

पवन हंस लिमिटेड

निगमित योजना

2015



पवन हंस लिमिटेड
(भारत सरकार का उपक्रम)



Pawan Hans Limited
(A Government of India Enterprise)



2015

REGISTERED OFFICE

Safdarjung Airport, New Delhi - 110003
Tel: 011-2476810, Fax: 011-24610764
E-mail: corp.affairs@pawanhans.co.in

पंजीकृत कार्यालय

सफदरजंग हवाईअड्डा, नई दिल्ली-110003
टेली:011-2476810,फैक्स: 011-24610764
ई-मेल:corp.affairs@pawanhans.co.in

निगमित कार्यालय

पवन हंस टॉवर
सी-14, सेक्टर-1, नोएडा-201301,
जिला गौतम बुद्ध नगर, (उत्तर प्रदेश)

उत्तरी क्षेत्र

सफदरजंग हवाईअड्डा, नई दिल्ली-110003
टेली:011-24615711,फैक्स: 011-24611801
ई-मेल:gm_nr@pawanhans.co.in

पश्चिम क्षेत्र

जुहू एयरोड्रॉम, एस.वी.रोड,
विले पार्ले (पश्चिम), मुम्बई-400-056
टेली: 022-26261700
फैक्स: 022-26146926, 26261704
ई-मेल:gm_wr@pawanhans.co.in

पूर्वी क्षेत्र

तीसरा तल, राजश्री इन होटल,
वीआईपी एयरपोर्ट रोड,
गुवाहाटी 0361-2842175/76,
फैक्स: 0361-2842177
ई-मेल:gm_er@pawanhans.co.in

CORPORATE OFFICE

Pawan Hans Tower
C-14, Sector-1, Noida-201301,
Distt. Gautam Budh Nagar, (U.P.)
Tel: 0120-2476703, Fax: 0120-2534311
E-mail: corp.affairs@pawanhans.co.in

NORTHERN REGION

Safdarjung Airport, New Delhi - 110003
Tel: 011-24615711, Fax: 011-24611801
E-mail: gm_nr@pawanhans.co.in

WESTERN REGION

Juhu Aerodrome, S.V. Road,
Vile Parle (West), Mumbai-400-056
Tel: 022- 26261700
Fax: 022-26146926, 26261704
E-mail: gm_wr@pawanhans.co.in

EASTERN REGION

3rd Floor, Rajashree Inn Hotel,
VIP Airport Road,
Guwahati-781015
Tel.: 0361-2842175/76, Fax: 0361-2842177
E-mail: gm_er@pawanhans.co.in

www.pawanhans.co.in



लक्ष्य

“हेलीकॉप्टर और सी-प्लेन सेवाओं में एशिया का मार्केट लीडर बनना, फिक्स्ड विंग एयरक्राफ्ट परिचालनों द्वारा क्षेत्रिय संपर्कता उपलब्ध कराना तथा अन्तराष्ट्रीय मानकों के अनुसार हेलीकॉप्टर कम्पोनेंट / एसेम्बलीज की मरम्मत / ओवरहॉल संबंधी सुविधाओं की स्थापना।”



Mission

To become a market leader in Helicopters and Sea Plane services, to provide regional connectivity through Fixed Wing Aircrafts operations and setting up of repair / overhaul services, components / assemblies at par with international standards.

भारत का नागर विमानन बाजार विश्व का सर्वाधिक विकासशील बाजार है परन्तु हेलीकॉप्टर उपयोग अभी सीमित ही है। नवम्बर, 1953 में भारत में पहला हेलीकॉप्टर आने के पश्चात से वर्ष 1986 तक भारत में हेलीकॉप्टरों का वाणिज्यिक उपयोग संचार तथा फसल स्प्रे जैसे छोटे छोटे विमानन क्रियाकलापों तक ही सीमित था। वर्ष 1986 में पवन हंस लिमिटेड की स्थापना होने के पश्चात से भारत के सिविल हेलीकॉप्टर उद्योग को पहली बार प्रोत्साहन प्राप्त हुआ था। पवन हंस लिमिटेड द्वारा अब "हेलीकॉप्टर तथा सीप्लेन सेवाओं के लिए बाजार नेतृत्व प्राप्त करने, छोटे फिक्स्ड विंग वाले विमानों के प्रचालन से क्षेत्रीय सम्पर्कता उपलब्ध करवाने तथा अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप मरम्मत/ओवरहॉल सेवाएं उपलब्ध करवाने" के परिभाषित दायित्वों के साथ देश में सबसे बड़े हेलीकॉप्टर बेड़े का अनुरक्षण एवं प्रचालन किया जा रहा है।

आज, देश में लगभग 277 पंजीकृत सिविल हेलीकॉप्टर हैं जिनमें लगभग 100 हेलीकॉप्टर वाणिज्यिक प्रचालन कर रहे हैं। तथापि, विश्व के सिविल हेलीकॉप्टर की तुलना में यह संख्या निराश करने वाली तथा अपर्याप्त है। एचएआई की सांख्यिकी के अनुसार विश्व में सिविल हेलीकॉप्टरों की संख्या 35000 है जिसमें भारत का योगदान एक प्रतिशत से भी कम है। वस्तुतः भारत में अब जो थोड़े से हेलीकॉप्टर हैं उनकी संख्या स्विटजरलैंड से भी कम है। हमारी तरह विकासशील देश ब्राजील के नगर साओ पाँलो (मुम्बई तथा दिल्ली के समान) में ही 750 हेलीकॉप्टर हैं। इस सांख्यिकी के बावजूद भी भारतीय सिविल हेलीकॉप्टर उद्योग के प्रति बाजार आशावान बना हुआ है।

तदनुसार, पवन हंस लिमिटेड द्वारा रणनीतिक दृष्टिकोण-2020 के रूप में संगठनात्मक विकास के पहलुओं की चुनौतियों का सामना करने के उद्देश्य से विमान बेड़ा आकार; उत्पादकता में सुधार, समृद्धि, कौशल विकास तथा हेली-हब अवधारणा के अंतर्गत हेलीपोर्टों के विकास के लिए निगमित योजना तैयार की गई है।

नागर विमानन मंत्रालय तथा नागर विमानन महानिदेशालय विनियमों में उदारता लाने पर विशेषतः परिष्कृत दृष्टिकोण तथा नई नागर विमानन नीति के मद्देनजर सामान्य विमानन एवं हेलीकॉप्टर उद्योग के प्रोत्साहन के लिए कार्य किए जा रहे हैं। हेली पर्यटन, कानून व्यवस्था, आपदा प्रबंधन, आपात चिकित्सा सेवाओं तथा भारत सरकार के मेक इन इंडिया अभियान के अंतर्गत राष्ट्रीय हेलीकॉप्टर वाहक के रूप में राष्ट्र की सत्यनिष्ठा सेवा करने के साथ साथ अंतर्राष्ट्रीय / अंतर्द्विपीय सम्पर्कता के क्षेत्र में हेलीकॉप्टर उद्योग एवं सामान्य विमानन के लिए ढेरों संभावनाएं हैं।

