन प्रचालकों) द्वारा भारतीय विमानन उद्योग के सतत विकास के लिए प्रयास किए जाने की आवश्यकता थी। तदनुसार, देश में नागर विमानन क्षेत्र के समावेशी और सतत विकास के लिए, राष्ट्रीय हरित विमानन नीति पर एक श्वेत पत्र तैयार किया गया और हितधारकों से टिप्पणियों/इनपुट के लिए अपनी आधिकारिक वेबसाइट पर डाला गया (मार्च 2019)। हालाँकि, आज तक (अक्टूबर 2022) काफी समय बीत जाने के बावजूद, राष्ट्रीय हरित विमानन पर नीति को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। परिणामस्वरूप, प्रस्तावित राष्ट्रीय हरित विमानन नीति में निहित प्रावधानों को भारतीय विमानन उद्योग के सतत विकास को विकसित करने के लिए लागू नहीं किया जा सका।

राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 में उल्लिखित प्रावधान के अलावा, क्षेत्रीय संपर्क योजना के तहत आरसीएस हवाई अड्डे के विकास/उन्नयन के दौरान विभिन्न केंद्रीय/राज्य एजेंसियों द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के अनुपालन की आवश्यकता थी। तदनुसार, केंद्र/राज्य नियामक प्राधिकरणों द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के अनुपालन और राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 में निहित प्रावधानों की लेखापरीक्षा के दौरान नमूना चयनित हवाई अड्डों/हेलीपोर्ट्स/जल हवाई अड्डों और गैर-अनुपालन के उदाहरणों की समीक्षा की गई जैसा कि संबंधित हवाईअड्डों/हेलीपोर्ट/जल हवाई अड्डों[66] पर देखा गया है। जो इस प्रकार थे:

[66] *नमूना चयनित हवाईअड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों की कुल संख्या 35 थी (27 हवाईअड्डे+5 हेलीपोर्ट्स+3 जल हवाईअड्डे)। इनमें से, अमरावती हवाई अड्डों को छोड़कर 34 हवाईअड्डों/हेलीपोर्टों के लिए पर्यावरण संबंधी मुद्दों से संबंधित सूचनाएं प्राप्त हुई हैं।*

5.7.1 स्थापना के लिए सहमति और परिचालन के लिए सहमति

सभी नए इच्छुक परियोजना प्रस्तावकों को संयंत्र, उद्योग या प्रक्रिया की स्थापना से पहले क्षेत्राधिकार वाले राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से 'स्थापना की सहमति' के रूप में 'अनापत्ति प्रमाणपत्र'[67] (एनओसी) प्राप्त करने की आवश्यकता थी, जो पर्यावरण में सीवरेज या व्यापारिक बहिःस्राव छोड़ने की संभावना रखते थे या वातावरण में किसी भी वायु प्रदूषण का उत्सर्जन कर सकते थे। एक संयंत्र, उद्योग या प्रक्रिया की स्थापना के बाद, परिचालन शुरू करने के लिए संबंधित राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से 'परिचालन की सहमति' आवश्यक थी।

हालांकि, 27 हवाईअड्डों और पांच हेलीपोर्टों में से चार हवाई अड्डों[68] और एक हेलीपोर्ट[69] के मामले में 'स्थापना की सहमति' और 'परिचालन की सहमति' दोनों ही प्राप्त नहीं किए गए थे। इसके अलावा, 'स्थापना की सहमति' एक हवाईअड्डे[70] के मामले में और दो हवाईअड्डों[71] के मामले में 'परिचालन की सहमति' को भी प्राप्त नहीं किया गया था।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (दिसंबर 2022/जनवरी 2023) में पुष्टि की कि चार हवाईअड्डों[72] के मामले में, 'स्थापना की सहमति' और 'परिचालन की सहमति' दोनों उपलब्ध नहीं थे और एक हवाईअड्डे अर्थात पाकयोंग के लिए 'स्थापना की सहमति' प्रक्रियाधीन है और दो हवाई अड्डों अर्थात कुशीनगर और राउरकेला के लिए 'परिचालन की सहमति' प्रक्रियाधीन है।

5.7.2 ऊर्जा लेखापरीक्षा

राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 के अनुच्छेद -22 के खंड "एच" के अनुसार, सभी हवाई अड्डों को ऊर्जा लेखापरीक्षा करने की आवश्यकता है। हालांकि, 13 हवाई अड्डों[73]

---

[67] *जल (प्रदूषण की रोकथाम और नियंत्रण) अधिनियम, 1974 और वायु (प्रदूषण की रोकथाम और नियंत्रण) अधिनियम, 1981 के अनुसार कोई भी व्यक्ति संबंधित राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड की सहमति के बिना स्थापित या परिचालन नहीं करेगा।*

[68] *जगदलपुर, झारसुगुड़ा, पिथौरागढ़ और कडप्पा हवाई अड्डे।*

[69] *बद्दी हेलीपोर्ट*

[70] *पाकयोंग*

[71] *कुशीनगर और राउरकेला हवाई अड्डा*

[72] *जगदलपुर, झारसुगुड़ा, पिथौरागढ़ और कडप्पा हवाई अड्डे।*

[73] *जैसलमेर, भटिंडा, हिसार, ग्वालियर, रूपसी, पकयोंग, कडप्पा, पंतनगर, कुशीनगर, इलाहाबाद, जगदलपुर पिथौरागढ़, दमन हवाई अड्डे*

(नमूना चयन का 48 *प्रतिशत*) और तीन हेलीपोर्ट[74] (नमूना चयन का 60 *प्रतिशत*) के मामले में कोई ऊर्जा लेखापरीक्षा नहीं की गई थी।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (दिसंबर 2022/जनवरी 2023) में स्वीकार किया कि आज तक 13 हवाईअड्डों और दो हेलीपोर्ट (बद्दी को छोड़कर) की ऊर्जा लेखापरीक्षा नहीं की गई थी।

5.7.3 अपशिष्ट प्रबंधन सुविधाएं

राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 के अनुच्छेद -22 के खंड "एच" के अनुसार, सभी हवाई अड्डों के पास ठोस और तरल कचरे के लिए अपनी अपशिष्ट प्रबंधन सुविधाएं भी होनी चाहिए। हालांकि, आवश्यक अपशिष्ट प्रबंधन सुविधाएं 10 हवाई अड्डों[75] पर (नमूना चयन का 37 *प्रतिशत)* और तीन[76] हेलीपोर्ट के मामले में (नमूना चयन का 60 *प्रतिशत)* उपलब्ध नहीं पाई गईं।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (दिसंबर 2022/जनवरी 2023) में स्वीकार किया कि आज की तिथि में 10 हवाई अड्डों और दो हेलीपोर्टों में अपशिष्ट प्रबंधन सुविधायें उपलब्ध नहीं थी ।

5.7.4 गैसीय उत्सर्जन को सीमित करने के लिए आवश्यक कदम

राष्ट्रीय नागर विमानन नीति 2016 के अनुच्छेद 22 के अनुसार, हितधारकों को भारतीय विमानन उद्योग में कार्बन डाइऑक्साइड (CO_2) उत्सर्जन का निर्धारण, न्यूनतम और कम करने की आवश्यकता थी। हालांकि, सात हवाई अड्डों[77] (नमूना चयन का 26 *प्रतिशत)* और तीन हेलीपोर्ट[78] (नमूना चयन का 60 *प्रतिशत*) के संबंध में उत्सर्जन स्तर को सीमित/कम करने के लिए आवश्यक प्रयास नहीं किए गए थे। दो हवाईअड्डों [79]पर आंशिक उपाय किए गए पाए गए।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (दिसंबर 2022/जनवरी 2023) में पुष्टि की कि

---

74 ***सहस्त्रधारा, बद्दी और चिन्यालीसौड़ हेलीपोर्ट***

75 ***भटिंडा, हिसार, ग्वालियर, पंतनगर, रूपसी, झारसुगुड़ा, दरभंगा, पक्योंग, कडप्पा, दमन हवाई अड्डे***

76 ***सहस्त्रधारा, बद्दी और चिन्यालीसौड़ हेलीपोर्ट।***

77 ***जैसलमेर, भटिंडा, पंतनगर, हुबली, कडप्पा, मैसूर, दमन हवाई अड्डे***

78 ***सहस्त्रधारा, बद्दी और चिन्यालीसौड़ हेलीपोर्ट।***

79 ***पाकयोंग और झारसुगुडा हवाई अड्डा।***

सात हवाई अड्डों और तीन हेलीपोर्टों में से पांच हवाई अड्डों[80] और दो हेलीपोर्टों[81] के मामले में गैसीय उत्सर्जन को सीमित करने के लिए आवश्यक कदम नहीं उठाए गए थे।

इस प्रकार, उपरोक्त से, यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि आरसीएस हवाईअड्डों का विकास/उन्नयन करते समय, विभिन्न लागू पर्यावरणीय मानदंडों/आवश्यकताओं का पूरी तरह से पालन नहीं किया गया था।

सिफारिश 14

मार्च 2019 में प्रस्तावित राष्ट्रीय हरित विमानन नीति को अंतिम रूप दिया जाना चाहिए और सांविधिक प्राधिकरणों/मंत्रालयों द्वारा जारी पर्यावरण संबंधी विभिन्न दिशा-निर्देशों का अनुपालन किया जाना चाहिए, जैसे कि स्थापना और परिचालन, ऊर्जा लेखापरीक्षा, अपशिष्ट प्रबंधन सुविधाओं आदि के लिए सहमति, आरसीएस हवाईअड्डों का उन्नयन/ विकास करते समय पालन किया जाए।

