माननीय मन्त्रीज्यूले हालै सार्वजनिक गर्नु भएको २०७६/७७ का प्रमुख प्राथमिकताका कार्यक्रमहरूमा सन् २०२० लाई नेपाल पर्यटन वर्षको रूपमा मनाउन स्वदेशी तथा विदेशीको आन्तरिक उडान भाडादरमा एकरूपता ल्याउने, विदेशी हवाई यात्रुहरू, अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा कम्पनीहरूलाई आकर्षित गर्ने तथा ज्येष्ठ नागरिकहरूलाई आन्तरिक हवाई भाडामा ५० प्रतिशत छुट दिने लगायत हवाई इन्धनको मूल्य घटाउने र अन्तर्प्रदेश हवाई सेवा सञ्चालन गर्ने सम्बन्धमा गठित कार्यदलको

प्रतिवेदन, २०७६

प्रस्तुतकर्ता

सन् २०२० लाई नेपाल पर्यटन वर्षको रूपमा मनाउने शिलशिलामा विदेशी तथा स्वदेशी हवाई यात्रुबीच आन्तरिक हवाई उडानमा समान भाडादर कायम गर्ने, अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा कम्पनीहरूलाई सुविधा दिने तथा ज्येष्ठ नागरिकहरूलाई आन्तरिक हवाई भाडामा ५० प्रतिशत छुट दिने लगायत हवाई इन्धनको मूल्य घटाउने र अन्तर्प्रदेश हवाई सेवा सञ्चालन गर्ने सम्बन्धमा गठित कार्यदल

संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय

सिंहदरबार, काठमाण्डौ

विषय सूची

क्र.सं.	विषय	पेज नं.
१.	पृष्ठभूमी	१
२.	कार्यदलको संरचना	२
३.	कार्यदलको कार्यक्षेत्रगत सर्त **(TOR)**	२
४.	कार्यदलले अपनाएको विधि	३
५.	अध्ययनको सीमा	३
६.	अध्ययन एवं विषयवस्तुको मामिला विश्लेषण	४
७.	कार्यदलको राय सुझाव	११
	क. ७० वर्ष उमेरका ज्येष्ठ नागरिकलाई हवाई भाडामा ५० प्रतिशत छुट दिने सम्बन्धमा	११
	ख. महंगो हवाई इन्धन र हवाई कम्पनीलाई सहुलियत सम्बन्धमा	१२
	ग. विदेशी तथा स्वदेशी यात्रुको भाडादरलाई समान बनाउने सम्बन्धमा	१२
	घ. अन्तरप्रदेश उडान सञ्चालन सम्बन्धमा	१३
	ङ. विदेशी वायुसेवा कम्पनीलाई प्रोत्साहन सम्बन्धमा	१४
८.	कार्यदलको निष्कर्ष	१५
	अनुसूचीहरू	१७

१. पृष्ठभूमी:

पर्यटन क्षेत्रको विकाससँगै सामाजिक, आर्थिक क्षेत्रको समेत विकास हुने र यस क्षेत्रलाई राष्ट्रिय अर्थतन्त्रको मेरुदण्डको रूप मा स्थापित गर्न नागरिक उड्डयन क्षेत्रलाई सबल, सक्षम र सुशासनयुक्त बनाउनु अनिवार्य सर्त रहेको छ । सन् २०२० लाई नेपाल पर्यटन वर्षको रूपमा मनाउँदै बीस लाख पर्यटक भित्र्याउने लक्ष्य प्राप्तिमा नागरिक उड्डयन क्षेत्रको महत्वपूर्ण भूमिका रहेको छ। सामाजिक न्याययुक्त समावेशी अर्थ व्यवस्थाले मात्रै राष्ट्रले तय गरेको **समृद्ध नेपाल सुखी नेपाली**को लक्ष्य प्राप्त हुने भएकाले सामाजिक न्याय स्थापित गर्न सामाजिक सुरक्षाको विस्तार, सुधार र सुदृढीकरणमा विशेष पहल गर्नु पर्ने देखिन्छ।

नेपाल सरकार संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले हालै सार्वजनिक गरेको १४१ बुँदे आ.व. ०७६।७७ का प्रमुख प्राथमिकताका कार्यक्रमहरू मध्ये ७० बर्ष माथिका ज्येष्ठ नागरिकलाई आन्तरिक उडानको हवाई भाडामा ५० प्रतिशत छुट दिने कार्यक्रम समेत रहेको छ।राष्ट्रलाई आफ्नो युवा अवस्था खर्चिँदै राष्ट्र निर्माणमा योगदान पु¥याएका ज्येष्ठ नागरिक बुबा आमाहरूलाई सम्मान स्वरूप केही सुविधा दिँदा सामाजिक सुरक्षा संयन्त्र थप प्रभावकारी हुन जान्छ।त्यस्तै, हवाई इन्धनमा विद्यमान महंगो मूल्यलाई सम्बोधन गर्न सकेमा हवाई यातायातको विस्तार सरल हुन सक्ने देखिन्छ। वायुसेवा संचालनमा सम्पूर्ण लागतको ३०-४० प्रतिशत हिस्सा ओगट्ने इन्धनको मूल्यलाई समसामयिक अन्तर्राष्ट्रिय मूल्यसँग एकरूपता ल्याउन नेपाल आयल निगमले समीपवर्ती आयात बिन्दुबाट नेपालमा ल्याई लाग्ने अन्य यातायात र वास्पीकरण खर्चहरू जोडी न्युनतम मात्र नाफा लिएर हवाई इन्धनको मूल्य कायम गर्न सकेमा अन्तर्राष्ट्रिय र आन्तरिक वायु सेवा कम्पनीलाई सहुलियत प्रदान गर्न सकिने देखिन्छ।

नेपालको आन्तरिक हवाई भाडादरमा विदेशी र स्वदेशी यात्रुलाई फरक फरक भाडादर लिने गरेको कारण विदेशी यात्रुहरू नेपाल भित्र हवाई यात्रा गर्न नमान्ने गरेको गुनासो विभिन्न विदेशी कुटनीतिक नियोगहरूले व्यक्त गरेका कारण माननीय मन्त्रिज्यूबाट यस समस्यालाई सम्बोधन गर्न आ.व. २०७६/७७ को कार्यक्रममा प्रमुख प्राथमिकतामा राखी कार्यदललाई यस सम्बन्धमा सरोकारवालाहरूसँग छलफल गरी सुझाव पेश गर्न आदेश भए बमोजिम सुझावहरू पेश गरिएको छ।

विदेशी वायुसेवा कम्पनीहरूले नेपालमा उडान गर्न इच्छा देखाएता पनि यहाँको ग्राउण्ड ह्याण्ड्लिङ्ग चार्ज, हवाई इन्धन शुल्क आदि अन्तर्राष्ट्रिय बजार भन्दा महंगो हुने गरेका कारण निरुत्साहित हुने गरेका छन्। यस्तो समस्यालाई समाधान गर्न विदेशी वायुसेवा कम्पनीहरूलाई शुरुमा सेवा सुचारु गर्न प्रोत्साहित गर्ने खालको योजना र प्याकेज दिनु पर्ने हुन्छ। ग्राउण्ड ह्याण्डलिङ्ग शुल्क, टर्मिनल अफिसको भाडा, ल्याण्डिङ्ग, पार्किङ्ग शुल्क, हवाई इन्धनको म"ल्य जस्ता शीर्षकहरूमा उपयुक्त छुट दिई विदेशी वायुसेवा कम्पनीलाई नेपालमा ल्याउन सके पर्यटन विकासको माध्यमबाट मुलुकको अर्थतन्त्रमा टेवा पुग्ने देखिन्छ।