निगमित योजना-2015 एक ऐसी संकल्पना है संगठनात्मक रणनीतिक विकास योजनाओं को पूरा करने के लिए मार्गदर्शन देगी। इसके दस्तावेज में चार खंड तथा 24 अध्याय हैं।

विषय सूची		
खंड - क		
हैलीकॉप्टर उद्योग		
	अध्याय-I : वैश्विक हैलीकॉप्टर उद्योग	
1.01	प्रस्तावना	
1.02	उपयोग प्रोफाइल	
1.03	बाजार प्रोफाइल - सिविल बाजार	
1.04	हार्डवेयर प्रोफाइल	
1.05	प्रचालनात्मक मानदंड	
1.06	वित्तीय मानदंड	
1.07	विकास में बाधा के कारक	
1.08	निष्कर्ष	
	अध्याय-II : भारतीय उद्योग	
2.01	इतिहास एवं विकास	
2.02	मांग परिदृश्य	
2.03	आपूर्ति परिदृश्य	
2.04	प्रतिस्पर्ध विश्लेषण	
2.04	निष्कर्ष	
	अध्याय-I : पृष्ठभूमि	
1.01	विन्यास एवं निगमन	
1.02	प्रवर्तक तथा प्रबंधन	
1.03	मिशन एवं प्रयोजन	
	अध्याय-II : प्रबंधन तथा संगठनात्मक संरचना	
2.01	निदेशक मंडल एवं प्रबंधन दल	
2.02	अवस्थिति	
2.03	संगठन चार्ट	
2.04	कर्मचारी प्रोफाइल	
2.05	औद्योगिक संबंध	
2.06	जोखिम प्रबंधन	

	अध्याय-III : प्रचालन		
3.01	प्रचालनों की शुरूआत		
3.02	हैलीकॉप्टर बेड़ा		
3.03	ऑफिन हैलीकॉप्टर		
3.04	बेड़ा उपयोग		
3.05	अनुरक्षण		
	अध्याय-IV : व्यवसाय		
4.01	ग्राहक प्रोफाइल एवं अपेक्षाएं		
4.02	विद्यमान बेड़ा नियोजन		
4.03	सेवा मूल्यन		
4.04	बदलता परिदृश्य		
	अध्याय -V – वित्तीय निष्पादन		
5.01	आय		
5.02	लागतें		
5.03	लाभ		
5.04	तुलन पत्र – परिसम्पतियां		
5.05	तुलन पत्र – देयताएं		
	अध्याय -VI – शक्ति, अशक्ति, अवसर एवं आशंकाओं का विश्लेषण		
6.01	शक्तियां		
6.02	अशक्तियां		
6.03	अवसर		
6.04	अवसर		
6.05	निष्कर्ष		
1.0	पृष्ठभूमि		
2.0	सिंहावलोकन		
3.0	भारत में हैलीकॉप्टर प्रचालनों का विकास		
4.0	संकेन्द्रण क्षेत्र- XIIवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान		
4.01	पवन हंस लिमिटेड द्वारा अगले पांच वर्षों के दौरान भारत के हैलीकॉप्टर उद्योग का अत्याधिक विकास करने की प्रस्तावना		
4.02	निष्कर्ष		

5.0	प्रस्तावित कार्रवाई		
	5.1	हैलीकॉप्टर प्रचालन	
	5.2	प्रशिक्षण एवं कौशल विकास संस्थानों की स्थापना	
	5.3	हैलीपोर्ट की स्थापना : नई दिल्ली में रोहिणी परियोजना	
	5.4	सीप्लेन प्रचालन	
	5.5	ग्राहक संतुष्टि में सुधार	
6.0	अगले 5 वर्षों में हैलीकॉप्टरों से वायु सम्पर्कता के लिए प्रयास		
	6.01	राज्य विशिष्ट सम्पर्कता	
	6.02	अंत तथा अंतरराज्य / क्षेत्र सम्पर्कता	
	6.03	राज्य वार हैलीकॉप्टरों का निर्धारण	
	6.04	प्रचालन लागत आकलन	
	6.05	सकल वित्तीय दबाव	
	6.06	सकल वित्तीय लागत का प्रतिशत सहभाजन	
	6.07	अवसंरचना विकास के लिए निधियन	
	6.08	आपदा प्रबंधन सेवाएं	
	6.8.1	आपदा प्रबंधन में हैलीकॉप्टरों की भूमिका	
	6.8.2	आपदाओं के प्रकार	
	6.8.3	जीवन रक्षा में हैलीकॉप्टरों की महत्वपूर्ण भूमिका क्या हो सकती है - जीवन रक्षक काल की संकल्पना	
	6.8.4	दिशा निर्धारण एवं कार्रवाई योजना	
	6.8.5	गृह मंत्रालय	
7.0	एचएचएच (हाइवे-हैलीकॉप्टर-हॉस्पिटल) योजना/आपदा प्रबंधन के लिए संकल्पना		
8.0	अवसंरचना विकास		
	8.01	मैडेवॉक एवं आपदा प्रबंधन प्रचालन लागत	
9.0	निगमित सामाजिक उत्तरदायित्व के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र के बड़े उपक्रमों द्वारा हैलीकॉप्टरों के लिए निधियन		
10.0	सीप्लेन तथा छोटे फिक्स्ड विंग विमान सेवाएं		
11.0	क्षेत्रीय हैली-हब का निर्माण		
	11.01	उत्तरी क्षेत्र के लिए रोहिणी, दिल्ली - हैली हब	
	11.02	पश्चिम क्षेत्र के लिए जुहू-मुम्बई हैली हब	
	11.03	पूर्वी क्षेत्र के लिए गुवाहाटी- हैली हब	
	11.04	दक्षिण क्षेत्र के लिए हैली हब के निर्माण की प्रक्रिया की जा रही है।	
	11.05	निष्कर्ष	
12.0	कार्रवाई योजना		
13.0	वित्तीय संसाधनों का जुटाव		
	13.1	इक्विटी प्रवाह	
	13.2	ऋण	
14.0	पवन हंस लिमिटेड 2020 रणनीतिक योजना		
	14.1	पवन हंस लिमिटेड संरचना का पुनर्विन्यास	
	14.2	12वीं पंचवर्षीय योजना का सारांश (2012-2017)	
15.0	निष्कर्ष		