---

80 पंतनगर, कडप्पा, दमन, मैसूर, भटिंडा हवाई अड्डे।

81 सहस्त्रधारा, और चिन्यालीसौड़ हेलीपोर्ट्स

अध्याय VI
निगरानी तंत्र और आंतरिक नियंत्रण

KISHANGARH AIRPORT

अध्याय VI

निगरानी तंत्र और आंतरिक नियंत्रण

आंतरिक नियंत्रण तंत्र में वे सभी पद्धतियां और प्रक्रियाएं शामिल हैं जिनको किसी संगठन द्वारा निर्धारित उद्देश्यों को समय पर, प्रभावी ढंग से और कुशलता से प्राप्त करने के लिए एक योजना को लागू करते समय अनुपालन के लिए तैयार किया जाता है। तदनुसार, योजना में कुछ नियंत्रण और संतुलन शामिल किए गए है। नागर विमानन मंत्रालय ने समय-समय पर आंतरिक नियंत्रण तंत्र को मजबूत करने के लिए कुछ उपाय तैयार किए।

परिकल्पित आंतरिक नियंत्रण तंत्र में संस्थागत तंत्र की स्थापना, विभिन्न स्तरों पर विभिन्न समितियों का गठन आदि शामिल हैं। योजना में शामिल प्रावधानों और चयनित एयरलाईन प्रचालकों द्वारा उनके सत्यापन के लिए चयनित एयरलाईन प्रचालकों द्वारा कुछ सूचनाओं/दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के संबंध में चयनित एयरलाईन प्रचालकों के अनुबंध के अलावा वीजीएफ, योजना के प्रावधानों के अनुपालन के संबंध में दावा करता है जैसे किराया की सीमा के भीतर आरसीएस सीटों की आवश्यक संख्या की बिक्री, स्वतंत्र लेखापरीक्षकों की नियुक्ति, भारत सरकार के प्रयास पोर्टल में डेटा अपलोड करना आदि। इसके अलावा, आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति ने, हवाई अड्डों के पुनरुद्धार के लिए ₹4,500 करोड़ की बजटीय सहायता मंजूरी देते हुए, नागर विमानन मंत्रालय को निर्देशित किया (मार्च 2017) कि योजना के समयबद्ध कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों की पहचान के लिए एक उपयुक्त तंत्र स्थापित किया जाए।

लेखापरीक्षा ने नागर विमानन मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों, योजनाओं के प्रावधानों और चयनित एयरलाईन परिचालक अनुबंध के खंडो और क्षेत्रीय संपर्क निधि उदग्रहण आदि के संग्रह के लिए निगरानी उपकरणों की प्रभावकारिता के सन्दर्भ में आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली का विश्लेषण किया। उसमें पाई गई कमियों का विवरण आगामी अनुच्छेदो में दिया गया है।

6.1 संस्थागत तंत्र की समीक्षा

नागर विमानन मंत्रालय ने चार समितियों[82] अर्थात (1) आरसीएस अनुमोदन समिति (क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड) (2) मूल्यांकन समिति (3) निधि प्रबंधन समिति और (4) परिचालन समिति का गठन करने का निर्णय लिया। इसके अलावा, आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति द्वारा अनुमोदित ₹4,500 करोड़ के साथ अल्पप्रचालित/अप्रचालित हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों के पुनरुद्धार की परियोजनाओं की निगरानी और रणनीतिक मार्गदर्शन प्रदान करने के लिए एक परियोजना मूल्यांकन समिति भी बनाई गई थी। संबंधित टिप्पणियों का विवरण नीचे दिया गया है।

6.1.1 क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड (आरसीएबी)

क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड (जिसे आरसीएस अनुमोदन समिति भी कहा जाता है) का गठन एएआई के अध्यक्ष की अध्यक्षता में (नवंबर 2016) में किया गया था और इसमें योजना के अनुसार बोली प्रक्रिया को अंतिम रूप देने के लिए तीन अन्य सदस्यों[83] के साथ संयुक्त सचिव (घरेलू परिवहन प्रभाग), नागर विमानन मंत्रालय शामिल थे। इसके बाद, आरसीएस योजना के कार्यान्वयन के दौरान प्राप्त अनुभव को देखते हुए, नागर विमानन मंत्रालय ने योजना के कार्यान्वयन और योजना से विचलन से संबंधित मुद्दों पर विचार करने के लिए अनुमोदन समिति को अधिकृत किया (जनवरी 2021)। इसके अलावा, समिति को उपरोक्त मुद्दों पर निर्णय लेने के लिए नागर विमानन मंत्रालय को अपनी सिफारिशें प्रस्तुत करने का निर्देश दिया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड ने (जून 2017) चयनित एयरलाईन प्रचालकों के वीजीएफ दावों को स्व-प्रमाणन के आधार पर स्वीकार करने का निर्णय लिया, जो उनके विचारार्थ विषयों से परे था। इस निर्णय को नागर विमानन मंत्रालय की स्वीकृति प्राप्त किए बिना कार्यान्वयन के लिए रखा गया था। नागर विमानन मंत्रालय के अनुमोदन की मांग के संबंध में कोई दस्तावेजी साक्ष्य लेखापरीक्षा

---

[82] *आरसीएस अनुमोदन समिति: मार्गों को देने के लिए बोली प्रक्रिया को अंतिम रूप देना।*
मूल्यांकन समिति: प्राप्त वित्तीय प्रस्तावों को खोलना और उनका मूल्यांकन करना और उन्हें आरसीएस अनुमोदन समिति को प्रस्तुत करना।
निधि प्रबंधन समिति: योजना से संबंधित वित्तीय मामलों से निपटने के लिए
परिचालन समिति: अप्रत्याशित परिस्थितियों में उचित कदम उठाना और जब भी समिति को भेजा जाता है आरसीएस के तहत विवादों को हल करना।

[83] *(i) सामान्य नागर विमानन निदेशालय के प्रतिनिधि, (ii) सदस्य (वित्त), एएआई और (iii) नागर विमानन मंत्रालय के वित्त प्रभाग के प्रतिनिधि*

को प्रस्तुत नहीं किया गया था। इस प्रकार, उनके संदर्भ[84] की शर्तों से परे एक महत्वपूर्ण निर्णय लेने से योजना के कार्यान्वयन पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ा जैसा कि अनुच्छेद संख्या 4.2.2 में वर्णित है।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022) में बताया कि अनुमोदन समिति द्वारा लिया गया निर्णय सभी कार्यान्वयन संबंधी मामलों को संभालने के लिए सचिव नागर विमानन मंत्रालय पत्र दिनांक 6 दिसंबर 2016 के अनुमोदन/प्राधिकार अनुमोदन के अनुरूप था। संबंधित आरसीएस योजना के लिए आरसीएस अनुमोदन समिति द्वारा पूर्व-बोली और बोली के बाद में कोई अनियमितता नहीं है।

नागर विमानन मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड संस्थागत तंत्र (10 नवंबर 2016) के तहत योजना के प्रावधानों से विचलन से संबंधित निर्णय लेने के लिए अधिकृत समिति नहीं थी, उपयुक्त प्राधिकारी नागर विमानन मंत्रालय की सचिव की अध्यक्षता वाली परिचालन समिति थी। इसके अलावा, सचिव, नागर विमानन मंत्रालय का प्राधिकरण (6 दिसंबर 2016) एएआई को ई-प्रस्ताव आमंत्रित करने वाले नोटिस में कुछ खंडों को शामिल करने की अनुमति देने के एक विशिष्ट मामले पर था और क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड को योजना के प्रावधानों से विचलित होने की शक्ति प्रदान नहीं करता है। संशोधित प्रत्यायोजन (जनवरी 2021) के अनुसार, क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड को निर्णय के लिए योजना के प्रावधानों से विचलन से संबंधित मामलों पर अपनी सिफारिशें नागर विमानन मंत्रालय को भेजने की आवश्यकता थी।

6.1.2 निधि प्रबंधन समिति

संस्थागत तंत्र ढांचे के अनुसार, सदस्य (वित्त), अध्यक्ष और मुख्य वित्त नियंत्रक के रूप में एएआई नागर विमानन मंत्रालय के वित्त प्रभाग को शामिल करते हुए एक निधि प्रबंधन समिति का गठन किया जाना था। लेखापरीक्षा ने देखा कि मार्च 2022 तक निधि प्रबंधन समिति का गठन [अध्याय 4 (अनुच्छेद 4.3.2 में विस्तृत)] कभी नहीं किया गया था।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में स्वीकार किया कि कि नागर विमानन मंत्रालय द्वारा गठित संस्थागत तंत्र ढांचे के तहत परिकल्पित

---

[84] ***संदर्भ की शर्तों के अनुसार योजना के अनुसार बोली प्रक्रिया को अंतिम रूप देने के लिए बोली संबंधित निर्णयों के लिए क्षेत्रीय सम्बद्धता सलाहकार बोर्ड जिम्मेदार था।***

निधि प्रबंधन समिति का गठन नहीं किया गया था। यह भी उल्लेख किया गया था कि निधि प्रबंधन समिति की भूमिका (सितंबर 2022) क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास बोर्ड द्वारा ले ली गई थी। हालाँकि, फरवरी 2022 में लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने के बाद ही ऐसा किया गया था।

6.1.3 परिचालन और परियोजना मूल्यांकन समिति की कार्यप्रणाली

संस्थागत तंत्र के तहत परिकल्पित सुधारात्मक उपाय करने के लिए सचिव, नागर विमानन मंत्रालय की अध्यक्षता में एक उच्च स्तरीय परिचालन समिति का गठन (नवंबर 2016) किया गया था। दूसरी ओर, सचिव, नागर विमानन मंत्रालय की अध्यक्षता में परियोजना कार्यान्वयन पर रणनीतिक मार्गदर्शन प्रदान करने के लिए व्यय वित्त समिति (जुलाई 2016) की सिफारिशों के अनुरूप परियोजना मूल्यांकन समिति का गठन (मार्च 2017) किया गया था। परिचालन समिति को एक कैलेंडर वर्ष में कम से कम दो बार बैठक करना आवश्यक था, जबकि परियोजना मूल्यांकन समिति को एक तिमाही में एक बार बैठक करना आवश्यक था।