२. कार्यदलको संरचना:

नेपाल सरकार (मा.मन्त्रीस्तर) को मिति २०७६।५।२३ को निर्णयबाट ७० बर्ष माथिका ज्येष्ठ नागरिकलाई आन्तरिक उडानको हवाई भाडादरमा ५० प्रतिशत छुट दिने,हवाई इन्धनमा विद्यमान महंगो मूल्य घटाउने र अन्तर्राष्ट्रिय एवं आन्तरिक वायुसेवा कम्पनीलाई सहुलियत प्रदान गर्ने, आन्तरिक हवाई भाडादरमा विदेशी र स्वदेशी यात्रुलाई फरक फरक भाडादर लिने गरेकोले उक्त भाडादरमा एकरूप ता ल्याउने अन्तरप्रदेश उडान संचालनको सम्भाब्यता अध्ययन गरी सुझाव पेश गर्ने र विदेशी वायुसेवा कम्पनीलाई नेपाल उडान गर्न प्रोत्साहित गर्न के कस्तो सुविधा प्रदान गर्नु उपयुक्त हुन्छ, सो सम्बन्धमा अध्ययन गरी सुझाव पेश गर्न नेपाल सरकारका पूर्व सचिव श्री सुरेश मान श्रेष्ठको संयोजकत्वमा देहाय बमोजिमको कार्यदल गठन भएको छ:

१.	श्री सुरेश मान श्रेष्ठ, पूर्व सचिव, नेपाल सरकार अध्यक्ष	
२.	श्री मित्रलाल अधिकारी, उप सचिव, अर्थ मन्त्रालय	सदस्य
३.	श्री उर्मिला के.सी., उप सचिव, उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय	सदस्य
४.	श्री दीपक बराल, निर्देशक, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण	सदस्य
५.	श्री टंकनिधी दाहाल, नेपाल वायुसेवा निगम	सदस्य
६.	श्री सौरभ रिजाल, लेखा विज्ञ (चार्टड एकाउण्टेन्ट)	सदस्य
७.	श्री मनोज कार्की, महासचिव, वायुसेवा संचालक संघ नेपाल	सदस्य
८.	श्री सुरेश आचार्य, सह सचिव, हवाई उद्योग व्यवस्थापन महाशाखा संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय	सदस्य सचिव

३. कार्यदलको कार्य क्षेत्रगत सर्त (TOR):

कार्य प्रारम्भ भएको मितिले ३० (तीस) कार्य दिनमा सुझाव सहितको प्रतिवेदन पेश गर्न कार्यदललाई देहायको कार्यक्षेत्रगत सर्त तोकिएको छ ।

१. ७० बर्ष माथिका ज्येष्ठ नागरिकलाई आन्तरिक उडानको हवाई भाडामा ५० प्रतिशत छुट दिने सम्बन्धमा सरोकारवालासँग छलफल गरी कार्यान्वयनको आधार सहित सुझाव पेश गर्ने।

२. हवाई इन्धनमा विद्यमान महंगो मूल्य घटाउन र अन्तर्राष्ट्रिय एवं आन्तरिक वायुसेवा कम्पनीलाई सहुलियत प्रदान गर्ने सम्बन्धमा आवश्यक सुझाव पेश गर्ने।

३. हाल आन्तरिक हवाई भाडादरमा विदेशी र स्वदेशी यात्रुलाई फरक फरक भाडादर लिने गरेकोले उक्त भाडादरमा एकरूपता ल्याउने सम्बन्धमा सरोकारवालासँग छलफल समेत गरी सुझाव पेश गर्ने।

४. अन्तरप्रदेश उडान संचालनको सम्भाब्यता अध्ययन गरी सुझाव पेश गर्ने।

५. विदेशी वायुसेवा कम्पनीलाई नेपाल उडान गर्न प्रोत्साहित गर्न के कस्तो सुविधा प्रदान गर्नु उपयुक्त हुन्छ? सुझाव पेश गर्ने।

६. यस कार्यदलको सचिवालय संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयमा रहने र कार्यदललाई आवश्यक पर्ने कर्मचारी हवाई उद्योग व्यवस्थापन महाशाखाबाट उपलब्ध गराउने।

७. कार्यदलले आवश्यकता अनुसार विज्ञ परामर्श सेवा लिने।

८. कार्यदललाई सुझाव पेश गर्न कार्य प्रारम्भ गरेको मितिले ३० (तीस) कार्य दिनको समयावधि हुने।

९. यस कार्यदललाई लाग्ने भत्ता, मसलन्द लगायतको अन्य खर्च नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट व्यहोर्ने।

४. कार्यदलले अपनाएको विधि:

यस कार्यदलले उपरोक्त कार्यविधि बमोजिम अध्ययन गरी सुझाव पेश गर्न नियमित बैठक, दस्तावेज तथा तथ्यांकको सकलन, अध्ययन, विश्लेषण एवम् सरोकारवाला संघ, संस्था व्यक्तिसँग छलफल, अन्तर्क्रिया, बैठक गर्दै विभिन्न विकल्पहरूमा सघन छलफल गरेको थियो। साथै तोकिएका विषयसँग सम्बन्धित निकाय र प्रदेश सरकारसँग पत्राचार गरी सुझाव समेत माग गरेको थियो।

५. अध्ययनको सीमाः

कार्यदललाई प्राप्त कार्यादेश विस्तृत रहेकोले समय अभावका कारण सरोकारवालासँगको छलफलको दायरालाई व्यापक बनाउन नसकिएको। वायुसेवा कम्पनीहरूले हवाई टिकट काट्दा उमेर समूह उल्लेख गर्ने व्यवस्था नभएकोले कति जना ज्येष्ठ नागरिकहरू हवाई यात्रा गर्ने गरेको सम्बन्धमा तथ्यांक उपलब्ध नभएको।अन्तर्प्रदेश उडानको मागको यकिन तथ्यांक नआएकोले माग र आपूर्तिको बीचको तालमेल मिलाउन कठिनाई भएको। नेपाल आयल निगमले हवाई इन्धन Cross Subsidy अन्तर्गत रही मूल्य निर्धारण गर्ने गरेकोले हवाई इन्धनको मूल्य घटाउने सम्बन्धमा नीतिगत अप्ठ्यारा लगायतका सीमाहरू थिए। साथै, कार्यदलको सदस्यको रूप मा तोकिएका वायुसेवा सञ्चालक संघ नेपालले कार्यदललाई अध्ययनको क्रममा छलफलमा भाग लिने, तथ्यांक उपलब्ध गराउने र विकल्पहरू दिने सम्बन्धमा अपेक्षित सहयोग प्राप्त नभएको कारण वायुसेवा कम्पनीहरूको वित्तीय विवरण लगायत कार्यक्षेत्रगत सर्त सम्बन्धी विषयमा विश्लेषण गरी वायुसेवाको यथार्थ समस्या चित्रण गर्न सकिएन ।