खंड - घ		आईपीओ : आगे की दिशा	
	अध्याय-I	आईपीओ : आगे की दिशा	
1.1	पवन हंस विस्तार योजनाएं		
1.2	भारत सरकार के दावों की पृष्ठभूमि		
1.3	कार्य प्रणाली		
1.4	निपटान विकल्प		
1.5	एसबीआई कैप्स से प्राप्त सेवा एवं अध्ययन के लक्ष्य		
1.6	पवन हंस व्यवसाय योजना		
	अध्याय - II	आईपीओ के लिए पवन हंस लिमिटेड का दृष्टिकोण	
2.1	आईपीओ		
2.2	आईपीओ प्रक्रिया		
3.0	निष्कर्ष		

खंड - क

हैलीकॉप्टर उद्योग
सिंहावलोकन

Scaling New Heights

enabling oil companies to reach New Depths

तेल कम्पनियों को नए खनन लक्ष्यों को प्राप्त
करने में सक्षम बना ऊंची छलांग



अध्याय - I :: वैश्विक हैलीकॉप्टर उद्योग

1.1 प्रस्तावना

- (क) हैलीकॉप्टर का परिवहन के माध्यम के रूप में वाणिज्यिक प्रमाणन वर्ष 1946 में किया गया था। वियतनाम युद्ध के दौरान दुर्गम क्षेत्रों में हैलीकॉप्टरों के प्रयोग से इस बहुमुखी एवं लोचक माध्यम का महत्व ज्ञात हुआ था जिससे वैश्विक उद्योग में इसके प्रयोग की होड़ लग गई थी।
- (ख) हैलीकॉप्टरों का वाणिज्यिक वर्ष 1970 में तब और आगे बढ़ा जब हैलीकॉप्टरों का निर्माण ही विशेष रूप से सिविल प्रचालनों के लिए किया जाने लगा। पिछले 3 दशकों के दौरान हैलीकॉप्टरों के डिजाइन तथा इसके विकास एवं वाणिज्यिक उपयोग में हुए ढेरों सुधारों की शुरुआत अमेरिका से होकर फ्रांस, जर्मनी, ब्रिटेन तथा रूस में हुई।
- (ग) हैलीकॉप्टर अपने आप में ही एक अद्भुत यंत्र है तथा अगम्य क्षेत्रों अथवा ऐसे क्षेत्रों, जहां के लिए परिवहन के अन्य माध्यम या तो अपर्याप्त होते हैं अथवा समय व्यर्थ करने वाले होते हैं, तक पहुंच स्थापित करने के लिए इसका सर्वोत्तम उपयोग किया जाता है।
- (घ) फिक्स्ड विंग सेवा से भिन्न हैलीकॉप्टर सेवाएं मुख्यतः गैर अनुसूचित प्रचालनों के माध्यम से प्रदान की जाती हैं क्योंकि फिक्स्ड विंग विमान की तरह इसकी सेवाएं नियमित आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए न होकर विशिष्ट आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए होती हैं।
- (ङ) परिवहन की मूल आवश्यकताओं को पूरी कर सकने में सक्षम इसकी सेवाओं की ऐसी विविध रेंज को ध्यान में रखते हुए इसके उद्योग में विशेषज्ञ यांत्रिक कौशल एवं विभिन्न प्रकार के क्रियाकलापों के मानव कौशल से युक्त क्षमताओं का विकास हुआ है। इस प्रकार, फिक्स्ड विंग विमान से हटकर इस उद्योग की क्षमताएं क्रियान्वयन की विशेषज्ञता प्राप्त हैं जो प्रचालन क्षेत्र की अनुरूपता के अनुसार परिवर्तित होती हैं।

1.2 उपयोग प्रोफाइल

- (क) प्रारम्भ में हैलीकॉप्टर का उपयोग सशस्त्र सेनाओं द्वारा किया जाता था तथा बाद में अपतट तेल अन्वेषण प्रारम्भ हुआ तो सिविल बाजार में हैलीकॉप्टरों का उपयोग होना प्रारम्भ हो गया। वैश्विक सिविल बाजार में हैलीकॉप्टरों की संख्या अनुमानतः 35000 है।
- (ख) सिविल बाजार में हैलीकॉप्टरों का उपयोग निम्नलिखित प्रकार के प्रचालनों के लिए किया जाता है:
 - (i) **वैयक्तिक परिवहन:** पहाड़ी क्षेत्रों, इंटर-सिटी यात्रा (सामान्यतः ऐसे नगरों के लिए जहां फिक्स्ड विंग विमान से नहीं जाया जा सकता) अथवा इंटर-सिटी यात्रा (अत्याधिक भीड़ भाड़ वाले शहरों जहां परिवहन के अन्य माध्यमों से समय व्यर्थ होता है) के लिए किया जाता है। वैयक्तिक परिवहन बाजार में प्रचालन के प्रकारों के अनुसार विभाजन किया जा सकता है जो निम्नलिखित प्रकार के हो सकते हैं:
 - (i.i) किराया आधार पर चार्टर
 - (i.ii) कम्पनियों द्वारा अपने आंतरिक उपयोग के लिए
 - (i.iii) पर्यटन प्रचालकों द्वारा पैकेज पर्यटन के लिए

तथापि, ध्वनि प्रदूषण के कारण अमेरिका में इंटर सिटी चार्टर बाजार अनेकों पर्यावरण वादी समूहों द्वारा किए जा रहे विरोध से जूझ रहा है। वस्तुतः हैलीकॉप्टर निर्माता ध्वनि प्रदूषण को कम से कम लाने के लिए कार्य कर रहे हैं तथा यदि ऐसा नहीं हुआ तो इसके कारण अनुसूचित एवं गैर अनुसूचित सेवाओं का प्रचालन करने वाले अनेकों छोटे प्रचालकों के प्रचालन प्रभावित हो सकते हैं।

(ii) **औद्योगिक समर्थन**

(ii.i) **कृषि:** कृषि सेक्टर में हैलीकॉप्टरों का उपयोग आकाश से कीटनाशकों का स्प्रे करने के लिए

किया जाता है। जिन मानदंडों के आधार पर फसलों पर आकाश से स्प्रे करने के लिए चयन किया जाता है वे निम्नानुसार हैं:-

- फसल का क्षेत्र बिखरा हुआ नहीं होना चाहिए
- मुख्य संभावनाएं नकदी फसलों के लिए होती हैं जिनसे अत्याधिक मुनाफा होता है।
- फसलों की संरचना उच्च घनत्व वाली होनी चाहिए जिससे मानव स्प्रे कठिन हो सके। इसके अलावा, फसलों की ऊंचाई औसत मनुष्य ऊंचाई से अधिक होनी चाहिए जिससे मानव स्प्रे की संभावना ही शेष न बचे।
- किसी कीट विशेष के संबंध में किसी फसल की संदेहस्पदता का स्तर काफी उच्च होना चाहिए।
- आकाश से स्प्रे के माध्यम से हटाए जाने वाले कीटाणुओं का पौधों पर किया गया आक्रमण ऊपरी भाग में होना चाहिए अन्यथा आकाश से किए जाने वाले स्प्रे का कोई प्रभाव नहीं हो पाएगा।