परिचालन समिति के मामले में वर्ष 2021 तक निर्धारित 10 बैठकों (एक वर्ष में दो बैठकें) के प्रति केवल छह बैठकें (वर्ष 2017 में कोई बैठक नहीं हुई तथा वर्ष 2018 एवं 2021 में एक-एक बैठक हुई) हुई। परियोजना मूल्यांकन समिति के मामले में, वर्ष 2017, 2018 और 2021 प्रत्येक में केवल एक बैठक आयोजित की गई थी और वर्ष 2019 और 2020 प्रत्येक में क्रमशः दो-दो बैठकें आयोजित की गई थीं।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में बताया कि प्रभावी कार्यान्वयन के लिए आवश्यकता के अनुसार समय-समय पर परिचालन समिति की बैठकें आयोजित की गईं। यह भी उल्लेख किया गया था कि लेखापरीक्षा की अभ्युक्तियों को भविष्य के अनुपालन के लिए नोट कर लिया गया है।

हालांकि, तथ्य यह है कि उच्च स्तरीय परिचालन समिति की बैठकें आयोजित करने के निर्धारित कार्यक्रम का पालन नहीं किया गया था।

6.2 प्रयास पोर्टल पर निगरानी

आरसीएस योजना की निगरानी भारत सरकार के प्रयास पोर्टल के माध्यम से की जा रही थी। की गई प्रगति का निर्धारण करने के लिए, पोर्टल शुरू किए गए मार्गों की कुल संख्या और उन हवाईअड्डों की संख्या को दर्शाता है जहां परिचालन शुरू हुआ। तथापि,

अन्य महत्वपूर्ण मापदंडों जैसे कि उन मार्गों और हवाई अड्डों की संख्या जहां प्रचालन शुरू होने के बाद प्रचालन बंद कर दिए गए थे, पोर्टल पर इंगित नहीं किए गए थे जिससे नीचे दी गई तालिका 6.1 में दर्शाई गई विशिष्ट तिथि तक प्राप्त वास्तविक प्रगति का मूल्यांकन किया जा सके।

तालिका 6.1:

मार्गों के आवंटन और परिचालन के संबंध में की गई प्रगति का विश्लेषण

तिथि तक	आवंटित किए गए कुल मार्गों की संख्या (संचयी)	प्रयास पोर्टल के अनुसार परिचालित मार्गों की संख्या (संचयी)	आरसीएस प्रकोष्ठ ईमेल दिनांक 06 मई 2022 के अनुसार वास्तव में परिचालन मार्गों की संख्या (संचयी)
31 मार्च 2020	774	270	133
31 मार्च 2021	866	349	196
31 मार्च 2022	1,034	415	266

(स्रोत: आरसीएस प्रकोष्ठ और प्रयास पोर्टल)

इस प्रकार, उपरोक्त तालिका से यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि वास्तव में परिचालित मार्ग उन कुल मार्गों की तुलना में कम (36 *प्रतिशत*) थे जहां परिचालन शुरू हुआ था। अत:, प्रयास पोर्टल पर नागर विमानन मंत्रालय द्वारा अपलोड किया गया डेटा आरसीएस-उड़ान योजना के निष्पादन की सम्पूर्ण तस्वीर प्रस्तुत करने में विफल रहा है।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में बताया कि आरसीएस प्रकोष्ठ नीति आयोग द्वारा अंतिम रूप दिए गए टेम्पलेट के अनुसार प्रयास पोर्टल पर आंकड़े अपलोड कर रहा था। हालांकि, नागर विमानन मंत्रालय ने नीति आयोग से संपर्क करने के लिए लेखापरीक्षा के सुझाव पर सहमति व्यक्त की ताकि प्रगति की बेहतर और सही तस्वीर प्रस्तुत करने के लिए अतिरिक्त मापदंडों को शामिल किया जा सके।

6.3 स्वतंत्र लेखापरीक्षकों की नियुक्ति

उड़ान-1 योजना का खंड 3.20.5 निर्धारित करता है कि कार्यान्वयन एजेंसी स्वतंत्र लेखापरीक्षकों के माध्यम से समय-समय पर चयनित एयरलाईन प्रचालक के निष्पादन

की समीक्षा/लेखापरीक्षा कर सकती है। इस संबंध में, एएआई ने वर्ष 2017-18 के दौरान प्रचालकों के निष्पादन की समीक्षा के लिए एलायंस एयर, एयर ओडिशा, स्पाइस जेट और टर्बो मेघा एयरवेज/ट्रू जेट जैसे चार चयनित एयरलाईन प्रचालकों की स्वतंत्र लेखापरीक्षा की व्यवस्था बाहरी स्रोत से की थी।

हालांकि, विसंगतियों को स्वतंत्र लेखापरीक्षकों द्वारा प्रबंधन के ध्यान में लाया गया था (विवरण **अनुलग्नक VII** में) जैसे कि एलायंस एयर और ट्रू जेट को ₹1.70 करोड़[85] की वीजीएफ का अतिरिक्त संवितरण, एलायंस एयर और स्पाइस जेट द्वारा आरसीएस किराया सीमा से अधिक हवाई किराया प्रभार करना, एलायंस एयर, ट्रू जेट और स्पाइस जेट द्वारा आरसीएस सीटों से पहले गैर-आरसीएस सीटों की बिक्री, उल्लंघन के लिए एयरलाइंस के ऊपर कोई कार्रवाई नहीं की गई। इसके अलावा, नागर विमानन मंत्रालय/एएआई ने खामियों को दूर करने और योजना के प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए कोई उपाय नहीं किया और स्व-प्रमाणन के आधार पर चयनित एयरलाईन प्रचालकों के वीजीएफ दावों की स्वीकृति व वितरण की प्रक्रिया में स्पष्ट कमजोरियों के बावजूद बिना किसी समीक्षा के जारी रही।

लेखापरीक्षा ने भी उसी प्रकार की विसंगतियों को जारी पाया जैसा कि अनुच्छेद संख्या 4.2.2 में बताया गया है।

इसके अलावा, चयनित एयरलाईन प्रचालकों की कमियों से अवगत होने के बावजूद, आरसीएस मार्गों/नेटवर्कों पर एयरलाईन प्रचालकों द्वारा परिचालित विमान सेवा की आगे कोई स्वतंत्र लेखापरीक्षा कभी नहीं की गई। 2017-18 के लिए स्वतंत्र लेखापरीक्षकों द्वारा उजागर किए गए उल्लंघनों पर कोई कार्रवाई नहीं करने के साथ-साथ आंतरिक लेखापरीक्षा के गैर-परिचालन ने कमजोर आंतरिक नियंत्रण को दर्शाया।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में बताया कि सक्षम प्राधिकारी द्वारा एयर ओडिशा और स्पाइस जेट के संबंध में लेखापरीक्षा प्रतिवेदन को स्वीकार कर लिया गया है। मैसर्स एलायंस एयर के संबंध में लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की समीक्षा की जा रही है और वित्त वर्ष 2018-19, 2019-20, 2020-21 और 2021-22 के लिए चयनित एयरलाईन प्रचालकों के अनुपालन लेखापरीक्षा के लिए स्वतंत्र लेखापरीक्षकों की नियुक्ति पर विचार किया जा रहा है।

नागर विमानन मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखे जाने की आवश्यकता है कि आज तक एयर ओडिशा से कोई वसूली नहीं की गई है और मैसर्स स्पाइस जेट से ₹1.34 लाख की वसूली सितंबर 2022 में ही प्रभावित हुई थी, अर्थात लेखापरीक्षा

[85] ***₹ 1.04 करोड़- एलायंस एयर और ₹ 0.66 करोड़- ट्रू जेट***

द्वारा इस मुद्दे को उजागर करने के बाद। मैसर्स एलायंस एयर और टर्बो मेघा के मामले में अभी तक कोई कार्रवाई नहीं की गई है। तथ्य यह है कि वित्त वर्ष 2018-19, 2019-20, 2020-21 और 2021-22 के लिए चयनित एयरलाईन प्रचालकों के अनुपालन लेखापरीक्षा के लिए स्वतंत्र लेखापरीक्षकों को अभी तक नियुक्त नहीं किया गया है, जिसे नागर विमानन मंत्रालय द्वारा भी स्वीकार किया गया था।

सिफारिश संख्या 15

चयनित एयरलाईन प्रचालकों के निष्पादन/ प्रदर्शन का मूल्यांकन बिना किसी देरी के स्वतंत्र लेखापरीक्षकों के माध्यम से किया जाए और लेखापरीक्षक के प्रतिवेदन पर शीघ्र सुधारात्मक कार्रवाई की जानी चाहिए।

6.4 उच्च मूल्य वाली परियोजनाओं की निगरानी के संबंध में सरकारी दिशा-निर्देशों का पालन करना

सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय (एमओएसपीआई) द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के अनुसार, एमओएसपीआई को ₹150 करोड़ और उससे अधिक की लागत वाली परियोजनाओं की निगरानी करने की आवश्यकता थी, जबकि ₹150 करोड़ से कम लागत वाली परियोजनाओं के लिए, संबंधित मंत्रालय (अर्थात, इस मामले में नागर विमानन मंत्रालय) द्वारा निगरानी करना आवश्यक था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि आरसीएस उड़ान के तहत शुरू की गई छह परियोजनाओं (इलाहाबाद, झारसुगुड़ा, पकयोंग, कानपुर, कोल्हापुर, अयोध्या) का मूल्य ₹150 करोड़ से अधिक था, लेकिन ऐसी परियोजनाओं की जानकारी एमओएसपीआई के साथ साझा नहीं की गई थी, और इस तरह एमओएसपीआई ऐसी सभी परियोजनाओं की निगरानी में अपनी भूमिका नहीं निभा सका।

नागर विमानन मंत्रालय ने अपने उत्तर (अक्टूबर 2022/जनवरी 2023) में कहा कि सभी परियोजनाएं (कानपुर को छोड़कर) ₹150 करोड़ से अधिक की थी। कार्यान्वयन एजेंसी ने झारसुगुडा और पाक्योंग हवाई अड्डे के संबंध में स्पष्ट किया कि इन हवाई अड्डों पर सभी अलग-अलग कार्य ₹150 करोड़ से कम थे और इसलिए, सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय रिपोर्ट श्रेणी के अंतर्गत नहीं आते हैं। यह भी बताया गया कि कोल्हापुर और अयोध्या हवाई अड्डे के लिए अक्टूबर 2022 के महीने के लिए एमओएसपीआई को रिपोर्ट प्रस्तुत की गई थी और शेष हवाईअड्डा परियोजनाओं के लिए, इस संबंध में अनुपालन के लिए अभियांत्रिक निदेशालय को पत्र लिखा जा रहा है।