६. अध्ययन एवं विषयवस्तुको मामिला विश्लेषण:

६.१ ७० वर्ष उमेरका ज्येष्ठ नागरिकलाई आन्तरिक हवाई भाडा छुट

अध्ययन र विकल्प:

राष्ट्र निर्माणमा योगदान गरेका ७० बर्ष नाघेका ज्येष्ठ नागरिक वुवा आमाहरूलाई सम्मान स्वरूप राष्ट्रले केही सुविधा दिनु सामाजिक न्यायको दृष्टिले महत्वपूर्ण कार्य हो। संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले घोषणा गरेको हवाई भाडादरमा ५० प्रतिशत छुट दिने व्यवस्था कार्यान्वयन हुँदा जेष्ठ नागरिकको आवागमनमा सहजता आउने कुरामा सवैको सैद्धान्तिक सहमति भएकै हो । यसमा हवाई संशाधनको उपलब्धता, प्रतिष्पर्धा र माग आपूर्तिको स्थितलाई तुलनात्मक ढंगमा हेरिनु पर्ने हुन्छ ।

उपरोक्त व्यवस्था कसरी कार्यान्वयन गर्ने भन्ने सम्बन्धमा व्यापक छलफल हुँदा विभिन्न विकल्पहरू प्रस्ताव भएका छन्:

क) साविकमा वायुसेवा कम्पनीहरूले दिँदै गरेको भाडादरको सिट संख्यामा ७० बर्ष नाघेका ज्येष्ठ नागरिक वुवा आमाहरूलाई निश्चित कोटा छुट्टयाई सुलभ हवाई टिकट उपलब्ध गराउने।

ख) वायुसेवा कम्पनीहरूले हवाई टिकटमा ७० बर्ष नाघेका ज्येष्ठ नागरिक वुवा आमाहरूलाई ५० प्रतिशत छुट दिने र सो वापत राज्यले त्यस्ता वायुसेवा कम्पनीहरूलाई आर्थिक jf गैर आर्थिक सुविधा दिने।

ग) हवाई टिकटमा ७० बर्ष नाघेका ज्येष्ठ नागरिक वुवा आमाहरूलाई सरकारले निर्धारण गरेको Base Fare मा ५० प्रतिशत छुट दिने र त्यस्तो छुटको सोधभर्ना नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणमा खडा गरिने कोषबाट गर्ने।

प्राप्त तथ्यहरू:

क) हवाई भाडामा यात्रुसेवा दस्तुर, इन्धन शुल्क र हवाई भाडा गरी जम्मा ३ भाग हुने भएकोले हवाई भाडामा मात्रै छुट दिन सकिने देखिएको। मिति २०७६।६।२ का दिन नेपालको मुख्य विमानस्थलहरूबाट यात्रा गरेका यात्रुहरूमध्ये बाट ज्येष्ठ नागरिकको एक महिनाको तथ्यांक देहाय बमोजिम पाइयो:

विमानस्थल	वायुसेवा कम्पनी	जम्मा यात्रु	ज्येष्ठ नागरिकको संख्या
नेपालगंज	बुद्ध एयर	१४४	७

	यती एयरलाईन्स	७०	०
	श्री एयरलाईन्स	१३८	२
पोखरा	बुद्ध एयर	३८६	६
	यती एयरलाईन्स	३३६	१
	सिम्रिक एयरलाईन्स	१९	१
चन्द्रगढी	बुद्ध एयर	१२५	३
	यती एयरलाईन्स	१२७	३
	श्री एयरलाईन्स	९२	१
	सौर्य एयरलाईन्स	४२	२
भरतपुर	बुद्ध एयर	१३२	१२
	यती एयरलाईन्स	७९	१
जम्मा		**१६९०**	**३९**

ख) त्यस्तै गरी एक महिनाको वायुसेवा कम्पनीहरूको तथ्यांक हेर्दा यात्रा गरेका जम्मा यात्रुहरूमध्येबाट ज्येष्ठ नागरिकको तथ्यांक लिँदा देहाय बमोजिम पाइयोः

वायुसेवा कम्पनी	जम्मा यात्रु	ज्येष्ठ नागरिकको संख्या
बुद्ध एयर	१६००५८	१५८
यती एयरलाईन्स	८६५४९	१५६
श्री एयरलाईन्स	४३०७७	१२९
तारा एयर	१६६४३	१२
सीता एयर	५७७८	०

सौर्य एयरलाईन्स	१२९३४	०८
समिट एयर	४७५१	०
नेपाल एयरलाईन्स	४०१४	१८
जम्मा	**३३३८०४**	**४८१**

ग) माथि उल्लेखित बुंदा नं. ६ को विकल्प नं. (ग) बमोजिम Base Fare मा ५० प्रतिशत छुट दिँदा जेष्ठ नागरिकले तिर्नुपर्ने कूल हवाई भाडा (यात्रु सेवा शुल्क बाहेक) देहाय बमोजिम हुन आउने देखियो ।

सि.नं.	**सेक्टर**	**Base Fare (ने.रु.)**	**Base Fare को ५० प्रतिशत छुट (ने.रु.)**	**इन्धन अधिक मूल्य (Fuel Surcharge) ने.रु._**	**कुल हवाई भाडा -ने.रु.)**
१.	काठमाण्डौ-विराटनगर	२७५९	१३७९।५	२६१९	३९९८।५०
२.	काठमाण्डौ —भैरहवा	२३६५	११८२।५	२२४५	३४२७।५०
३.	काठमाण्डौ —नेपालगंज	३७४५	१८७२।५	३५५५	५४२७।५०
४.	काठमाण्डौ —पोखरा	१८२३	९११।५	१७३१	२६४२।५०
५.	काठमाण्डौ—धनगढी	५०७५	२५३७।५०	४८१७	७३५४।५०
६.	काठमाण्डौ —भद्रपुर	३४५०	१७२५	३२७५	५०००।००
७.	काठमाण्डौ —सुर्खेत	६२००	३१००	३०१५	६११५

८.	काठमाण्डौ —ताप्लेजुङ	३९८५	१९९२।५०	१९३५	३९२७।५०
९.	काठमाण्डौ —चौरजहारी	५६८३	२८४१।५	२७६५	५६०६।५०
१०.	नेपालगंज — डोल्पा	२८०५	१४०२।५०	१३६०	२७६२।५०
११.	नेपालगंज-जुम्ला	२८७८	१४३९	१४००	२८३९
१२.	नेपालगंज — सिमिकोट	३८३८	१९१९	१८६५	३७८४
१३.	विराटनगर — ताप्लेजुङ	२१४०	१०७०	१०४०	२११०
१४.	विराटनगर-भोजपुर	१६२४	८१२	७९०	१६०२
१५.	सुर्खेत-रारा	२२८८	११४४	१११०	२२५४

देखिएको तथ्यको विश्लेषण:

नेपाल सरकार संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको प्रमुख प्राथमिकताका कार्यक्रममा घोषणा गरिएको ज्येष्ठ नागरिकलाई हवाई भाडामा ५० प्रतिशत छुट दिने भन्ने कार्यक्रमप्रति वायुसेवा संचालक संघले वायुसेवा कम्पनीको तर्फबाट त्यस्तो छुट दिन नसकिने भनी लिखित तथा मौखिक जानकारी गराएको छ। प्रस्तुत सन्दर्भमा ज्येष्ठ नागरिकलाई हवाई भाडामा ५० प्रतिशत छुट दिने भन्ने कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्न राज्यको दायित्व हुन आउँछ। नेपालको राष्ट्रिय जनगणना २०६८ अनुसार ७० वर्ष र सोभन्दा माथिका ज्येष्ठ नागरिकका संख्याकुल जनसंख्याको ३.१९ प्रतिशत छ। पचहत्तर वर्ष र सोभन्दा माथिका ज्येष्ठ नागरिकका संख्या १.७ प्रतिशत रहेको छ।मिति २०७६ साल असोज २ गते बुद्ध एयर, यति एयरलाइन्स, श्री एयरलाइन्स, सिम्रिक एयरलाइन्स र सौर्य एयरलाइन्सबाट नेपालगञ्ज, पोखरा, भरतपुर र चन्द्रगढी विमानस्थल प्रयोग गरी १६९० जनाले यात्रा गरेकोमा ७० वर्ष भन्दा बढी उमेर पूरा गरेका ३९ जना ज्येष्ठ

नागरिकले मात्र यात्रा गरेको तथ्याङ्क नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट प्राप्त भएको छ। यस तथ्याङ्क अनुसार त्यस दिन यात्रा गरेका यात्रुहरूमध्ये २.३१ प्रतिशत ज्येष्ठ नागरिकले मात्र नेपालगञ्ज, पोखरा, भरतपुर र चन्द्रगढी विमानस्थल प्रयोग गरी यात्रा गरे। त्यस्तै गरी एक महिनाको वायुसेवा कम्पनीहरूको तथ्यांक हेर्दा **३३३,८०४ जना यात्रुहरूमध्ये ७० वर्ष भन्दा बढी उमेर भएका मात्र ४८१ जना** ज्येष्ठ नागरिकबुबा आमाहरूले यात्रा गर्नु भएको र जम्मा यात्रुहरूमध्येबाट ०.१४ प्रतिशत ज्येष्ठ नागरिकहरूले मात्र यात्रा गरेको देखियो ।यसलाई आधार मान्ने हो भने ज्येष्ठ नागरिकको हवाई यात्रा गर्ने संख्याको अनुपात विविध कारणबाट उल्लेख्य नहुने देखिन्छ। त्यस्ता ज्येष्ठ नागरिकलाई राज्यले हवाई भाडामा सहुलियत प्रदान गर्दा दायित्वभार खासै बढी हुने देखिँदैन।

६.२ महंगो हवाई इन्धन र वायुसेवा कम्पनीलाई छुट

अध्ययन र विकल्प:

भारतको इण्डियन आयल कर्पोरेशनसँग खरिद गरी आयात हुने हवाई इन्धनको लागत मूल्यका सामान्य मुनाफा जोड गरी नेपाल आयल निगमले त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा उडान गर्ने हवाई सेवा कम्पनीहरूलाई इन्धन उपलब्ध गराउनु पर्नेमा अधिक मुनाफा लिएको देखिएको छ । त्यसको लागि नेपाल आयल निगमले छिमेकी मुलुकहरूले लिने गरेको हवाई इन्धनको तुलनात्मक बिक्री मूल्य अध्ययन गरी मिल्दोजुल्दो बिक्री मूल्य निर्धारण गर्नु पर्दछ। हवाई इन्धन लागत हवाई सेवा कम्पनीहरूको चर खर्च (Variable Cost) को ठूलो अंश रहने हुँदा बिक्री मूल्य अन्तर्राष्ट्रिय बजारको समदरको बनाइएमा हवाई कम्पनीहरूलाई पनि प्रोत्साहन हुने तथा महंगो हवाई इन्धनका कारणा पर्यटन क्षेत्रमा नकारात्मक असर परिरहेको भन्ने आरोपबाट समेत मुक्त हुने अवस्था आउँछ। हवाई इन्धनको बिक्री मूल्यमा अन्य इन्धनलाई समेत Cross Subsidy दिइएको रहेछ भने पनि त्यस प्रकारको Cross Subsidy लाई निगमले पुनरावलोकन गर्नुपर्ने देखिन्छ। न्यूनतम पनि सार्क मुलुकहरूले बिक्री गरिरहेको मूल्यकै हाराहारीमा मूल्य निर्धारण गरेdf पर्यटन उद्योग समग्रलाई फाइदा हुने तथा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा सकारात्मक सन्देश जाने हुन्छ।

हवाई इन्धनको मूल्य घटाउने सम्बन्धमा छलफल हुँदा देहायका विकल्पहरू देखिएका छन्:

क) नेपाल आयल निगमले खरिद मूल्यमा न्यूनतम नाफा जोडी हवाई इन्धनको स्वचालित मूल्य निर्धारण गर्ने र त्यसो गर्दा हाल एल पी ग्याससमा दिने गरेको **Cross Subsidy** क्रमशM हटाउने। अटोमेटिक फर्मूलाबाट पेट्रोलियम प्रोडक्टको मूल्य निर्धारण गर्ने।

ख) नेपाल आयल निगमका प्रतिनिधिबाट छलफलका क्रममा प्राप्त जानकारी अनुसार अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा कम्पनीलाई हवाई इन्धन बेच्दा प्रतिलिटर रु. ४२ बढी मुनाफा हुने देखिएकोले त्यस्तो मुनाफाको दर घटाइ वायुसेवा संचालनमा राहत दिन'पर्ने।

६.३ विदेशी तथा स्वदेशी यात्रुको भाडादरलाई समान बनाउने

अध्ययन र विकल्प:

नेपालका वायुसेवा कम्पनीले आन्तरिक तर्फको हवाई भाडादर नेपाली र विदेशीलाई फरक फरक लिने गरेका छन्।सरकारले नेपाली यात्रुसँग लिने हवाई भाडादरको अधिक र न्यूनतम सीमा मूल्य निर्धारण गर्ने भएता पनि विदेशी यात्रुलाई लिने डलर भाडा दर निर्धारण गर्ने गरेको छैन। नेपाली यात्रुले तिर्ने हवाई भाडाको तुलनामा विदेशीले तीन देखि चार गुणासम्म महंगो भाडा तिरिरहेका छन्। यस्तो असमान भाडा दरका कारण हवाई यात्रा महंगो भएको, विदेशी यात्रु महंगो हवाई भाडा तिरी हवाई यात्रा गर्न आकर्षित नहुने र पर्यटक सुगम एवं नजिकको गन्तव्यमा केन्द्रित भएको भनी टूर सञ्चालकले गुनासो गर्ने गरेका छन्। विदेशी नियोग एवं अन्तर्राष्ट्रिय विकास साझेदार संस्थामा कार्यरत कूटनीतिक, गैरकूटनीतिक तथा विदेशी नागरिकले समेत यसमा चासो व्यक्त गर्ने गरेको पाइन्छ। केही आन्तरिक सेक्टरमा वायुसेवा कम्पनीहरूले नेपालीलाई र विदेशी यात्रीलाई लिने गरेको फरक भाडादरको तुलनात्मक तथ्यांक तल प्रस्तुत गरिएको छ:

क्र.सं.	सेक्टर	नेपाल वायुसेवा निगम		बुद्ध एयर*		यति एयरलायन्स*	
		नेपाली भाडा (ने.रु.)	विदेशी भाडा(अमेरिकी डलर)	नेपाली भाडा (ने.रु.)	विदेशी भाडा(अमेरिकी डलर)	नेपाली भाडा (ने.रु.)	विदेशी भाडा(अमेरिकी डलर)
१.	काठमाण्डौ - माउण्टेन	११,१२५।-	१५८।-	११,३००।-	१९४।-	११,३००।-	१९४।-
२.	काठमाण्डौ -पोखरा	४,१२०।-	१०१।-	२७०० देखि ७५००।-	१२३।-	२७००।- देखि ७५६२।-	१२३।-
३.	काठमाण्डौ - नेपालगञ्ज	९,७९५।-	१६६।-	४५००।- देखि १०,०००।-	१५३।-	५४००।- देखि १०,०००।-	१५३।-
४.	काठमाण्डौ - विराटनगर	७,७५८।-	१२३।-	४५00।- देखि ८,०००।-	१००।-	४६००।- देखि ७५५०।-	१००।-
५.	काठमाण्डौ -भैरहवा	५७७५।-	११४।-	३५००।- देखि ६२००।-	११३।-	४२००।- देखि ६२००।-	११३।-
६.	काठमाण्डौ	११,७५०।-	१९७।-	५९००।-	२२२।-	-	-

	-धनगढी			देखि १२६५०।-			
७.	काठमाण्डौ -भरतपुर	३४७०।-	८९।-	३६५०।-	११०।-	२९५०।- देखि ५४८०।-	११०।-

(यति र बुद्ध एयरको उल्लेखित हवाई भाडा दर ट्राभल एजेन्सीबाट प्राप्त मिति २०७६/०८/१३ को भाडादरको आधारमा)

उपरोक्त स्थितिलाई ध्यानमा राख्दै आन्तरिक तर्फका हवाई भाडा दरमा एकरूपता ल्याउन देहायका विकल्पहरू अध्ययनबाट देखिन आएको छः

क) हवाई भाडा दर खुल्ला बजारले निर्धारण गर्ने सिद्धान्त अनुरूप नेपाली र विदेशी दुवै तर्फको लागि दुइ प्रकारको हवाई भाडा दर कायम निर्धारण नगरी हवाई भाडादर निर्धारण बजार संयन्त्रलाई खुल्ला छोडिदिने। प्रगतिशील अवधारणा अनुरूप एकल हवाई भाडादरको नीति लिने।

ख) हाल विदेशीको हवाई भाडा दर निर्धारण नहुने गरेकाले सरकारले नेपालीलाई लागु हुने भाडा दर निर्धारण गर्ने प्रक्रियाबाटै विदेशीलाई समेत लागु हुने भाडा दर निर्धारण गर्ने र त्यसको लागि अधिकतम र न्यूनतम हवाई भाडा निर्धारण गरिदिने।

ग) आन्तरिक खण्डमा विदेशीलाई हवाई टिकट बेच्दा हवाई कम्पनीले टुर एवं टिकेटिङ्ग एजेन्सीलाई पचास देखि साठी प्रतिशतसम्म कमिशन दिने गरेको तथ्य देखिन आएकाले त्यस्तो कमिशन बीस प्रतिशतभन्दा बढी दिन/लिन नपाउने गरी आवश्यक कानूनी प्रबन्ध गर्ने।

घ) आन्तरिक खण्डको Trunk sector को हवाई भाडा पुनरावलोकन गरी स्वदेशी र विदेशीको भाडादर समान वनाउने र अन्य Sector मा क्रमशः भाडादर पुनरावलोकन गरी ३ वर्ष भित्र समान भाडादर कायम गराउने ।

६.४ अन्तर्प्रदेश उडान संचालन

अध्ययन र विकल्प:

मुलुक संघीय संरचनामा गइसकेकाले कम्तीमा पनि प्रदेश राजधानीहरू बीच प्रत्यक्ष हवाई उडान हुनु व्यापार, पर्यटन, यात्रु आवतजावत एवं शासकीय प्रबन्धका दृष्टिले महत्वपूर्ण हुन्छ। नेपालको आन्तरिक उडान मूलत: काठमाण्डौ केन्द्रित उत्पत्ति एवं गन्तव्य हुने गरेको छ। बुद्ध एयरले पोखरा-भैरहवा, पोखरा-चितवन उडान सुरु गरेको भएता पनि हवाई उडान मूलत: काठमाण्डौ केन्द्रित छ। पूर्वको यात्री पश्चिम जानु पर्‍यो भने छुट्टाछुट्टै हवाई टिकट लिई काठमाण्डौ आई, पुन: चेक-इन गरी गन्तव्यमा जानु पर्ने हालको विद्यमान अवस्थालाई पुनरावलोकन गरी प्रत्यक्ष हवाई उडान हुने अवस्था सिर्जना गर्न सके हवाई एवं पर्यटनको विकासमा सघाउ पुग्न जाने देखिन्छ। यसो गर्न सकेमा वायुयानहरू एक प्रदेशवाट अर्को प्रदेशमा

केही समय उडानमा संलग्न हुने हुादा काठमाण्डौ फर्कने फ्रिक्वेन्सी कम भई त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रय विमानस्थलको हवाई ट्राफिक चाप कम हुन मद्दत पुग्ने देखिन्छ । तसर्थ, अन्तर्प्रदेश हवाई उडान सञ्चालन प्रोत्साहन गर्ने देहायका विकल्पहरू रहेका छन्:

क) आन्तरिक वायुसेवा कम्पनीले एक गन्तव्यबाट काठमाण्डौ हुँदै अर्को गन्तव्यमा जाने अवस्था सिर्जना गर्ने Thorough चेक -इन र भाडादर कायम गर्ने। त्यसको लागि नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले Transit Hall बनाउने र यात्रु सेवा शुल्कमा पुनरावलोकन गर्दै की समय अवतरण÷पार्किङ्ग÷नेभिगेशन शुल्कमा छुट दिने ।

ख) विराटनगर, भद्रपुर, काठमाण्डौ, जनकपुर, पोखरा, भैरहवा, नेपालगञ्ज र धनगढी विमानस्थलमा संजालीकृत उडान सञ्चालन गर्ने वायुसेवा कम्पनीहरूलाई वित्तीय उत्प्रेरणा सहित अभिप्रेरित गर्ने। यसका लागि प्रदेश सरकारले पनि आफ्नो प्रोत्साही वित्तीय प्याकेज ल्याउने ।

ग) अन्तर्प्रदेशका राजधानी जोड्ने (काठमाण्डौ बहेक) उडानको समय, उडान दुरी र खपत हुने हवाई इन्धन हिसाव गराई त्यस्तो उडानको हवाई इन्धनमा निश्चित छुट नेपाल आयल निगमले दिने ।