(ii.ii) लॉगिंग: वर्ष 1970 के प्रारम्भ में अमेरिका के उत्तर पश्चिमी प्रशांत महासागर के तटीय क्षेत्रों में इसकी शुरुआत होने के पश्चात से परम्परागत तरीकों से विषम क्षेत्रों में की जाने वाली यात्रा की तुलना में हेलीकॉप्टर यात्रा के परिणामस्वरूप अत्याधिक सुधार आए हैं। इस प्रकार अगम्य क्षेत्रों से लकड़ी की उत्पत्ति बहुत बड़े पैमाने पर हो पाना संभव हो सका है जिसके परिणामस्वरूप:

- पर्यावरणीय प्रभावों में कमी आई है
- सड़क निर्माण एवं अन्य स्थानीय अवसंरचना पर होने वाले खर्च समाप्त किए जा सके हैं।

हेलीकॉप्टरों के प्रयोग से ऐसे क्षेत्रों के लिए प्रचालन संभव हो पाए हैं जहां के भू-भाग अथवा पर्यावरण को ध्यान में रखते हुए दलदली क्षेत्र, आद्र क्षेत्र और यहां तक बड़े उप नगरीय क्षेत्रों के वॉटर शैड जैसे क्षेत्रों में पहुंच पाना संभव नहीं था। अवधारणा और अर्थशास्त्र का तालमेल होने के पश्चात से भारी सामान की लदाई के लिए हेलीकॉप्टरों का उपयोग वन प्रबंधन के लिए वर्ष 1990 से किया जा रहा है।

(ii.iii) तेल एवं गैस सेक्टर: हेलीकॉप्टर का उपयोग मुख्यतः तेल एवं गैस सेक्टर के लिए अपतटीय प्रचालनों के लिए होता है। यह सेक्टर हेलीकॉप्टर उद्योग का एकमात्र ऐसा सहारा है जो इस उद्योग की उत्तरजीविता का सबसे बड़ा पोषक है।

तेल एवं गैस सेक्टर हेलीकॉप्टरों से किए जा रहे कार्य निम्नानुसार हैं:-

कर्म परिवर्तन: हेलीकॉप्टरों के उपयोग से तट बेस तथा कुंओं के बीच ड्रिलिंग प्रचालनों के लिए तथा उत्पादन क्रियाओं हेतु तट एवं मदर प्लेटफार्म तक कर्मियों का बदलाव सुगमता से हो पाता है। यह एक तरह का परिवहन कार्य है अतः किफायत के लिए बड़े हेलीकॉप्टर उपयोग में लाए जाते हैं।

अंतर प्लेटफार्म कार्य: हेलीकॉप्टरों का उपयोग मानवरहित प्लेटफार्मों के अनुरक्षण के लिए किया जाता है। इस प्रकार के प्रचालनों के लिए तकनीशियनों को मदर प्लेटफार्म से मानवरहित प्लेटफार्म तक ले जाकर मरम्मत एवं अनुरक्षण के कार्य किए जाते हैं।

कर्म परिवर्तन क्रियाओं से हटकर ये प्रचालन उड़ान पर आधारित होते हैं जिसके प्रभावी शैड्यूलिंग करनी होती है। अधिकांश प्लेटफार्मों का आकार चूंकि छोटा होता है अतः इन क्रियाओं के लिए आकार में छोटे हल्के मध्यम हेलीकॉप्टर उपयोग में लाए जाते हैं।

निर्माण कार्य: इसमें प्लेटफार्म निर्माण, पाइपलाइन निर्माण अथवा मरम्मत कार्य शामिल होते हैं। हेलीकॉप्टरों के उपयोग से तट बेस एवं निर्माण पोत तक के लिए कर्म परिवर्तन की सेवाएं दी जाती हैं। तदनुसार, अनुरक्षण के मामले में भी हेलीकॉप्टरों का उपयोग तेल एवं गैस पाइपलाइनों की आकाश से निगरानी किए जाने के लिए किया जाता है।

(ii.iv) उपयोगिता सहयोग एवं निर्माण: निर्माण, ऊर्जा एवं दूरसंचार उद्योग हेलीकॉप्टरों का उपयोग ऐसे भारी उपकरणों के परिवहन के लिए किया जाता है जो ऊंचाई पर स्थित एवं अगम्य क्षेत्रों तक किसी अन्य प्रकार से नहीं ले जाए जा सकते हैं। इनमें से कुछ उपयोग लिफ्टिंग माड्यूल्स/ कुलिंग जनरेटर्स / टॉवर्स / छत की ऊंचाइयों तक डिश एंटीना/ पॉवर खम्भों की स्थापना के लिए/ पहाड़ी क्षेत्रों/जंगलों में ट्रांसमिशन लाइन, पाइपलाइन बिछाने स्काई लिफ्ट के निर्माण, हाई टेंशन ट्रांसमिशन लाइनों इत्यादि के जांच इत्यादि के लिए

होते हैं।

(iii) **जन सुरक्षा / सेवा**

(iii.i) **अग्निशमन**: हैलीकॉप्टरों का उपयोग भीड़भाड़ वाले शहरी क्षेत्रों में, जहां गगनचुम्बी इमारतों की भरमार होती है, अग्नि शमन के लिए किया जा सकता है। हैलीकॉप्टरों का उपयोग रसायन स्प्रे से आग बुझाने अथवा हवा को उत्तेजित करके आग का रूख संवेदनशील क्षेत्रों से हटाने के लिए किया जाता है।

(iii.ii) **आपात चिकित्सा सेवा (ईएमएस)**: हैलीकॉप्टरों का उपयोग एयर एम्बुलेंस सेवाएं उपलब्ध करवाने तथा अगम्य/अविकसित/ भीड़भाड़ वाले क्षेत्रों से हाताहतों को बड़े चिकित्सा केन्द्रों तक लाने के लिए किया जाता है। इसके अलावा हैलीकॉप्टरों का उपयोग बाढ़, भूकंप इत्यादि जैसी प्राकृतिक आपदाओं के दौरान भी किया जाता है।