नागर विमानन मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है कि तीन हवाईअड्डों अर्थात झारसुगुडा

(₹222.24 करोड़), पाकयोंग (₹265.67 करोड़) और कानपुर ((₹153 करोड़) के मामले में, इन हवाईअड्डों पर अलग-अलग कार्य ₹150 करोड़ से कम थे, चूंकि एक हवाई अड्डे का विकास केवल एक ही परियोजना है और हवाई अड्डे के विकास से संबंधित सभी कार्यों को केवल परियोजना के हिस्से के रूप में माना जाना चाहिए न कि अलग-अलग कार्य-वार परियोजनाओं के रूप में। प्रयागराज के लिए, प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया।

सिफारिश संख्या 16

नागर विमानन मंत्रालय विभिन्न हवाईअड्डों/हेलीपोर्ट्स/जल हवाईअड्डों में चल रही सभी मौजूदा और भविष्य की संविदाओं की समीक्षा कर सकता है और यह सुनिश्चित करके निगरानी तंत्र को मजबूत कर सकता है कि जहां भी कुल परियोजना लागत ₹150 करोड़ की सीमा से अधिक है, वहाँ उचित निगरानी के लिए इसे सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के साथ साझा किया गया है।

(राज जी. विश्वनाथन)
उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
(वाणिज्यिक) एवं अध्यक्ष, लेखापरीक्षा बोर्ड

नई दिल्ली
दिनांक: 25 जुलाई 2023

प्रतिहस्ताक्षरित

(गिरीश चंद्र मुर्मू)
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली
दिनांक: 25 जुलाई 2023

अनुलग्नक

<u>अनुलग्नक-I (पैरा संख्या 1.6.1 देखें)</u>

(उड़ान के चरण - 1, 2 और 3 के तहत चयनित एयरलाइन प्रचालको के मार्गों का विवरण)

चयनित एयरलाइन प्रचालक	उड़ान-1 मार्ग आवंटित किया गया	उड़ान-2 मार्ग आवंटित किया गया	उड़ान-3 मार्ग आवंटित किया गया	कुल मार्गों को आवंटित किया गया *	परिचालन मार्गों की संख्या (मार्च 2023 तक)
मैसर्स अहमदाबाद एविएशन एंड एरोनॉटिक्स लिमिटेड (एएए एविएशन)	0	6(0)	0(0)	6(0)	0
मैसर्स एयर ओडिशा एविएशन प्राइवेट लिमिटेड	50(0)	0(0)	0(0)	50(0)	0
मैसर्स एयरलाइन एलाइड सर्विस लिमिटेड	17(17)	26(16)	52(40)	95(73)	30
मेसर्स अंडमान एयरवेज प्राइवेट लिमिटेड	0(0)	0(0)	6(0)	6(0)	0
मैसर्स एविएशन कनेक्टिविटी	0(0)	0(0)	4(0)	4(0)	0
मैसर्स डेक्कन चार्टर्स प्राइवेट लिमिटेड	34(8)	0(0)	0(0)	34(8)	0
मैसर्स गोदावत एंटरप्राइजेज प्राइवेट लिमिटेड	0(0)	6(4)	40(34)	46(38)	28
मैसर्स हेलिगो चार्टर्स प्राइवेट लिमिटेड	0(0)	1(0)	0(0)	1(0)	0
मैसर्स हेरिटेज एविएशन प्राइवेट लिमिटेड	0(0)	14(10)	24(0)	38(10)	0
मैसर्स इंटरग्लोब एविएशन लिमिटेड (इंडिगो)	0(0)	56(44)	30(26)	86(70)	58
मैसर्स जेट एयरवेज लिमिटेड	0(0)	14(10)	16(0)	30(10)	0

चयनित एयरलाइन प्रचालक	**उड़ान-1 मार्ग आवंटित किया गया**	**उड़ान-2 मार्ग आवंटित किया गया**	**उड़ान-3 मार्ग आवंटित किया गया**	**कुल मार्गों को आवंटित किया गया ***	**परिचालन मार्गों की संख्या (मार्च 2023 तक)**
मैसर्स मैरीटाइम एनर्जी हेली एयर सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड (मेहेयर)	0(0)	2(0)	0(0)	2(0)	0
मैसर्स पवन हंस लिमिटेड	0(0)	56(30)	0(0)	56(30)	20
मैसर्स पिनेकल एयर प्राइवेट लिमिटेड	0(0)	2(0)	0(0)	2(0)	0
मैसर्स स्काईवन एयरवेज प्राइवेट लिमिटेड	0(0)	18(0)	0(0)	18(0)	0
मैसर्स स्पाइस जेट लिमिटेड	11(11)	48(26)	77(47)	136(84)	38
मैसर्स टर्बो मेघा एयरवेज प्राइवेट लिमिटेड (ट्रुजेट)	20(20)	20(10)	12(12)	52(42)	0
मैसर्स टर्बो एविएशन प्राइवेट लिमिटेड	0(0)	28(0)	36(0)	64(0)	0
मैसर्स ज़ेक्सस एयर सर्विस प्राइवेट (ज़ूम एयर)	0(0)	14(2)	34(4)	48(6)	0
कुल	**132(56)**	**311(152)**	**331(163)**	**774 (371)**	**174**

(स्रोत: क्षेत्रीय संबद्धता योजना सेल, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा प्रस्तुत डेटा।

** कोष्ठक में दिए गए आंकड़े शुरू किए गए मार्गों की कुल संख्या दर्शाते हैं*

अनुलग्नक-II (संदर्भ पैरा संख्या 2.3 देखें)

उड़ान-1, 2 और 3 के अंतर्गत लेखापरीक्षा के लिए चुने गए 35 हवाई अड्डों, हेलीपोर्ट्स और जल हवाई अड्डों की सूची

(₹ करोड़ में)

क्रम. सं.	योजना	क्षेत्र का नाम	हवाई अड्डे का नाम	राज्य	हवाई अड्डे/ जल हवाई अड्डे / हेलीपोर्ट्स	नियोजक एजेंसी	अप्रचालित / अल्पप्रचालित हवाईअड्डे और गैर-परिचालनात्मक/परिचालन हेलीपोर्ट	कुल व्यय
1	उड़ान-1	पूर्वी क्षेत्र	झारसुगुड़ा	ओडिशा	हवाई अड्डा	एएआई	अप्रचालित	181
2	उड़ान-1	पश्चिमी क्षेत्र	कोल्हापुर	महाराष्ट्र	हवाई अड्डा	एएआई	अप्रचालित	168
3	उड़ान-1	उत्तरी क्षेत्र	प्रयागराज	उत्तर प्रदेश	हवाई अड्डा	एएआई	अप्रचालित	167
4	उड़ान-1	आंध्र प्रदेश/ तेलंगाना	कडप्पा	आंध्र प्रदेश	हवाई अड्डा	एएआई	अल्पप्रचालित	84
5	उड़ान-1	उत्तरी क्षेत्र	पंतनगर	उत्तराखंड	हवाई अड्डा	एएआई	अल्पप्रचालित	12
6	उड़ान-1	दक्षिणी क्षेत्र	मैसूर	कर्नाटक	हवाई अड्डा	एएआई	अप्रचालित	10
7	उड़ान-1	उत्तरी क्षेत्र	भटिंडा	पंजाब	हवाई अड्डा	एएआई	अप्रचालित	1
8	उड़ान-1	उत्तरी क्षेत्र	जैसलमेर	राजस्थान	हवाई अड्डा	एएआई	अप्रचालित	1
9	उड़ान-1	पश्चिमी क्षेत्र	मीठापुर	गुजरात	हवाई अड्डा	निजी	अप्रचालित	15
10	उड़ान-1	दक्षिणी क्षेत्र	होसुर	तमिलनाडु	हवाई अड्डा	निजी	अप्रचालित	6
11	उड़ान-1	पूर्वी क्षेत्र	राउरकेला	ओडिशा	हवाई अड्डा	पीएसयू	अप्रचालित	26
12	उड़ान-1	पूर्वी क्षेत्र	जगदलपुर	छत्तीसगढ़	हवाई अड्डा	राज्य सरकार।	अप्रचालित	56
13	उड़ान-1	उत्तरी क्षेत्र	ग्वालियर	मध्य प्रदेश	हवाई अड्डा	रक्षा	अल्पप्रचालित	4
14	उड़ान-2	उत्तरी क्षेत्र	हिसार	हरियाणा	हवाई अड्डा	राज्य	अप्रचालित	29

