

दुई वर्षपछि त्रिभुवन विमानस्थलबाट वार्षिक ५० लाख यात्रुले ओहोरदोहोर गर्नेछन्

राजन पोखरेल, महानिर्देशक, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण

तत्कालीन हवाई विभाग नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण रूपान्तरण भएको २० वर्ष पुरा भएको छ । प्राधिकरण २१ औं वार्षिक उत्सव मनाउँदैछ पुस १५ गते । सञ्चार र प्रविधिमा आएको विकासले संसारलाई सानो गाउँ बनाइदिएको छ, शब्द, आवाज र दृष्यमार्फत । आफ्नै यात्रा गरेर संसार देख्न, अनुभूति गर्न र मज्जा लिन भने हवाई उड्डयनले संसारलाई सानो गाउँ जस्तै सहज बनाइदिएको छ । नेपालमा पनि हवाई सेवाको प्रयोगकर्ता बढ्दै गएका छन् । साथै, हवाई सेवा विस्तार, सुरक्षा र गुणस्तरको बारेमा पनि सर्वसाधारणको चासोको विषय बन्दै गएको छ । यस क्षेत्रको मुख्य सेवा प्रदायक र नियामक दुबै भूमिकामा रहेको नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले के कस्तो काम गर्दै छ ? प्रस्तुत छ, यही विषयमा केन्द्रित भई देशविकास लागि सन्तोष रोकायाले नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका महानिर्देशक राजन पोखरेलसँग गरेको विकास बहस :-

हाम्रो जुन भौगोलिक अवस्था छ यसमा पनि भर पर्ने कुरा हो । धेरै ठूला पहाडहरूमा गएर रेस्क्यु गर्नुपर्ने अवस्था छ । यति ठूला पहाडहरू अन्य देशमा छैनन् । हाम्रा संरचनाहरू नै जोखिमपूर्ण छन् । तर हामीले सञ्चालन त गर्नु पर्यो । उहाँहरूको अड्केको कुरा हवाई सेवा प्रदायक र नियामक एउटै संस्था हुनु भएन भन्ने हो । त्यसतर्फ हामी अगाडि बढि नै रहेका छौं । प्राधिकरणलाई नियामक र सेवाप्रदाय अलग अलग बनाउन कति समय लाग्छ ? अलग अलग संस्था

यसको ऐन क्याबिनेटमा गएको छ । यो छिट्टै होला भन्ने हामी अपेक्षा गरौं । यसलाई छुट्याउन हामीलाई त्यति समस्या हुँदैन । एउटै संस्थाबाट प्राधिकरण र सेवा प्रदायक संस्था सिर्जना गर्दा पछि दुई संस्थाबीच शक्तिको द्वन्द्व हुने अवस्था हुन्छ नि ?

यिनी दुई संस्थाको काम आ(आफ्नो) हुन्छ । प्राधिकरणले नियमन गर्छ भने सेवा प्रदायक संस्थाले विमानस्थलको व्यवस्थापन गर्ने, विमानस्थलको सञ्चालन गर्ने लगायतका अन्य सेवा प्रदायक कार्यहरू गर्नेछ । दुवै निकायले ऐन बमोजिम नै काम गर्नु पर्ने हुन्छ । आ(आफ्नो) अधिकार प्रयोग गर्ने हो । यसमा कुनै शक्तिको द्वन्द्व हुँदैन । अहिले सुरुमा हामीले कर्मचारीहरूलाई पनि सन्तुष्ट पार्ने पर्छ । यो क्रमिक रूपमा हुने कुरा हो । कर्मचारीले पनि कसरी जानुपर्छ भनेर बुझि सकेका छन् । उहाँहरूलाई पनि विकल्प छ । उहाँहरू आफ्नो योग्यता क्षमता अनुसार जता पनि बस्न सक्नुहुन्छ । त्यसैले हामीले यो बाटो रोजेका हौं ।

अब नेपाल भ्रमण वर्ष २०२० पनि सुरु हुँदैछ । नेपाल आउने पर्यटकको लागि एउटा मात्र सुविधा छ हवाई जहाजमा यात्रा गर्नु । यो अवस्थामा विदेशी पर्यटकलाई प्रोत्साहित गर्न तथा नेपालसँगको कनेक्टीभिटी बढाउन के कस्ता प्रयास भइरहेका छन् ?

हामीले हाम्रो भौतिक पूर्वाधार हरूको क्षमता वृद्धि गर्ने हो । हामी एयरपोर्टको पनि सञ्चालक भएको नाताले उडान गर्नका लागि आउने डिमाण्ड छ त्यसलाई सहजिकरण गर्ने काम पनि हाम्रो हो । हामीले हाम्रो विमानस्थलको भौतिक संरचना सुधारतर्फ धेरै काम गरिरहेका छौं । हामीले गुर्योजना नै बनाएर अगाडि बढाइरहेका छौं । अन्तराष्ट्रिय उडानतर्फ जहाज पार्किङ विस्तार गरेका छौं । त्यस्तै हामीले टर्मिनलको पनि विस्तार गरेका छौं । त्रिभुवन अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलमा हाम्रो सीमित क्षेत्र छ । हामी त्यहाँ धेरै गर्न सक्दैनौं । त्यो सीमित जग्गामा मात्र सकेजति भौतिक संरचना बनाउने हो । धेरै काम सम्पन्न हुने अवस्थामा छन् ।

यो अवस्थामा हामीले धेरै विमानस्थल सुधार गरेका छौं । पश्चिममा धनगढीदेखि पूर्वमा चन्द्रगढीसम्मका विमानस्थलमा स्तरोन्नती गर्ने काम गरेका छौं । यसले हवाई सेवाको सुनिश्चितता वृद्धि हुन्छ ।

नेकोन एयर, विवि एयर, फ्लाई यति, बुद्ध लगायत नेपालका निजी क्षेत्रका हवाई सेवा प्रदायक विदेश गए, तर असफल भए । हिमालय एयरले पनि राम्रो गर्न सकेको छैन । नेपाली एयरलाईन्सले अन्तराष्ट्रिय बजारमा किन प्रतिस्पर्धा गर्न सकेनन् ?

हवाई सेवा भनेको प्रतिस्पर्धाको विजनेस हो । विश्वका ठूला-ठूला र चर्चित हवाई कम्पनी पनि बन्द भएका छन् । जस्तै जेट एयरवेजकै कुरा गरौं, त्यो भन्दा पहिला किङफिसर पनि बन्द भयो । अहिले एयर इण्डियालाई पनि भारत सरकारले बिक्रीमा राखेको छ । त्यो दुई पटक प्रयास गर्दा पनि बिक्री हुन सकेको छैन । जति अन्तराष्ट्रिय कनेक्टीभिटी राम्रो भएको हवाई कम्पनीहरू पनि बन्द भएका छन् ।

नेपाल वायुसेवा निगमको (बाँकी पेज २ मा)



LUBRICANTS

बन्दा अहिलेको क्यानको जनशक्ति र भौतिक संरचना बाँडिन्छ वा छुट्टै जनशक्ति तयार हुन्छ ?