(iii.iii) **सूचना एकत्रण**: सूचना एकत्रण के लिए भी हैलीकॉप्टर प्रयोग में लाए जाते हैं। इनकी त्वरित एवं विस्तृत कवरेज के कारण यातायात पर नजर रखने, आकाश से निगरानी करने तथा फोटोग्राफी के कार्यों के लिए इनका प्रयोग किया जाता है।

(iii.iv) **कानून व्यवस्था**: हैलीकॉप्टरों के उपयोग से कानून व्यवस्था बनाए रखने के कार्य भी किए जाते हैं। विश्वभर में लगभग 18 प्रतिशत हैलीकॉप्टरों का उपयोग इस कार्य के लिए किया जा रहा है।

(iv) **प्रशिक्षण एवं अन्य उपयोग**: ऊपर उल्लिखित कार्य विशिष्ट प्रकृति के हैं जिनके लिए विशेष प्रकार के पॉपलट कौशल की आवश्यकता होती है। इस प्रकार हैलीकॉप्टरों के लिए प्रशिक्षण प्रदान किया जाना भी एक प्रकार से एक उपयोग्यता है। इसके अलावा, पुलिस, तटीय पैट्रोलिंग एवं अन्य ऐसे सरकारी कार्य जिनके लिए विश्वभर में हैलीकॉप्टर सेवाओं का उपयोग किया जाता है।

(ग) ऊपर उल्लिखित सभी क्रियाकलापों के लिए प्रचालकों द्वारा सेवाओं के पूर्ण पैकेज उपलब्ध करवाए गए हैं तथा अब उन्होंने इस क्षेत्र में महारत हासिल कर ली है। प्रत्येक सेवा के लिए विशेष प्रकार के हार्डवेयर की आवश्यकता होती है जैसे कि कृषि स्प्रे करने के लिए हैलीकॉप्टरों को निचले स्तर पर उड़ना होता है जबकि पहाड़ी क्षेत्रों के लिए उड़ान ऊंची रखनी होती है। लॉगिंग के लिए भारी हैलीकॉप्टरों की आवश्यकता पड़ती है जबकि तेल सेक्टर में उत्पादन कार्य के लिए हल्के हैलीकॉप्टर तथा उत्पाद प्लेटफार्म पर लैंडिंग के लिए कौशल युक्त उड़ान चालन की आवश्यकता पड़ती है। इस प्रकार प्रचालकों के पास विभिन्न क्रियाकलापों के लिए हैलीकॉप्टरों के उपयोग की लोचकता सीमित होती है।

(घ) यह उपर्युक्त से ही स्पष्ट है कि हैलीकॉप्टरों का उपयोग विविध प्रकार के क्रियाकलापों के लिए किया जा सकता है। अपतटीय तेल खनन से अग्नि शमन, आपदा प्रबंधन के लिए हैलीकॉप्टरों के उपयोग में उत्तरोत्तर वृद्धि हो रही है। तथापि, हैलीकॉप्टर सेवा का उपयोग विकसित अर्थव्यवस्था वाले देशों में सर्वाधिक है जिसके चलते इससे संबंधित किसी प्रकार की बाधाएं नहीं हैं।

1.3 **प्रचालक प्रोफाइल – सिविल बाजार**

- विश्वव्यापी प्रचालकों का वर्गीकरण निम्नलिखित श्रेणियों में किया जा सकता है:-
- वाणिज्यिक प्रचालक जिनके प्रचालन उनके द्वारा मुआवजे के लिए किए जाते हैं।
- गैर – वाणिज्यिक प्रचालक – निगमित / निजी प्रचालक जो अपने हैलीकॉप्टरों का प्रचालन किसी निगम अथवा स्वयं के लिए करते हैं (अपने उड़ान क्रियाकलापों के संबंध में किसी प्रकार का मुआवजा प्राप्त किए बिना)
- जन सेवा प्रचालक जो अपने प्रचालन सरकारी एजेंसी के लिए करते हैं।

(क) वाणिज्यिक प्रचालकों की संख्या कुल प्रचालकों की संख्या में से 60% से भी अधिक है तथा उनके पास सिविल बाजार में उपलब्ध हैलीकॉप्टर का 90% भाग है। इसका बाजार 50% प्रचालकों के साथ अत्यधिक अस्तव्यस्त है।

स्वामित्व 1-3 हैलीकॉप्टरों तथा इनमें से 10% हैलीकॉप्टरों का नियोजन किया गया है तथापि, इसके बढ़ते आकार के रूझान का प्रमाण इस तथ्य से प्रमाणित होता है कि 20% प्रचालकों द्वारा लगभग 75% हैलीकॉप्टरों का उपयोग उड़ान के लिए किया जा रहा है।

(ख) विभिन्न प्रकार के उपयोगों से वाणिज्यिक प्रचालकों के राजस्व का विस्तार नीचे प्रस्तुत किया गया है:-

वाणिज्यिक प्रचालकों के राजस्व का विश्वव्यापी विस्तार तालिका 1.1

औद्योगिक समर्थन	
तेल एवं गैस	57.8%
उपयोज्यता समर्थन एवं निर्माण	3.7%
कृषि	8.2%
लॉगिंग / लम्बर	0.6%
चिकित्सा सेवा/संरक्षा	5.4%
आपात चिकित्सा सेवाएं (ईएमएस)	7.2%
अग्नि शमन	1.4%
सूचना एकत्रण	0.4%
कर्मि परिवहन	7.5%
प्रशिक्षण	8.8%
अन्य / सरकारी ठेके	6.5%

स्रोत: एचएआई प्रचालन निष्पादन का वैश्विक सर्वेक्षण 2009

उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए आपात चिकित्सा सेवाओं के पश्चात तेल तथा गैस सेक्टर हैलीकॉप्टरों सेवाओं का सबसे बड़ा प्रयोक्ता है।

- (ग) 8 हैलीकॉप्टरों से अधिक हैलीकॉप्टरों के स्वामित्व वाले प्रचालकों के राजस्व प्रोफाइल के विश्लेषण (वह श्रेणी जो अपने कुल हैलीकॉप्टरों का 80% उपयोग उड़ान के लिए करती है) से यह ज्ञात हुआ है कि उन्हें 93% राजस्व निम्नलिखित क्षेत्रों से प्राप्त होता है:

वैश्विक प्रचालक - प्रमुख राजस्व प्रचालक:

तालिका 1.2

क्षेत्र	प्रतिशत (%)
तेल एवं गैस समर्थन	57.8%
आपात चिकित्सा सेवाएं	12.6%

- (घ) वैश्विक परिदृश्य के विश्लेषण से यह ज्ञात हुआ है कि उच्च प्रौद्योगिकी कौशल की अपेक्षाओं के प्रचालकों द्वारा सामान्यतः प्रचालन के क्षेत्र के लिए विशेषज्ञता विकसित की जाती है। इस प्रकार विकसित विशेषज्ञता का पूर्ण दोहन देशीय एवं वैश्विक उद्योग तथा अपने बेड़े का आकार बड़ा करने वाले प्रचालकों द्वारा किया जाता है। इस तथ्य को आगे विस्तार पेट्रोलियम हैलीकॉप्टर इंगकारपोरेटिड द्वारा पुष्टि की गई है जिसकी रूपरेखा नीचे प्रस्तुत की गई है:-