क्रम. सं.	योजना	क्षेत्र का नाम	हवाई अड्डे का नाम	राज्य	हवाई अड्डे/ जल हवाई अड्डे / हेलीपोर्ट्स	नियोजक एजेंसी	अप्रचालित / अल्पप्रचालित हवाईअड्डे और गैर-परिचालनात्मक/परिचालन हेलीपोर्ट	कुल व्यय
						सरकार		
15	उड़ान-2	उत्तरी क्षेत्र	अलीगढ	उत्तर प्रदेश	हवाई अड्डा	राज्य सरकार	अप्रचालित	21
16	उड़ान-2	उत्तरी क्षेत्र	पिथौरागढ़	उत्तराखंड	हवाई अड्डा	राज्य सरकार	अप्रचालित	9
17	उड़ान-2	पूर्वी क्षेत्र	दरभंगा	बिहार	हवाई अड्डा	रक्षा	अप्रचालित	78
18	उड़ान-2	दक्षिणी क्षेत्र	तंजौरे	तमिलनाडु	हवाई अड्डा	रक्षा	अप्रचालित	0
19	उड़ान-2	पूर्वी क्षेत्र	पक्योंग	सिक्किम	हवाई अड्डा	एएआई	अप्रचालित	127
20	उड़ान-2	पूर्वोत्तर	रूपसी	असम	हवाई अड्डा	एएआई	अप्रचालित	82
21	उड़ान-2	दक्षिणी क्षेत्र	हुबली	कर्नाटक	हवाई अड्डा	एएआई	अल्पप्रचालित	10
22	उड़ान-2	उत्तरी क्षेत्र	सहस्त्रधारा	उत्तराखंड	हेलीपोर्ट	राज्य सरकार	परिचालनात्मक	0
23	उड़ान-2	उत्तरी क्षेत्र	चिन्यालीसौड़	उत्तराखंड	हेलीपोर्ट	राज्य सरकार	परिचालनात्मक	0
24	उड़ान-2	उत्तरी क्षेत्र	मसूरी	उत्तराखंड	हेलीपोर्ट	राज्य सरकार	गैर परिचालनात्मक	0
25	उड़ान-2	उत्तरी क्षेत्र	कसौली	हिमाचल प्रदेश	हेलीपोर्ट	रक्षा	गैर परिचालनात्मक	0
26	उड़ान-2	उत्तरी क्षेत्र	मनाली	हिमाचल प्रदेश	हेलीपोर्ट	रक्षा	गैर परिचालनात्मक	0
27	उड़ान-3	उत्तरी क्षेत्र	सरसावा (सहारनपुर)	उत्तर प्रदेश	हवाई अड्डा	रक्षा	अप्रचालित	0
28	उड़ान-3	दक्षिणी	रामनाद	तमिलनाडु	हवाई अड्डा	रक्षा	अप्रचालित	0

क्रम. सं.	योजना	क्षेत्र का नाम	हवाई अड्डे का नाम	राज्य	हवाई अड्डे/ जल हवाई अड्डे / हेलीपोर्ट्स	नियोजक एजेंसी	अप्रचालित / अल्पप्रचालित हवाईअड्डे और गैर-परिचालनात्मक/परिचालन हेलीपोर्ट	कुल व्यय
		क्षेत्र						
29	उड़ान-3	उत्तरी क्षेत्र	कासिस (कुशीनगर)	उत्तर प्रदेश	हवाई अड्डा	राज्य सरकार	अप्रचालित	23
30	उड़ान-3	उत्तरी क्षेत्र	मेरठ	उत्तर प्रदेश	हवाई अड्डा	राज्य सरकार	अप्रचालित	0
31	उड़ान-3	पश्चिमी क्षेत्र	दमन	दमन और दीव	हवाई अड्डा	एएआई	अप्रचालित	0
32	उड़ान-3	पश्चिमी क्षेत्र	अमरावती	महाराष्ट्र	हवाई अड्डा	पीएसयू	अप्रचालित	0
33	उड़ान-3	उत्तर पूर्वी क्षेत्र	उमरांगसो जलाशय	असम	जल हवाई अड्डा	राज्य सरकार	अप्रचालित	4
34	उड़ान-3	पश्चिमी क्षेत्र	शत्रुंजय	गुजरात	जल हवाई अड्डा	राज्य सरकार	अप्रचालित	4
35	उड़ान-3	पूर्वी क्षेत्र	हैवलॉक	अंडमान और निकोबार	जल हवाई अड्डा	रक्षा	अप्रचालित	0

अनुलग्नक- III (संदर्भ पैरा संख्या 2.3 देखें)

लेखापरीक्षा के लिए चयनित उड़ान-1, 2 और 3 के तहत 87 आरसीएस मार्गों की सूची

क्रम संख्या	योजना	प्रस्थान हवाई अड्डा (राज्य)	आगमन हवाई अड्डा (राज्य)	संचालक	प्रारंभ की तिथि	चरण की लंबाई (किमी में)	वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की मांग (₹ में)	अधिकतम हवाई किराया (₹ में)	प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ (₹ में)	प्रति सप्ताह उड़ानें	प्रति दिन वीजीएफ (₹ में)	प्रति किमी वीजीएफ प्रति उड़ान की अनुमति (₹ में)
1	उड़ान-1	चेन्नई (तमिलनाडु)	कडप्पा (आंध्र प्रदेश)	स्पाइसजेट	16.11.2017	228	3,059	1,670	7,71,120	7	1,10,160	483
2	उड़ान-1	आगरा (यूपी)	जयपुर (राजस्थान)	एलायंस एयर	8.12.2017	215	2,840	1,580	3,97,600	4	99,400	462
3	उड़ान-1	जयपुर (राजस्थान)	आगरा (यूपी)	एलायंस एयर	8.12.2017	215	2,840	1,580	3,97,600	4	99,400	462
4	उड़ान-1	कडप्पा (आंध्र प्रदेश)	चेन्नई (तमिलनाडु)	स्पाइसजेट	16.11.2017	260	3,249	1,750	8,18,748	7	1,16,964	450
5	उड़ान-1	नांदेड़ (महाराष्ट्र)	हैदराबाद (तेलंगाना)	स्पाइसजेट	27.04.2017	246	3,060	1,670	7,71,120	7	1,10,160	448
6	उड़ान-1	चेन्नई (तमिलनाडु)	सलेम (तमिलनाडु)	स्पाइसजेट	25.03.2018	304	3,060	1,920	7,71,120	7	1,10,160	362

क्रम संख्या	योजना	प्रस्थान हवाई अड्डा (राज्य)	आगमन हवाई अड्डा (राज्य)	संचालक	प्रारंभ की तिथि	चरण की लंबाई (किमी में)	वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की मांग (₹ में)	अधिकतम हवाई किराया (₹ में)	प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ (₹ में)	प्रति सप्ताह उड़ानें	प्रति दिन वीजीएफ (₹ में)	प्रति किमी वीजीएफ प्रति उड़ान की अनुमति (₹ में)
7	उड़ान-1	दिल्ली	बीकानेर (राजस्थान)	एलायंस एयर	26.09.2017	404	3,790	2,250	9,28,550	7	1,32,650	328
8	उड़ान-1	बैंगलोर (कर्नाटक)	बीदर (कर्नाटक)	ट्रूजेट	7.02.2020	520	4,140	2,500	10,43,280	7	1,49,040	287
9	उड़ान-1	अहमदाबाद (गुजरात)	भावनगर (गुजरात)	डेक्कन एयर	1.05.2018	154	2,347	1,420	1,47,861	7	21,123	137
10	उड़ान-1	जामनगर (गुजरात)	अहमदाबाद (गुजरात)	डेक्कन एयर	17.02.2018	272	3,306	1,750	2,08,278	7	29,754	109
11	उड़ान-1	शिमला (हिमाचल प्रदेश)	दिल्ली	एलायंस एयर	27.04.2017	313	3,440	1,920	2,16,720	7	30,960	99
12	उड़ान-1	कांडला (गुजरात)	मुंबई (महाराष्ट्र)	स्पाइस जेट	10.07.2017	550	0	2,500	0	7	0	0
13	उड़ान-1	मुंबई (महाराष्ट्र)	कांडला (गुजरात)	स्पाइस जेट	10.07.2017	533	0	2,500	0	7	0	0
14	उड़ान-1	दिल्ली	आदमपुर	स्पाइस	1.05.2018	413	0	1,900	0	7	0	0

क्रम संख्या	योजना	प्रस्थान हवाई अड्डा (राज्य)	आगमन हवाई अड्डा (राज्य)	संचालक	प्रारंभ की तिथि	चरण की लंबाई (किमी में)	वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की मांग (₹ में)	अधिकतम हवाई किराया (₹ में)	प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ (₹ में)	प्रति सप्ताह उड़ानें	प्रति दिन वीजीएफ (₹ में)	प्रति किमी वीजीएफ प्रति उड़ान की अनुमति (₹ में)
			(पंजाब)	जेट								
15	उड़ान-2	गोवा	हुबली (कर्नाटक)	इंडिगो	28.06.2018	137	1,990	1,299	5,15,410	7	73,630	537
16	उड़ान-2	हुबली (कर्नाटक)	गोवा	इंडिगो	28.06.2018	137	1,990	1,299	5,15,410	7	73,630	537
17	उड़ान-2	गोरखपुर (उत्तर प्रदेश)	प्रयागराज (उत्तर प्रदेश)	इंडिगो	10.01.2020	233	3,040	1,499	7,87,360	7	1,12,480	483
18	उड़ान-2	प्रयागराज (उत्तर प्रदेश)	गोरखपुर (उत्तर प्रदेश)	इंडिगो	10.01.2020	233	3,040	1,499	7,87,360	7	1,12,480	483
19	उड़ान-2	कोचीन (केरल)	कन्नूर (केरल)	इंडिगो	31.03.2019	217	2,830	1,399	7,32,970	7	1,04,710	483
20	उड़ान-2	कन्नूर (केरल)	कोचीन (केरल)	इंडिगो	31.03.2019	217	2,830	1,399	7,32,970	7	1,04,710	483
21	उड़ान-2	अहमदाबाद	कांडला	ट्रूजेट	15.05.2019	267	3,420	1,740	8,61,840	7	1,23,120	461