६.५ विदेशी वायुसेवा कम्पनीलाई नेपालमा उडान गर्ने प्रोत्साहन

अध्ययन र विकल्प:

नेपाल पर्यटन वर्ष २०२० लाई सफल बनाउन तथा लक्ष्यित संख्यामा पर्यटक आउने वातावरण सिर्जना गर्ने पनि बढी भन्दा बढी विदेशी वायुसेवा कम्पनीहरूलाई नेपाल उडान गर्ने अभिप्रेरित गर्नु पर्ने हुन्छ। यसको लागि सरकारले नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको सहकार्यमा केही वित्तीय उत्प्रेरणा, प्रबर्द्धन प्याकेज, बजारीकरण एवं समन्वयको कार्य गर्नु पर्ने देखिन्छ। त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको पूर्वाधार सुविधा अभिबृद्धि गरी अन्तर्राष्ट्रिय वायुयान पाकिङ्ग क्षमता वढाउने र समानान्तर ट्याक्सी वे को निर्माण सम्पन्न गर्नुपर्ने हुन्छ । त्यस्तै निकट भविष्यमा संचालनमा आउन लागेको गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल र पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको संचालन र व्यवस्था एउटा विश्वविख्यात विमानस्थल संचालनबाट गराउने प्रबन्ध मिलाई नेपाल उडान गर्ने चाहने नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा कम्पनीलाई केही बर्ष छुट÷सहुलियत÷अन्य सहयोगी व्यवसायमा आवद्धता सुनिश्चित गरिदिनुपर्ने हुन्छ ।

७. राय सुझाव:

क) सत्तरी वर्ष उमेरका ज्येष्ठ नागरिकलाई हवाई भाडामा ५० प्रतिशत छुट दिने सम्बन्धमा:

१. राष्ट्रिय जनगणना २०६८ अनुसार नेपालमा ७० बर्ष भन्दा माथिका ज्येष्ठ नागरिकहरूको संख्या कुल जनसंख्याको ३.१९ प्रतिशत रहेको, तर हवाई यात्रा गर्ने सत्तरी वर्ष उमेरका

ज्येष्ठ नागरिकको संख्या त्यो भन्दा पनि अत्यन्त न्यून हुने तथ्याङ्कले देखाएको हुँदा हवाई भाडामा ५० प्रतिशत छुट दिन एक करोडको एउटा ज्येष्ठ नागरिक सुविधा कोष खडा गरी वायुसेवा कम्पनीहरूले दिएको छुट रकमको विवरण रुजु गरी उक्त कोषबाट सोधभर्ना दिन सकिने गरी एउटा कार्यविधि बनाई कार्य गर्न सकिने।

२. उक्त कोषमा नेपाल सरकार, नेपाल आयल निगम, नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, वायुसेवा सञ्चालक कम्पनी, तथा सम्बन्धित अन्य निकायको तर्फबाट आवश्यक रकम जम्मा गर्न सकिने।

३. हवाई टिकटमा सत्तरीवर्ष नाघेका ज्येष्ठ नागरिकबुबा आमाहरूलाई Base Fare मा टिकट काट्ने बेलामा नै ५० प्रतिशतछुटको व्यवस्था दिइनुपर्ने तथा यो सुविधा दुरूप योग नहोस् भन्नाको लागि परिचयपत्रको विवरण, उडानको बखत बोर्डिङ्ग पास र हवाई टिकट सम्बन्धित वायुसेवा कम्पनीबाट प्रमाणित हुनु पर्ने।

४. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको वायुयान सञ्चालन कोषको Non Operative खातामा रहेको रकमको कोषबाट पनि यो सुविधा दिन सकिने व्यवस्था मिलाउन उपयुक्त हुने।

५. विकल्पको रूपमा सत्तरी वर्ष उमेर पूरा गरेको ज्येष्ठ नागरिक यात्रुले हवाई यात्रा समाप्त गरी उत्रनु पर्ने गन्तव्य विमानस्थलमा आई सकेपछि नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको विमानस्थल कार्यालयमा निर्धारित फर्ममा आफ्नो बोर्डिङ पास सहित उमेर खुलेको नागरिकता प्रमाणपत्रको प्रतिलिपि संलग्न गरी पेश गर्ने र उक्त विमानस्थलबाटै ५० प्रतिशतको सहुलियत अनुदान रकम प्रदान गर्ने वा निज ज्येष्ठ नागरिकको बैङ्क खाता नम्बर उल्लेख गर्न लगाई एक हप्ता भित्र निजको बैङ्क खातामा पुग्ने व्यवस्था गर्ने।

६. प्राधिकरणको केन्द्रीय कार्यालयले "क" वर्गको वाणिज्य बैङ्कहरू बीच टेण्डर आह्वान गरी सस्तो शुल्कमा विमानस्थल कार्यालयबाट सत्तरी वर्ष उमेर पूरा गरेको ज्येष्ठ नागरिकको यथाशीघ्र विवरण लिई एक हप्ता भित्र सम्बन्धित ज्येष्ठ नागरिकको खातामा पुग्ने व्यवस्था गर्ने।

७. वायुसेवा सञ्चालक संघ नेपाललाई यो कार्यमा सहयोग गर्न प्राधिकरणले निर्देशन जारी गर्ने।

ख) महंगो हवाई इन्धन र हवाई कम्पनीलाई सहुलियत दिने सम्बन्धमा:

१. खाना पकाउने LPG र सर्वसाधारणले उपभोग गर्ने यातायात परिवहनमा आवश्यक पर्ने डिजेल सस्तो दरमा बिक्री गर्न पर्दा हाल नेपाल आयल निगमलाई पन्ध्र दिनमा एघार करोड घाटा रहेको तथा हवाई इन्धनमा रु. तीन करोड नाफा भैरहेको नेपाल आयल

निगमका प्रतिनिधिबाट जानकारी प्राप्त भएको हुँदा LPG मा दिएको Cross Subsidy हटाउने।

२. नेपाल आयल निगमको प्रतिनिधिका अनुसार पाँच वर्ष अगाडि LPG को खपत बाह्र हजार मेट्रिक टन प्रति महिना थियो भने अहिले सैंतिस हजार मेट्रिक टन प्रति महिना खपत हुने गरेको छ। तसर्थ, निजी र सरकारी जलविद्युत आयोजनाले धेरै नै विद्युत उत्पादन गर्न सुरु गरिरहेको स्थितिमा LPG को खपत घटाउन Induction चुल्हो र अन्य विद्युतीय उपकरण प्रयोग गर्न जनचेतना जगाई, प्रोत्साहन गरी विद्युत उपभोगले पेट्रोलियम पदार्थको उपभोगलाई विस्थापित गर्ने अभियान सञ्चालन गर्नु पर्ने।

३. नेपाल आयल निगमले खरिद मूल्यमा न्युनतम नाफा जोडी हवाई इन्धनको स्वचालित मूल्य निर्धारण गर्ने।