1.4 हार्डवेयर प्रोफाइल

- (क) हैलीकॉप्टरों द्वारा निष्पादित की जा रही विविध प्रकार के कार्यों को ध्यान में रखते हुए इसके लिए उपलब्ध हार्डवेयर विशिष्टताएं भी तदनुसार विविध श्रेणी की है। हैलीकॉप्टरों को निम्नलिखित के आधार पर खंडों में विभाजित किया जा सकता है:-

- बाजार यथा सिविल एवं सेना

- आकार यथा अल्ट्रा लाइट (1-3 सीट वाले), हल्के (4-7 सीट वाले), मध्यम (8-16 सीट वाले) तथा बड़े (17+ सीट वाले)
 - इंजन यथा एक इंजन तथा दो इंजन
- (ख) विभिन्न मॉडलों के हेलीकॉप्टरों के अनुसार वजन, क्षमता, शक्ति, कूज गति तथा रेंज जैसी विविधताएं होती हैं। विभिन्न प्रकार के क्रियाकलापों के लिए उपर्युक्तानुसार विभिन्न संयोजनों की आवश्यकता पड़ती है।
- (ग) सबसे बड़े 2 हेलीकॉप्टर निर्माता यथा बेल हेलीकॉप्टर्स तथा एयरबस हेलीकॉप्टर्स के पास लगभग सात भिन्न प्रकार के हेलीकॉप्टर हैं तथा उनकी प्रत्येक श्रेणी 1-4 मॉडल हैं। यद्यपि, समय के साथ साथ हेलीकॉप्टरों के डिजायन में उन्होंने सुधार किए हैं परन्तु फिर भी हेलीकॉप्टरों के प्रचालन के लिए तकनीक पुरानी हो जाने जैसी कोई बड़ी समस्या आड़े नहीं आई है।
- (घ) हेलीकॉप्टर के प्रयोज्य जीवन की कैसी भी कोई अवधारणा नहीं है क्योंकि हेलीकॉप्टर के अधिकांश पुर्जे निर्धारित घंटों की उड़ान के पश्चात बदल दिए जाते हैं। इसके परिणामस्वरूप हेलीकॉप्टरों के लिए बाजार अत्याधिक जीवंत हो सका है। तथापि, पुराने पड़ते जाने के कारण हेलीकॉप्टर के रखरखाव पर होने वाले खर्च बढ़ते जाते हैं और किसी एक समय पर पुराने हेलीकॉप्टर के प्रचालन के स्थान पर नया हेलीकॉप्टर लिया जाना व्यवहार्य लगता है।
- (ङ) अत्याधिक प्रयोग में लाए जाने वाले हेलीकॉप्टरों हल्के /मध्यम एक अथवा दो इंजन वाले हेलीकॉप्टर हैं। ऐसे हेलीकॉप्टर सामान्यतः चार्टर, आपात चिकित्सा सेवा एवं अपतटीय प्रचालनों के लिए प्रयोग में लाए जाते हैं तथा कुल बाजार में ये 80% हैं।

1.5 प्रचालनात्मक मानदंड

किसी हेलीकॉप्टर प्रचालक के प्रचालनात्मक मानदंड लाभप्रदता क्षमता उपयोग एवं मानव मशीन अनुपात जैसे प्रमुख मापदंडों से निर्धारित की जा सकती है। एचएआई के प्रचालनात्मक निष्पादन के वैश्विक सर्वेक्षण में उपर्युक्त मानदंडों का विस्तृत विवरण निम्नानुसार दिया गया है:-

- (क) क्षमता प्रयुक्ता का आकलन हेलीकॉप्टरों की संख्या तथा उनसे किए गए औसत उड़ान घंटे के अंतर्गत किया जाता है। विश्व के कुल हेलीकॉप्टरों में से 7 प्रतिशत हेलीकॉप्टर ही बेकार पड़े अथवा खड़े हुए हैं। इन हेलीकॉप्टरों का प्रचालन न किए जाने का प्रमुख कारण बाजार में हेलीकॉप्टरों की बहुतायत होना और बाजार में मौसम के अनुकूल मांग होना है।

वर्ष 1997 में प्रति हेलीकॉप्टर प्रतिवर्ष औसत उड़ान घंटे 510 हुआ करते थे। एक हेलीकॉप्टर वाले प्रचालकों से बड़े बेड़े वाले प्रचालकों के आने से औसत उड़ान घंटों में काफी अच्छी बढ़ोतरी हुई है। इससे यह प्रमाणित होता है कि बेड़े के आकार तथा क्षमता प्रयुक्ता के मध्य पारस्परिक संबद्धता काफी अच्छी है।

वाणिज्यिक प्रचालकों में 24% प्रचालकों द्वारा वर्ष 1997 में 600 घंटों का औसत प्रचालन किया गया था। वर्ष 2009 से संबंधित विस्तृत ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

वार्षिक प्रयुक्ति – प्रति हेलीकॉप्टर घंटे

तालिका 1.6

	0-200	201-400	401-600	601-800	801-	1001-	1200 +
--	-------	---------	---------	---------	------	-------	--------

	घंटे	घंटे	घंटे	घंटे	1000 घंटे	1200 घंटे	घंटे
2009							
वाणिज्यिक	17.7%	35.4%	16.8%	13.1%	8.5%	5.4%	3.1%
सभी प्रचालक	28.1%	33.6%	14.9%	10.2%	7.2%	3.4%	2.6%

स्रोत : एचएआई प्रचालक निष्पादन का वैश्विक सर्वेक्षण

(ख) प्रति हेलीकॉप्टर कर्मचारी: विश्व भर में प्रति हेलीकॉप्टर औसतन 5-6 व्यक्ति नियुक्त जाते हैं। इसमें 2 पायलट, 1 तकनीशियन तथा 2 अन्य कर्मचारी होते हैं। तथापि, वाणिज्यिक प्रचालकों के पास प्रत्येक तकनीकी कर्मचारी के लिए 1.17 पायलट तथा प्रत्येक प्रशासनिक कर्मचारी के लिए 1.28 पायलट हैं। इस प्रकार किसी हेलीकॉप्टर सेवा कम्पनी में कार्यरत कर्मचारियों में सामान्यतः पायलट एवं तकनीशियन की मात्रा अधिक होती है। तथापि, इन आंकड़ों की तुलना के लिए विभिन्न प्रचालकों द्वारा उपलब्ध करवाई जा रही सेवाओं के विस्तार एवं विविधता का अध्ययन करना होगा।