क्रम संख्या	योजना	प्रस्थान हवाई अड्डा (राज्य)	आगमन हवाई अड्डा (राज्य)	संचालक	प्रारंभ की तिथि	चरण की लंबाई (किमी में)	वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की मांग (₹ में)	अधिकतम हवाई किराया (₹ में)	प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ (₹ में)	प्रति सप्ताह उड़ानें	प्रति दिन वीजीएफ (₹ में)	प्रति किमी वीजीएफ प्रति उड़ान की अनुमति (₹ में)
		(गुजरात)	(गुजरात)									
22	उड़ान-2	कांडला (गुजरात)	अहमदाबाद (गुजरात)	एलायंस एयर	18.11.2019	267	3,420	1,740	8,37,900	7	1,19,700	448
23	उड़ान-2	अहमदाबाद (गुजरात)	कांडला (गुजरात)	एलायंस एयर	18.11.2019	267	3,420	1,740	8,37,900	7	1,19,700	448
24	उड़ान-2	प्रयागराज (उत्तर प्रदेश)	लखनऊ (उत्तर प्रदेश)	जेट एयरवेज	14.06.2018	169	1,969	1,330	2,12,652	3	70,884	419
25	उड़ान-2	जैसलमेर (राजस्थान)	अहमदाबाद (गुजरात)	स्पाइस जेट	31.10.2018	461	4,150	2,199	13,24,050	7	1,89,150	410
26	उड़ान-2	भटिंडा (पंजाब)	जम्मू (जम्मू और कश्मीर)	एलायंस एयर	27.02.2018	332	3,700	1,980	9,06,500	7	1,29,500	390
27	उड़ान-2	जैसलमेर (राजस्थान)	अहमदाबाद (गुजरात)	ट्रूजेट	19.12.2018	461	3,950	2,400	11,93,990	7	1,70,570	370
28	उड़ान-2	अहमदाबाद	जैसलमेर	स्पाइस	31.10.2018	461	4,150	2,199	11,32,950	7	1,61,850	351

क्रम संख्या	योजना	प्रस्थान हवाई अड्डा (राज्य)	आगमन हवाई अड्डा (राज्य)	संचालक	प्रारंभ की तिथि	चरण की लंबाई (किमी में)	वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की मांग (₹ में)	अधिकतम हवाई किराया (₹ में)	प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ (₹ में)	प्रति सप्ताह उड़ानें	प्रति दिन वीजीएफ (₹ में)	प्रति किमी वीजीएफ प्रति उड़ान की अनुमति (₹ में)
		(गुजरात)	(राजस्थान)	जेट								
29	उड़ान-2	कन्नूर (केरल)	हुबली (कर्नाटक)	इंडिगो	25.01.2019	398	3,669	1,999	9,55,710	7	1,36,530	343
30	उड़ान-2	पटना (बिहार)	प्रयागराज (उत्तर प्रदेश)	जेट एयरवेज	14.06.2018	343	2,949	1,875	3,18,492	3	1,06,164	310
31	उड़ान-2	रायपुर(छतीसगढ़)	प्रयागराज (उत्तर प्रदेश)	इंडिगो	28.06.2019	483	4,040	2,299	10,46,360	7	1,49,480	309
32	उड़ान-2	कोल्हापुर (महाराष्ट्र)	बैंगलोर (कर्नाटक)	एलायंस एयर	9.12.2018	543	4,060	2,570	11,04,950	7	1,57,850	291
33	उड़ान-2	सूरत (गुजरात)	जैसलमेर (राजस्थान)	स्पाइस जेट	30.11.2018	687	5,030	3,110	13,73,190	7	1,96,170	286
34	उड़ान-2	जैसलमेर (राजस्थान)	सूरत (गुजरात)	स्पाइस जेट	30.11.2018	706	5,120	3,200	13,97,760	7	1,99,680	283
35	उड़ान-2	प्रयागराज	इंदौर (मध्य	जेट	16.06.2018	678	4,014	2,945	4,33,512	3	1,44,504	213

क्रम संख्या	योजना	प्रस्थान हवाई अड्डा (राज्य)	आगमन हवाई अड्डा (राज्य)	संचालक	प्रारंभ की तिथि	चरण की लंबाई (किमी में)	वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की मांग (₹ में)	अधिकतम हवाई किराया (₹ में)	प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ (₹ में)	प्रति सप्ताह उड़ानें	प्रति दिन वीजीएफ (₹ में)	प्रति किमी वीजीएफ प्रति उड़ान की अनुमति (₹ में)
		(उत्तर प्रदेश)	प्रदेश)	एयरवेज								
36	उड़ान-2	हुबली (कर्नाटक)	तिरुपति (आंध्र प्रदेश)	गोदावत	25.01.2019	533	4,510	2,570	7,89,250	7	1,12,750	212
37	उड़ान-2	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)	तेजपुर (असम)	ज़ूम एयर	26.04.2018	715	5,019	3,200	8,78,325	7	1,25,475	175
38	उड़ान-2	पंतनगर (उत्तराखंड)	पिथौरागढ़ (उत्तराखंड)	हेरिटेज	17.01.2019	100	1,530	1,410	96,390	7	13,770	138
39	उड़ान-2	पिथौरागढ़ (उत्तराखंड)	देहरादून (उत्तराखंड)	हेरिटेज	17.01.2019	206	3,110	1,570	3,91,860	14	27,990	136
40	उड़ान-2	देहरादून (उत्तराखंड)	नई टिहरी (उत्तराखंड)	पवन हंस	29.07.2020	-	4,410	2,480	1,45,530	3	48,510	4,410
41	उड़ान-2	धर्मशाला (हिमाचल	शिमला (हिमाचल	पवन हंस	14.05.2019	-	9,700	4,120	3,20,100	3	1,06,700	9,700

क्रम संख्या	योजना	प्रस्थान हवाई अड्डा (राज्य)	आगमन हवाई अड्डा (राज्य)	संचालक	प्रारंभ की तिथि	चरण की लंबाई (किमी में)	वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की मांग (₹ में)	अधिकतम हवाई किराया (₹ में)	प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ (₹ में)	प्रति सप्ताह उड़ानें	प्रति दिन वीजीएफ (₹ में)	प्रति किमी वीजीएफ प्रति उड़ान की अनुमति (₹ में)
		प्रदेश)	प्रदेश)									
42	उड़ान-2	गौचर (उत्तराखंड)	श्रीनगर (उत्तराखंड)	पवन हंस	29.07.2020	-	4,410	2,480	1,45,530	3	48,510	4,410
43	उड़ान-2	गौचर (उत्तराखंड) हेलीपोर्ट	सहस्त्रधारा (उत्तराखंड) - हेलीपोर्ट	हेरिटेज	8.02.2020	-	9,700	4,120	9,50,600	14	67,900	9,700
44	उड़ान-2	अहमदाबाद (गुजरात)	हुबली (कर्नाटक)	इंडिगो	1.07.2018	946	0	3,199	0	7	0	0
45	उड़ान-2	हुबली (कर्नाटक)	अहमदाबाद (गुजरात)	इंडिगो	1.07.2018	985	0	3,199	0	7	0	0
46	उड़ान-2	चेन्नई (तमिलनाडु)	हुबली (कर्नाटक)	इंडिगो	1.07.2018	607	0	2,599	0	7	0	0
47	उड़ान-2	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)	लीलाबाड़ी (असम)	स्पाइस जेट	15.01.2019	867	0	3,470	0	7	0	0
48	उड़ान-2	लीलाबाड़ी	कोलकाता	स्पाइस	15.01.2019	878	0	3,470	0	7	0	0

क्रम संख्या	**योजना**	**प्रस्थान हवाई अड्डा (राज्य)**	**आगमन हवाई अड्डा (राज्य)**	**संचालक**	**प्रारंभ की तिथि**	**चरण की लंबाई (किमी में)**	**वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की मांग (₹ में)**	**अधिकतम हवाई किराया (₹ में)**	**प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ (₹ में)**	**प्रति सप्ताह उड़ानें**	**प्रति दिन वीजीएफ (₹ में)**	**प्रति किमी वीजीएफ प्रति उड़ान की अनुमति (₹ में)**
		(असम)	(पश्चिम बंगाल)	जेट								
49	उड़ान-2	प्रयागराज (उत्तर प्रदेश)	मुंबई (महाराष्ट्र)	इंडिगो	20.04.2019	1206	0	3,199	0	7	0	0
50	उड़ान-2	हैदराबाद (तेलंगाना)	नासिक (महाराष्ट्र)	स्पाइस जेट	20.11.2020	648	0	2,630	0	7	0	0
51	उड़ान-3	राजमुंदरी (आंध्र प्रदेश)	विशाखापत्तनम (आंध्र प्रदेश)	इंडिगो	15.09.2019	165	2,784	1,504	7,21,056	7	1,03,008	624
52	उड़ान-3	विशाखापत्तनम (आंध्र प्रदेश)	राजमुंदरी (आंध्र प्रदेश)	इंडिगो	15.09.2019	165	2,784	1,504	7,21,056	7	1,03,008	624
53	उड़ान-3	आइजोल (मिजोरम)	अगरतला (त्रिपुरा)	इंडिगो	29.02.2020	165	2,784	1,504	7,21,056	7	1,03,008	624
54	उड़ान-3	मैसूर	बैंगलोर	एलायंस	5.06.2019	159	2,784	1,504	6,82,080	7	97,440	613

क्रम संख्या	योजना	प्रस्थान हवाई अड्डा (राज्य)	आगमन हवाई अड्डा (राज्य)	संचालक	प्रारंभ की तिथि	चरण की लंबाई (किमी में)	वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की मांग (₹ में)	अधिकतम हवाई किराया (₹ में)	प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ (₹ में)	प्रति सप्ताह उड़ानें	प्रति दिन वीजीएफ (₹ में)	प्रति किमी वीजीएफ प्रति उड़ान की अनुमति (₹ में)
		(कर्नाटक)	(कर्नाटक)	एयर								
55	उड़ान-3	बैंगलोर (कर्नाटक)	मैसूर (कर्नाटक)	एलायंस एयर	5.06.2019	180	3,060	1,589	7,50,435	7	1,07,205	596
56	उड़ान-3	चंडीगढ़ (केंद्र शासित प्रदेश)	धर्मशाला (हिमाचल प्रदेश)	एलायंस एयर	16.11.2019	183	2,879	1,589	7,05,355	7	1,00,765	551
57	उड़ान-3	धर्मशाला (हिमाचल प्रदेश)	चंडीगढ़ (केंद्र शासित प्रदेश)	एलायंस एयर	16.11.2019	183	2,879	1589	7,05,355	7	1,00,765	551
58	उड़ान-3	जगदलपुर (छत्तीसगढ़)	रायपुर (छत्तीसगढ़)	एलायंस एयर	21.09.2020	235	3,601	1,771	8,82,245	7	1,26,035	536
59	उड़ान-3	वाराणसी (उत्तर प्रदेश)	पटना (बिहार)	स्पाइस जेट	21.08.2020	225	3,000	1,675	8,19,000	7	1,17,000	520