४. नेपाल आयल निगमका प्रतिनिधिले कार्यदलसँगको छलफलमा प्रदान गरेको जानकारी अनुसार तत्कालका लागि अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा कम्पनीलाई हवाई इन्धन बिक्री गर्दा प्रतिलिटर रु. ४२ बढी मुनाफा देखिएकोले त्यस्तो मुनाफाको दर घटाइ राहत दिने।

ग) विदेशी तथा स्वदेशी यात्रुको भाडादरलाई समान बनाउने सम्बन्धमा:

१. हवाई उद्योग तथा एयरलाइन्सहरूको अन्तर्राष्ट्रिय भाडादर निर्धारण बजारको माग र आपूर्तिले गर्ने भएकोले राष्ट्रिय हवाई भाडादरमा पनि सोही अनुसारको नीति अवलम्बन गर्ने। तर त्यस्तो नीति पूर्ण रूपमा लागु नगर्दासम्म तत्कालका लागि पहिलो चरणमा आन्तरिक तर्फको विदेशीलाई लिइने हवाई भाडादरको अधिकतम र न्यूनतम भाडा तोकिदिने। दोस्रो चरणमा ट्रंक र नन-टुरिस्ट सेक्टरका लागि हवाई भाडा दर Deregulate गरी एकल भाडादर प्रयोगमा ल्याउने, त्यसैगरी अन्य Sector मा समेत हवाई भाडा Deregulate गरी पूर्ण रूपमा बजारको माग र आपूर्ति अनुसार सञ्चालन हुन स्वतन्त्र छोडिदिने।

२. विदेशीलाई हवाई टिकट बेच्दा हवाई कम्पनीले टुर एवं टिकेटिङ्ग एजेन्सीलाई पचास देखि साठी प्रतिशतसम्म कमिशन दिने गरेको तथ्य देखिन आएकोले त्यस्तो कमिशन २० (बीस) प्रतिशत भन्दा बढी दिन/लिन नपाउने गरी आवश्यक कानूनी प्रबन्ध गर्ने।

घ) अन्तरप्रदेश उडान संचालन गर्ने सम्बन्धमा:

मुनाफा हुने सेक्टरमा हवाई सेवा कम्पनीहरू आफै आकर्षित हुने हुँदा अन्तरप्रदेश उडानलाई सहजीकरण गर्न देहायको प्रबन्ध गर्ने:

१. आन्तरिक वायुसेवा कम्पनीले एक गन्तव्यबाट काठमाण्डौ हुँदै अर्को गन्तव्यमा जाने अवस्था सिर्जना गर्न Thorough चेक -इन र भाडादर कायम गर्ने। त्यसको लागि नेपाल

नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले Transit Hall बनाउने र यात्रु सेवा शुल्कमा पुनरावलोकन गर्ने।

२. विराटनगर, भद्रपुर, काठमाण्डौ, जनकपुर, पोखरा, भैरहवा, नेपालगंज र धनगढी विमानस्थलहरूमा सञ्जालीकृत उडान संचालन गर्न देहाय बमोजिमको प्रबन्ध गर्न सकिए उडान गर्न वायुसेवा कम्पनीहरू उत्प्रेरित हुने देखिन्छ:

- हाल सञ्चालनमा नरहेका रुट सेक्टर उडान गर्ने गरी कुनै वायुसेवा कम्पनीले प्रस्ताव गरे एक वर्षसम्म अन्य वायुसेवा कम्पनीलाई उक्त रुटमा उडान गर्न नपाउने गरी विशेष अधिकार (Exclusive Right) दिने। त्यसको लागि मन्त्रालयले सार्वजनिक सूचना मार्फत रुट सेक्टर छनौट गर्न आह्वान गर्ने र एक भन्दा बढी वायु सेवा कम्पनीले एउटै रुट सेक्टरको लागि प्रस्ताव पेश गरेमा वायुसेवा कम्पनीको सामर्थ्य, उडान संख्या र क्षमताका आधारमा मूल्यांकन गरी सेक्टर तोक्ने।
- अन्तरप्रदेश राजधानी जोड्ने सिधा (Direct) उडान (काठमाण्डासँग वाहेक) गर्ने वायुसेवा कम्पनीहरूलाई ती स्थानहरूमा जाते आते (Round Trip) उडानमा प्रयोग हुने हवाई इन्धनमा १० (दश) प्रतिशत नेपाल आयल निगमले छुट दिनुपर्ने।
- कतिपय वायुसेवा कम्पनीले एक्काइस दिनको इन्धन उपयोगको आधारमा नेपाल आयल निगमलाई पेश्की वापत रु. दश करोडसम्म अग्रिम रूपमा पेश्की दिनु पर्ने व्यवस्थाले गर्दा वायुसेवा कम्पनीलाई अतिरिक्त भार पर्न जाने र जरिवाना पनि पर्न जाने परिस्थितिलाई परिवर्तन गर्नु पर्ने र त्यसको सट्टा थोरै नगद र बढी रकमको बैङ्क ग्यारेण्टी राख्न पाउने व्यवस्था गर्दा वायुसेवा कम्पनीलाई अतिरिक्त भारबाट मुक्त गराई अन्तरप्रदेश हवाई यातायातलाई सहजीकरण गर्न सो सर्तलाई खुकुलो पार्न उपयुक्त हुने।
- नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले काठमाण्डौ बाहेकको Sector मा अन्तर्प्रदेश उडान गर्ने वायुसेवा कम्पनीलाई त्यस्तो उडानमा लाग्ने Landing, Parking तथा Navigational Charges मा एक वर्षसम्म छुट दिने।
- अन्तरप्रदेश हवाई यातायातमा सञ्चालन अनुकुल (Operating Viable) नहुँदासम्म Viability Gap Funding(VGF) को व्यवस्था गर्न उपयुक्त हुने। सो बमोजिम अन्तर्प्रदेश उडान सञ्चालन भएको एक वर्षसम्म न्युनतम राजस्व सुनिश्चितता (Minimum Revenue Guarantee) को लागि प्रदेश र स्थानीय सरकारसँग समन्वय गरी Viability Gap Funding को अवधारणा अनुरूप आवश्यक प्रबन्ध मिलाउने।
- नेपाल पर्यटन बोर्ड र टुर अपरेटर्सका संघ संस्थाले अन्तर्प्रदेश उडान केन्द्रित बजार प्रबर्द्धन कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने।
- प्रदेशहरू बीच एक आपसमा कार्यशाला गोष्ठी, सेमिनार, तालिम, बैठक, सम्मेलन लगायतका विविध कार्यक्रमहरू सञ्चालन गर्न गराउन अनुरोध गर्ने।

ङ) विदेशी वायुसेवा कम्पनीलाई नेपालमा उडान गर्न प्रोत्साहन दिने सम्बन्धमा:

१. त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल २४ घण्टानै उडानको लागि खुला गर्ने।

२. Lean hour, Normal hour तथा Peak hour निर्धारण गरी सोही अनुसारको SLOT व्यवस्था गर्ने र Aeronautical charge मूल्य निर्धारण गर्ने।