इसी प्रकार, ज्यों ज्यों प्रचालक के बेड़े का आकार बढ़ता है त्यों त्यों प्रति हेलीकॉप्टर कर्मचारियों की संख्या भी बढ़ती जाती है तथा इसके परिणामस्वरूप बेड़े के बड़े आकार को ध्यान में रखते हुए आंतरिक अनुरक्षण सुविधाओं का भी विस्तार करना होता है। तथापि, इसके लिए किए जाने खर्चों की भरपाई अन्य प्रचालकों को सेवाएं प्रदान करते अनुरक्षण सेवाओं को लाभोत्पादक बनाते हुए की जाती है।

1.6 वित्तीय मानदंड:

- क. किसी हेलीकॉप्टर प्रचालक के राजस्व के संबंध में सामान्यतः उसके हेलीकॉप्टरों की संख्या, उड़ान घंटों तथा कर्मचारियों, जो कि हेलीकॉप्टर उद्योग के मूल्यों के निर्माण में प्रमुख भूमिका निभाते हैं, के अनुसार समझा जा सकता है।
- ख. वर्ष 2009 के लिए राजस्व मानदंड नीचे प्रस्तुत किए गए हैं :-

राजस्व मानदंड

अमेरिकी डालर	सभी	1 हेलीकाप्टर	2-3 हेलीकाप्टर	4-7 हेलीकाप्टर	8 + हेलीकाप्टर	अमेरिकी	गैर-अमेरिकी
राजस्व/हेलीकॉप्टर	\$548.59	\$451.79	\$714.71	\$716.00	\$533.90	\$360.82	\$987.91

राजस्व/उड़ान घंटे	\$758.59	\$1312.7	\$2354.35	\$1652.82	\$704.71	\$505.01	\$1328.53
राजस्व/उड़ान पॉयलट	\$259.15	\$387.25	\$416.92	\$422.83	\$246.13	\$176.99	\$429.44

स्रोत : एचएआई प्रचालक निष्पादन का वैश्विक सर्वेक्षण

प्रचालक का बेड़ा आकार बढ़ने के साथ साथ प्रति हैलीकॉप्टर राजस्व में वृद्धि होती चली जाती है जो बड़े प्रचालकों द्वारा उच्च क्षमता प्रयुक्ति के अनुसार चालित है। इस प्रकार किसी प्रचालक का आकार बढ़ा होने के साथ साथ उत्पादकता में वृद्धि होती है।

- ग. प्रचालन की लागत: किसी प्रचालक की लागत का प्रमुख भाग अनुरक्षण एवं कर्मचारी लागत के लिए होता है जो कि प्रचालक की कुल लागत का लगभग 50 प्रतिशत होता है। किसी बेड़े के आकार के लिए उसकी लागत का अधिकांश भाग मूल्यहास, बीमा, कर्मचारी लागत, अनुरक्षण एवं अन्य ऊपरी खर्चों के लिए किया जाता है। इस प्रकार हैलीकॉप्टर की लागत में से 70 प्रतिशत लागतें नियत होती हैं जिसके परिणामस्वरूप उद्योग में उच्च प्रचालनात्मक उत्तोलन उत्पन्न होता है। इससे इस सेक्टर के लिए प्रयुक्ति एवं लाभोत्पादकता में उच्च पारस्परिक सहबद्धता स्थापित होती है। विश्व भर के हैलीकॉप्टर प्रचालकों के डाटा के अध्ययन से यह ज्ञात हुआ है कि प्रतिवर्ष 750 घंटे से अधिक हैलीकॉप्टर का प्रचालन करने में सक्षम प्रचालक अधिक लाभ अर्जित करते हैं।

विश्वव्यापी प्रचालकों की लागत का ब्यौरा

तालिका 1.8

लागत शीर्ष	कुल लागत का %
	2009
परिवर्तनीय लागत	
ईंधन	18.6%
अर्द्ध परिवर्तनीय लागत	
अनुरक्षण	22.0%
वेतन	23.0%
नियत लागत	
बीमा	14.0%
मूल्य हास	6.0%
ब्याज	-
सामान्य एवं प्रशासन	8.0%
विज्ञापन	-
अन्य	8.1%
योग	100.0

स्रोत : एचएआई प्रचालक निष्पादन का वैश्विक सर्वेक्षण

- घ. लाभोत्पादकता मार्जिन : विश्व के विमानन क्षेत्र में लाभोत्पादकता काफी कम है तथा हैलीकॉप्टर व्यवसाय भी इससे अछूता नहीं है। ऐसी मान्यता इस तथ्य को आधार में रखकर की गई है कि केवल 19 प्रतिशत

प्रचालक ही 10 प्रतिशत से अधिक लाभ अर्जित कर पाते हैं। इसमें विमान बेड़े के आकार का महत्व है क्योंकि एक हेलीकॉप्टर स्वामी की तुलना में हेलीकॉप्टरों के बेड़े के बड़े आकार वाले अपेक्षाकृत 50 प्रतिशत लाभ अर्जित कर पाते हैं। अनुरक्षण सुविधाओं, विशेषज्ञता तथा उच्च प्रयुक्ति के कारण बड़े प्रचालक आर्थिक अनुपात स्थापित कर पाते हैं जिससे उन्हें अधिक लाभ प्राप्त होता है।