क्रम संख्या	योजना	प्रस्थान हवाई अड्डा (राज्य)	आगमन हवाई अड्डा (राज्य)	संचालक	प्रारंभ की तिथि	चरण की लंबाई (किमी में)	वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की मांग (₹ में)	अधिकतम हवाई किराया (₹ में)	प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ (₹ में)	प्रति सप्ताह उड़ानें	प्रति दिन वीजीएफ (₹ में)	प्रति किमी वीजीएफ प्रति उड़ान की अनुमति (₹ में)
60	उड़ान-3	झारसुगुडा (ओडिशा)	भुवनेश्वर (ओडिशा)	एलायंस एयर	5.06.2019	259	3,747	1,856	9,42,515	7	1,34,645	520
61	उड़ान-3	अहमदाबाद (गुजरात)	उदयपुर (राजस्थान)	स्पाइस जेट	25.03.2019	215	2,800	1,675	7,64,400	7	1,09,200	508
62	उड़ान-3	उदयपुर (राजस्थान)	अहमदाबाद (गुजरात)	स्पाइस जेट	25.03.2019	215	2,800	1,675	7,64,400	7	1,09,200	508
63	उड़ान-3	दिल्ली	आगरा (उत्तर प्रदेश)	ज़ूम एयर	29.10.2019	182	3,063	1,589	3,06,300	4	76,575	421
64	उड़ान-3	भोपाल (मध्य प्रदेश)	उदयपुर (राजस्थान)	स्पाइस जेट	31.03.2019	384	3,700	2,293	10,10,100	7	1,44,300	376
65	उड़ान-3	उदयपुर (राजस्थान)	भोपाल (मध्य प्रदेश)	स्पाइस जेट	31.03.2019	384	3,700	2,293	10,10,100	7	1,44,300	376
66	उड़ान-3	हैदराबाद	जगदलपुर	एलायंस	21.09.2020	437	4,576	2,464	11,21,120	7	1,60,160	366

क्रम संख्या	योजना	प्रस्थान हवाई अड्डा (राज्य)	आगमन हवाई अड्डा (राज्य)	संचालक	प्रारंभ की तिथि	चरण की लंबाई (किमी में)	वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की मांग (₹ में)	अधिकतम हवाई किराया (₹ में)	प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ (₹ में)	प्रति सप्ताह उड़ानें	प्रति दिन वीजीएफ (₹ में)	प्रति किमी वीजीएफ प्रति उड़ान की अनुमति (₹ में)
		(तेलंगाना)	(छत्तीसगढ़)	एयर								
67	उड़ान-3	जगदलपुर (छत्तीसगढ़)	हैदराबाद (तेलंगाना)	एलायंस एयर	21.09.2020	437	4,576	2,464	11,21,120	7	1,60,160	366
68	उड़ान-3	मैसूर (कर्नाटक)	गोवा	एलायंस एयर	19.07.2019	476	4,793	2,645	11,74,285	7	1,67,755	352
69	उड़ान-3	बेलगाम (कर्नाटक)	हैदराबाद (तेलंगाना)	ट्रूजेट	17.01.2020	442	3,000	2,464	10,08,000	7	1,44,000	326
70	उड़ान-3	हैदराबाद (तेलंगाना)	बेलगाम (कर्नाटक)	ट्रूजेट	17.01.2020	442	3,000	2,464	10,08,000	7	1,44,000	326
71	उड़ान-3	मैसूर (कर्नाटक)	हैदराबाद (तेलंगाना)	एलायंस एयर	19.07.2019	612	5,381	3,029	13,18,345	7	1,88,335	308
72	उड़ान-3	बेलगाम (कर्नाटक)	हैदराबाद (तेलंगाना)	इंडिगो	27.10.2019	442	3,613	2,464	9,35,767	7	1,33,681	302
73	उड़ान-3	मुंबई (महाराष्ट्र)	बेलगाम (कर्नाटक)	स्पाइस जेट	20.06.2019	418	3,000	2,378	8,19,000	7	1,17,000	280
74	उड़ान-3	जलगांव	मुंबई	ट्रूजेट	1.09.2019	404	3,100	2,378	7,81,200	7	1,11,600	276

क्रम संख्या	योजना	प्रस्थान हवाई अड्डा (राज्य)	आगमन हवाई अड्डा (राज्य)	संचालक	प्रारंभ की तिथि	चरण की लंबाई (किमी में)	वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की मांग (₹ में)	अधिकतम हवाई किराया (₹ में)	प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ (₹ में)	प्रति सप्ताह उड़ानें	प्रति दिन वीजीएफ (₹ में)	प्रति किमी वीजीएफ प्रति उड़ान की अनुमति (₹ में)
		(महाराष्ट्र)	(महाराष्ट्र)									
75	उड़ान-3	मुंबई (महाराष्ट्र)	बेलगाम (कर्नाटक)	गोदावत	6.09.2019	418	3,000	2,378	4,47,300	4	1,118,25	268
76	उड़ान-3	बेलगाम (कर्नाटक)	मुंबई (महाराष्ट्र)	गोदावत	6.09.2019	418	3,000	2,378	4,47,300	4	1,11,825	268
77	उड़ान-3	झारसुगुडा (ओडिशा)	हैदराबाद (तेलंगाना)	स्पाइस जेट	31.03.2019	811	5,500	3,701	15,01,500	7	2,14,500	264
78	उड़ान-3	किशनगढ़ (राजस्थान)	इंदौर (मध्य प्रदेश)	गोदावत	16.03.2020	457	4,679	2,560	4,67,900	4	1,16,975	256
79	उड़ान-3	सूरत (गुजरात)	किशनगढ़ (राजस्थान)	गोदावत	21.12.2020	676	5,679	3,317	5,67,900	4	1,41,975	210
80	उड़ान-3	किशनगढ़ (राजस्थान)	सूरत (गुजरात)	गोदावत	21.12.2020	695	5,679	3,317	5,67,900	4	1,41,975	204
81	उड़ान-3	स्टैच्यू ऑफ यूनिटी (डब्ल्यूए)	साबरमती रिवर फ्रंट (डब्ल्यूए)	स्पाइस जेट	31.10.2020	185	3,207	1,589	2,02,041	7	28,863	156

क्रम संख्या	**योजना**	**प्रस्थान हवाई अड्डा (राज्य)**	**आगमन हवाई अड्डा (राज्य)**	**संचालक**	**प्रारंभ की तिथि**	**चरण की लंबाई (किमी में)**	**वीजीएफ प्रति आरसीएस सीट की मांग (₹ में)**	**अधिकतम हवाई किराया (₹ में)**	**प्रति सप्ताह कुल वीजीएफ (₹ में)**	**प्रति सप्ताह उड़ानें**	**प्रति दिन वीजीएफ (₹ में)**	**प्रति किमी वीजीएफ प्रति उड़ान की अनुमति (₹ में)**
		(गुजरात)	(गुजरात)									
82	उड़ान-3	हैदराबाद (तेलंगाना)	किशनगढ़ (राजस्थान)	स्पाइस जेट	25.04.2019	1,122	4,000	3,701	11,20,000	7	1,60,000	143
83	उड़ान-3	किशनगढ़ (राजस्थान)	हैदराबाद (तेलंगाना)	स्पाइस जेट	25.04.2019	1,125	4,000	3,701	11,20,000	7	1,60,000	142
84	उड़ान-3	गुवाहाटी (असम)	लीलाबाड़ी (असम)	स्पाइस जेट	31.03.2019	330	1,200	1,931	3,27,600	7	46,800	142
85	उड़ान-3	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)	अमृतसर (पंजाब)	इंडिगो	01.12.2019	1,748	5,462	3,701	15,29,360	7	2,18,480	125
86	उड़ान-3	जयपुर (राजस्थान)	आदमपुर (पंजाब)	स्पाइस जेट	28.03.2021	676	2,000	3,317	5,46,000	7	78,000	115
87	उड़ान-3	हिंडन (उत्तर प्रदेश)	कलबुर्गी (कर्नाटक)	गोदावत	18.11.2020	1,353	6,069	3,701	10,62,075	7	1,51,725	112

(स्रोत: क्षेत्रीय संबद्धता योजना सेल, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से प्राप्त जानकारी के आधार पर आयोजित नमूना चयन)

<u>अनुलग्नक-IV (संदर्भ पैरा संख्या 4.1.1 देखें)</u>

एयरलाइनों द्वारा आरसीएफ उदग्रहण के संग्रह और भुगतान का एयरलाइन-वार विवरण (2019-20*)

एयरलाइन	एयर इंडिया	एयर विस्तारा	स्पाइसजेट	गो एयरलाइन	इंडिगो	कुल
कुल यात्री उड़ान भरे	34,80,512	15,35,324	36,19,354	35,77,225	1,79,10,386	3,01,22,801
वर्ष के दौरान उड़ानों की संख्या जहां एयरलाइंस द्वारा आरसीएफ का भुगतान किया गया था	30,197	12,139	25,726	24,514	1,28,946	2,21,522
प्रति यात्री एकत्रित आरसीएफ की दर (₹ में)	70	50	50	50	50	
कुल आरसीएफ एकत्रित (₹ में)	24,36,35,840	7,67,66,200	18,09,67,700	17,88,61,250	89,55,19,300	157,57,50,290
एएआई को प्रति उड़ान भुगतान की गई आरसीएफ की दर (₹ में)	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	
वर्ष के दौरान एएआई को कुल आरसीएफ का भुगतान किया गया (₹ में)	15,09,85,000	6,06,95,000	12,86,30,000	12,25,70,000	64,47,30,000	110,76,10,000
अतिरिक्त संग्रहीत आरसीएफ एकत्रित (₹ में)	9,26,50,840	1,60,71,200	5,23,37,700	5,62,91,250	25,07,89,300	**46,81,40,290**