३. Lean hour मा उडान गर्ने वायुसेवा कम्पनीलाई Landing, Parking, Ground Handling मा विशेष छुटको व्यवस्था गर्ने।

४. आन्तरिक वायुसेवा कम्पनीहरूको कुल जहाज संख्याको कम्तीमा ३० प्रतिशत जहाजहरू नेपालगञ्ज ,पोखरा र विराटनगरमा राख्ने व्यवस्था गर्ने।

५. अन्तर्राष्ट्रिय टर्मिनल भवनको Transit Hall, Transit Cargo Yard तथा Duty Free Shop को व्यवस्था गर्ने।

६. अन्तर्राष्ट्रिय उडानबाट आएका यात्रुहरूलाई विमानस्थल भित्रैबाट आन्तरिक टर्मिनलमा जाने र आउने अलग्गै प्यासेज उपलब्ध गराउने।

७. केहि समय तोकी नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा उडान गर्ने वायुसेवा कम्पनीहरूलाई निश्चित वित्तिय उत्प्रेरणा (Incentive) को व्यवस्था गर्ने ।

८. एयरसाइड (Airside) मा उपलब्ध गराउने सेवाहरूको शुल्कमा लाग्ने मूल्य अभिवृद्धि.कर छुट गर्ने वा न्यूनीकरण गर्ने।

९. नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा विदेशी वायुसेवा कम्पनीहरूलाई कम्तीमा ३ वर्ष (पहिलो वर्ष ५० प्रतिशत, दोस्रो वर्ष ४० प्रतिशत, तेस्रो वर्ष २५ प्रतिशत) को लागि वित्तीय उत्प्रेरणा (Financial Incentive) को व्यवस्था गर्ने।

१०. निश्चित संख्या वा फ्रिक्वेन्सीमा उडान गर्ने विदेशी वायुसेवा कम्पनीलाई स्वयम ग्राउण्ड ह्याण्डलिङ्ग गर्न दिने र फ्लाईट क्याटरिङ्ग वा इन्जीनियरिङ्ग ह्याङ्गर एयरपोर्ट होटल संचालन गर्न चाहेमा सहुलियत दरमा जग्गा लिजमा उपलब्ध गराउने ।

८. कार्यदलको निष्कर्ष :

नेपालमा हवाई सेवा दिगो संचालन गर्न र व्यावसायिक रूपमा प्रतिष्पर्धा गर्न सहज छैन । नेपाली हवाई सेवा राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त उद्योगको रूप मा मान्यता प्राप्त नभएकाले औधोगिक व्यवसाय ऐन, २०७३ ले प्रदान गर्ने छुट/सहुलियत हवाई सेवा संचालकले पाउन सकेका छैनन । लामो समयदेखी हवाई सेवामा विदेशी लगानी भित्रिने वातावरण छैन । नयाँ विदेशी लगानी तथा प्रविधि हस्तान्तरण ऐन, २०७५ का प्रावधानहरू पनि कठोर र झन्झटिला भएकाले विदेशी लगानी यो क्षेत्रमा भित्रिने वातावरण बन्न सकेको छैन । हवाई कम्पनीहरूले आयात गर्ने स्पेयर पार्टस, इन्जीन, गियर वक्स, सिट, टायर, लुब्रिकेन्ट्स आदिमा लाग्ने भन्सार महशुल र मु.अ.कर छिमेकी मुलुक भन्दा बढी देखिएको छ । वायुयानको लिज ट्याक्स छिमेकी मुलुक भन्दा ज्यादै महंगो

भएकाले वायुयान भाडामा लिने नेपाली कम्पनीलाई नै मार परेको छ । हवाई इन्धनको मुल्य नजिकको छिमेकी शहरभन्दा महंगो छ । यी सव कारणले गर्दा नेपाल पर्यटकको लागि एक महंगो गन्तब्य भएको छ भने आन्तरिक हवाई भाडादरमा पनि असमानता देखिन्छ ।

केपटाउन महासन्धी २००१ मा नेपाल सम्मिलन भई पर्यटन उद्योग, सरह हवाई सेवा उद्योगलाई मान्यता दिई आर्थिक ऐनले सहुलियत प्रदान गरेको खण्डमा वायुसेवा चाँडै संचालन हुने र केहि समयपछि बन्द हुने अवस्थाको अन्त्य भई दिगो विकासका साथ मुलुकभर थप हवाई सम्पर्क बृद्धि हुने, जेष्ठ नागरिकलाई छुट/सहुलियत प्रदान गर्न र आन्तरिक हवाई भाडादरमा सवै स्वदेशी विदेशी नागरिक वीच एकरूपता कायम गराउन वायुसेवा कम्पनीहरूलाई प्रभावित गर्न सकिनेछ ।

अन्तर्राष्ट्रिय एवं आन्तरिक हवाई सेवा संचालन सहज, सरल र दिगो रूप मा संचालन गर्न वायुसेवाको संचालन लागतमा ठूलो योगदान हवाई इन्धनको हुने भएकोले हवाई इन्धनको मूल्यान्तर छिमेकी मुलुक सरह तोकिनु पर्ने हुन्छ । यसका लागि नेपाल आयल निगम, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, अर्थ मन्त्रालय उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय र संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको उच्च स्तरिय सन्यन्त्रवीच छलफल भई समस्या सहजीकरण हुन सकेमा हवाई सेवाले पर्यटन प्रबद्र्धन एवं रोजगारी सिर्जनामा थप मद्दत पुग्ने देखिन्छ ।

<u>अनुसूचीहरू</u>

१. कार्यदल गठन गर्ने सम्बन्धमा कार्यदलको TOR सहित प्रतिनिधि मनोनयन गरिएको पत्र।

२. जेष्ठ नागरिकलाई आन्तरिक हवाई भाडामा छुट दिने सम्बन्धमा वायुसेवा संचालक संघ, नेपालको मिति २०७६।५।१० को पत्र ।

३. प्रदेशमा अन्तरप्रदेश हवाई उडानको सम्भाब्यताको अध्ययन गर्ने बारे पत्र ।

४. जेष्ठ नागरिक, स्वदेशी तथा बिदेशी यात्रुहरूको तथ्यांक उपलब्ध गराउन नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई पठाइएको पत्र ।

५. Trunk र STOL route मा उडान गर्ने वायुसेवाले उडान गरेका जेष्ठ नागरिकको विवरण पत्र ।

६. अन्तरप्रदेश उडान सम्बन्धमा Trunk route मा उडान गर्ने वायुसेवा कम्पनीलाई पत्र पठाएको ।

७. हवाई भाडादरमा एकरूप ता ल्याउने सम्बन्धमा NATTA र NATO लाई पठाइएको पत्र र त्यसको जवाफ ।

८. नेपाल आयल निगमका कार्यकारी निर्देशकलाई वैठकमा आमन्त्रण गरिएको पत्र ।

९. विदेशी तथा स्वदेशी हवाई यात्रुहरूको आन्तरिक हवाई भाडादरमा एकरूप ता ल्याउने विषयमा वायुसेवा संचालन संघ, नेपालको मिति २०७६।७।२१ र मिति २०७६।५।८ को पत्र ।

१०. विभिन्न सेक्टरमा उडान गर्दा लाग्ने फ्युल चार्ज, हवाई भाडा दर तथा हवाई दुरीको तथ्यांक सम्बन्धी पत्र ।