** 2019-20 की अवधि के आंकड़े 9 महीने (जुलाई 2019 से मार्च 2020) के हैं।*

एयरलाइनों द्‍वारा आरसीएफ उदग्रहण के संग्रह और भुगतान का एयरलाइन-वार विवरण (2020-21)

एयरलाइन	एयर इंडिया	एयर विस्तारा	स्पाइसजेट	इंडिगो	कुल
कुल यात्री उड़ान भरे	14,06,721	7,77,338	13,66,108	79,15,479	1,14,65,646
वर्ष के दौरान उड़ानों की संख्या जहां एयरलाइंस द्‍वारा आरसीएफ का भुगतान किया गया था	13,409	7,217	11,812	70,320	1,02,758
प्रति यात्री एकत्रित आरसीएफ की दर (₹ में)	70	50	50	50	
कुल आरसीएफ एकत्रित (₹ में)	9,84,70,470	3,88,66,900	6,83,05,400	39,57,73,950	60,14,16,720
एएआई को प्रति उड़ान भुगतान की गई आरसीएफ की दर (₹ में)	5,000	5,000	5,000	5,000	
वर्ष के दौरान एएआई को कुल आरसीएफ का भुगतान किया गया (₹ में)	6,70,45,000	3,60,85,000	5,90,60,000	35,16,00,000	51,37,90,000
अतिरिक्त संग्रहीत आरसीएफ एकत्रित (₹ में)	3,14,25,470	27,81,900	92,45,400	4,41,73,950	**8,76,26,720**

एयरलाइनों द्वारा आरसीएफ उदग्रहण के संग्रह और भुगतान का एयरलाइन-वार विवरण (2021-22)

एयरलाइन	एयर इंडिया	एयर विस्तारा	स्पाइसजेट	गो एयरलाइन	इंडिगो	एयर इंडिया एक्सप्रेस	कुल
कुल यात्री उड़ान भरे	22,52,764	13,74,025	12,46,583	13,45,810	1,10,34,357	8,850	1,72,62,389
वर्ष के दौरान उड़ानों की संख्या जहां एयरलाइंस द्वारा आरसीएफ का भुगतान किया गया था	22,846	11,775	10,069	11,036	93,039	108	1,48,873
प्रति यात्री एकत्रित आरसीएफ की दर (₹ में)	70	50	50	50	50	70	
कुल आरसीएफ एकत्र किया गया (₹ में)	15,76,93,480	6,87,01,250	6,23,29,150	6,72,90,500	55,17,17,850	6,19,500	90,83,51,730
एएआई को प्रति उड़ान भुगतान की गई आरसीएफ की दर (₹ में)	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	
वर्ष के दौरान एएआई को कुल आरसीएफ का भुगतान किया गया (₹ में)	11,42,30,000	5,88,75,000	5,03,45,000	5,51,80,000	46,51,95,000	5,40,000	74,43,65,000

एयरलाइन	एयर इंडिया	एयर विस्तारा	स्पाइसजेट	गो एयरलाइन	इंडिगो	एयर इंडिया एक्सप्रेस	कुल
अतिरिक्त संग्रहीत आरसीएफ एकत्र किया गया (₹ में)	4,34,63,480	98,26,250	1,19,84,150	1,21,10,500	8,65,22,850	79,500	**16,39,86,730**

यात्री से एयरलाइंस द्वारा संग्रहीत अतिरिक्त आरसीएफ

वर्ष	प्रभावी यात्री	कुल आरसीएफ एकत्रित (₹में)	प्रभावी उड़ानें	वर्ष के दौरान एएआई को भुगतान किया गया कुल आरसीएफ (₹ में)	अतिरिक्त संग्रहीत आरसीएफ (₹ में)
2019-20	3,01,22,801	1,57,57,50,290	2,21,522	1,10,76,10,000	46,81,40,290
2020-21	1,14,65,646	60,14,16,720	1,02,758	51,37,90,000	8,76,26,720
2021-22	1,72,62,389	90,83,51,730	1,48,873	74,43,65,000	16,39,86,730
कुल योग	**5,88,50,836**	**3,08,55,18,740**	**4,73,153**	**2,36,57,65,000**	**71,97,53,740**
(स्रोत - भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण)					

अनुलग्नक-V (पैरा संख्या 5.2.1 देखें)

आरसीएस हवाई अड्डे पर आग और सुरक्षा के लिए खर्च का विवरण

क्रम संख्या	हवाई अड्डे का नाम	राज्य	क्षेत्र	राशि (₹ में)
1	दरभंगा	बिहार	पूर्वी	59,61,060
2	पाकयोंग	सिक्किम	पूर्वी	3,68,77,320
3	प्रयागराज	उत्तर प्रदेश	उत्तरी	51,32,831
4	पंतनगर	उत्तराखंड	उत्तरी	5,26,79,449
5	पिथोरागढ़	उत्तराखंड	उत्तरी	21,05,575
6	जैसलमेर	राजस्थान	उत्तरी	2,38,04,244
7	ग्वालियर	मध्य प्रदेश	उत्तरी	5,62,53,540
8	कोल्हापुर	महाराष्ट्र	पश्चिमी	6,04,00,785
9	कडपा	आंध्र प्रदेश	हैदराबाद/तेलंगाना	9,96,57,375
10	हुबली	कर्नाटक	दक्षिणी	89,76,864
11	मैसूर	कर्नाटक	दक्षिणी	58,70,764
12	सलेम	तमिलनाडु	दक्षिणी	1,65,31,925
13	पुदुचेरी	पुदुचेरी	दक्षिणी	7,79,80,301
14	अलीगढ़	उत्तर प्रदेश	उत्तरी	5,33,099
कुल				**45,27,65,132**

(स्रोत: हवाई अड्डों से एकत्र की गई जानकारी और क्षेत्रीय संबद्धता योजना- सेल, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण)

<u>अनुलग्नक-VI (पैरा संख्या 5.2.2 देखें)</u>

आरसीएस हवाई अड्डों पर बिजली और पानी के प्रति खर्च का विवरण

क्रम संख्या	हवाई अड्डे का नाम	राज्य	क्षेत्र	राशि (₹ में)
1	पाकयोंग	सिक्किम	पूर्वी	1,40,00,000
2	रूपसी	असम	पूर्वी	32,79,236
3	पंतनगर	उत्तराखंड	उत्तरी	51,59,379
4	जैसलमेर	राजस्थान	उत्तरी	89,75,593
5	कुशीनगर	उत्तर प्रदेश	उत्तरी	2,69,574
6	प्रयागराज	उत्तर प्रदेश	उत्तरी	50,40,000
7	हुबली	कर्नाटक	दक्षिणी	5,81,80,993
8	भटिंडा	पंजाब	उत्तरी	84,31,505
9	मैसूर	कर्नाटक	दक्षिणी	12,25,554
कुल				**10,45,61,834**

(स्रोत: हवाई अड्डों से एकत्र की गई जानकारी और क्षेत्रीय सम्पर्कता योजना- प्रकोष्ठ, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण)

अनुलग्नक-VII (पैरा संख्या 6.3 देखें)

चयनित एयरलाइन प्रचालको की आंतरिक लेखापरीक्षा रिपोर्ट में देखे गए मुद्दे

क्रम संख्या	चयनित एयरलाइंस प्रचालक	स्वतंत्र लेखापरीक्षक	स्वतंत्र लेखा परीक्षा अवलोकन	एएआई द्वारा की गई कार्रवाई
1	मेसर्स एयरलाइन एलाइड सर्विसेज लिमिटेड (एलायंस एयर)	मेसर्स विनोद सिंघल एंड कंपनी .	1. एलायंस एयर आरसीएस सीटों की निर्धारित संख्या को आरक्षित करने में विफल रही जिसके परिणामस्वरूप ₹ 54,85,060 के अतिरिक्त वीजीएफ दावे हुए। 2. एलायंस एयर ने करों के कारण यात्रियों से अतिरिक्त किराया वसूला, जिसमें योजना/समझौते के अनुसार विमान किराया सीमा शामिल थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 48,56,020 की राशि से अधिक किराया वसूला गया। 3. चयनित एयरलाइन प्रचालको ने आरसीएस सीटों के आवंटन से पहले गैर-आरसीएस सीटें बेचीं। यह आरसीएस योजना का उल्लंघन है। 4. टिकट रद्द करने के मामले में, एलायंस एयर ने आरसीएस के बजाय गैर-आरसीएस टिकट बेचे।	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा बिन्दु एक से चार तक के संबंध में अभी कार्रवाई की जानी है।
2	मेसर्स एयर ओडिशा एविएशन प्राइवेट लिमिटेड	मेसर्स चुंदर खटोर एंड एसोसिएट्स	1. अतिरिक्त दावा राशि ₹ 19,604 है।	एएआई द्वारा प्रस्तावित वसूली

3	मेसर्स स्पाइसजेट लिमिटेड	मेसर्स धरम राज एंड कंपनी .	1. आरसीएस रूटों पर यात्रियों से मिला अधिक किराया . 2. आरसीएस सीटों को रद्द करने के मामले में गैर-आरसीएस सीटों की बुकिंग के परिणामस्वरूप ₹ 94,118 का अतिरिक्त दावा हुआ।	टियर 2 समिति ने ₹ 40,062 की वसूली की सिफारिश की, अभी कार्रवाई की जानी है।
4	मेसर्स टर्बो मेघा एयरवेज प्राइवेट लिमिटेड (ट्रूजेट)	मैसर्स ए आर कृष्णन एंड एसोसिएट्स, पुडुचेरी	1. समझौते में उल्लिखित 72 के बजाय 70 की क्षमता वाली उड़ान का उपयोग किया गया था, इसलिए ₹ 60.53 लाख की वसूली हुई। 2. लेखापरीक्षा समिति द्वारा बताए गए अनुसार ₹ 5,85,100 की अतिरिक्त किराया राशि का दावा किया गया 3. आरसीएस सीटों से पहले गैर-आरसीएस सीटों की बुकिंग।	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा बिन्दु 1 से 3 के संबंध में अभी कार्रवाई की जानी है।

(स्रोत: भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण)

© भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in