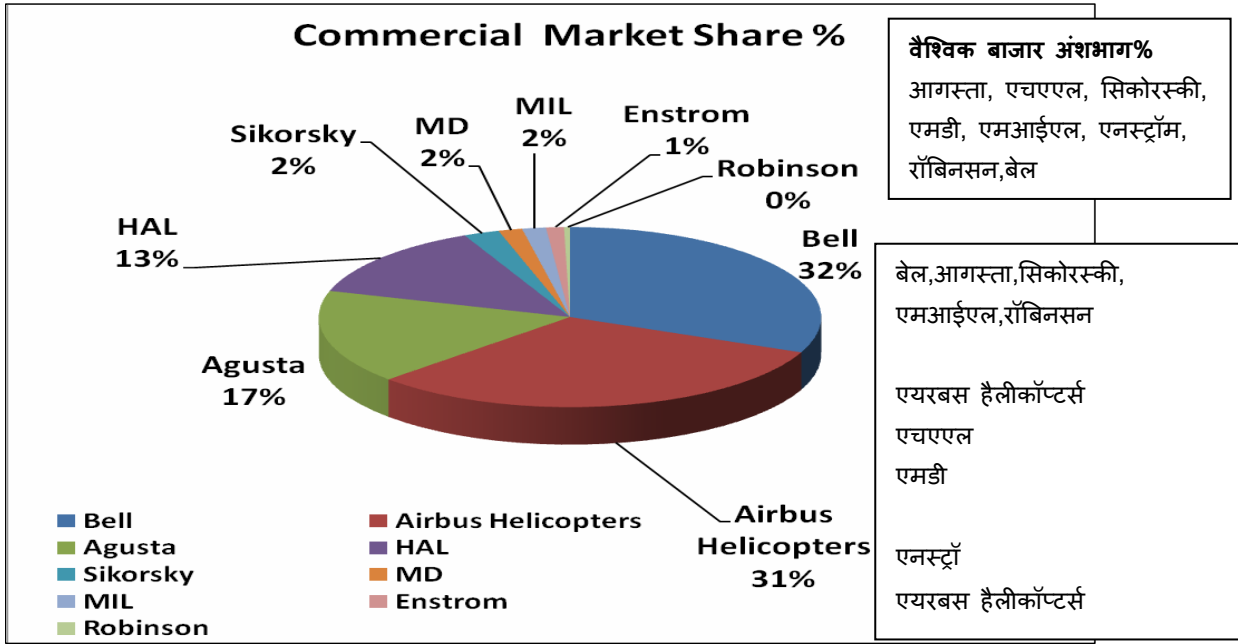
1.07 विकास में बाधा के कारक

प्रचालक का प्रकार	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
वाणिज्यिक	20%	17%	15%	7%	7%	9%	9%	0%	16%
निगमित	24%	9%	14%	2%	9%	9%	5%	4%	24%
सार्वजनिक सेवा	13%	2%	27%	2%	8%	18%	0%	10%	20%

प्रचालक का आकार	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1 हेलीकॉप्टर	18%	11%	21%	1%	12%	9%	10%	3%	15%
2-3 हेलीकॉप्टर	24%	14%	15%	3%	9%	9%	4%	2%	20%
4-7 हेलीकॉप्टर	17%	13%	19%	4%	4%	13%	10%	3%	17%
8 + हेलीकॉप्टर	19%	14%	13%	10%	7%	11%	3%	2%	21%

चार्ट के लिए लिजेंड	
(1) पर्यावरण एवं विनियामक मामले	(6) नए हेलीकॉप्टर की अधिग्रहण लागत
(2) विकास न होना	(7) बीमा लागत/ उपलब्धता
(3) सीमित वित्तीय संसाधन	(8) विकास न कर पाना
(4) अर्हताप्राप्त पायलट न होना	(9) सीमित अवसंरचना , सुरक्षा
(5) अतिरिक्त पुर्जों की लागत से संबंधित मामले एवं अन्य	

वैश्विक बाजार अंशभाग :



1.08

निष्कर्ष

- (क) विश्व में हैलीकॉप्टर उद्योग अपने उत्पाद जीवन के घटनाक्रम परिपक्वता के स्तर पर पहुंच गया है जिससे यह संकेत प्राप्त होते हैं कि इस उद्योग की विकास दर 3-5 प्रतिशत रहेगी। अमेरिका जैसे विकासशील देश के प्रचालक एशिया तथा दक्षिण अमेरिका की विकासशील अर्थव्यवस्थाओं में इसके लिए अवसरों की खोज करेंगे।
- (ख) हैलीकॉप्टर उद्योग की सफलता के प्रमुख कारक विभिन्न देशों की उनके नियोजन के क्षेत्रों के अनुसार भिन्न है। हैलीकॉप्टर एक महंगी सेवा है अतः इस सेवा की सफलता में वहनीयता की भूमिका अत्याधिक महत्वपूर्ण है। इस प्रकार इस उद्योग के विकास को किसी देश के आर्थिक विकास के साथ सम्बद्ध किया जा सकता है।
- (ग) प्रवेश की बाधा: पूंजी एवं अवसंरचना की अपेक्षाओं के संदर्भ में इसमें प्रवेश की बाधाएं अत्याधिक कम हैं। तथापि, कुशल जनशक्ति की कमी एवं क्षमता का आधिक्य होने से नए प्रचालक हतोत्साहित हो सकते हैं।
- (घ) प्रतिस्पर्धा: काफी बड़ी संख्या में छोटे प्रचालकों द्वारा एक अथवा दो हैलीकॉप्टरों के साथ प्रचालन किए जाने के कारण प्रतिस्पर्धा अनेक खंडों में बंटी हुई है। सेवाओं के विशेषज्ञता युक्त विशिष्ट पैकेज की उपलब्धि तथा तकनीकी एवं जनशक्ति कौशल में निवेश ही इसके विकास के प्रमुख घटक हैं।
- (ङ) आपूर्तिकर्ताओं की मोल भाव शक्ति: इस क्षेत्र के लिए केवल दो निर्माता होते हुए भी उद्योग की विकास दर काफी कम होने के कारण इसके आपूर्तिकर्ताओं की मोलभाव शक्ति काफी कम है। इसके अलावा, पुराने हैलीकॉप्टरों के सफल बाजार से भी निर्माताओं की मोलभाव शक्ति कमजोर हुई है।
- (च) ग्राहकों की मोलभाव शक्ति: अत्याधिक खंडों में विभाजित बाजार होने के बावजूद भी निम्नलिखित कारणों से ग्राहकों की मोलभाव शक्ति औसत स्तर की है:

- (i) सामान्यतः हेलीकॉप्टर जहां के लिए प्रचालन करते हैं वहां के लिए कोई दूसरा विकल्प नहीं होता है और ग्राहकों के लिए ये अपरिहार्य होते हैं।
- (ii) अत्याधिक विशेषज्ञता युक्त क्रियाओं जैसे अपतटीय प्रचालन एवं आपात चिकित्सा सेवाओं के प्रचालनों के लिए अपेक्षित कौशल सीमित है जो केवल कुछ सीमित प्रचालकों के पास है तथा इस प्रकार ग्राहकों के पास दूसरे विकल्प नहीं होते हैं।

Think of Uniting the Incredible Diversity

Think of Pawan Hans

अतुलनीय विविधता की सम्बद्धता का माध्यम - पवन हंस

गंगटोक

यकसुम /नानची /रांगपो
बागडोगरा

गुवाहाटी

शिलांग तुरा

इटानगर पासीघाट/सागली/

डिब्रुगढ़/खारसांग/जोरहाट/तवांग

अगरतला खोवाई/कमालपुर

सिलचर/मामित/उदयपुर/सबरम

आईजल चंफाई, लुंगलेई, चम्फाई

पश्चिम बंगाल



West Bengal

पवन हंस द्वारा वर्ष 1985 से भारत के पूर्वोत्तर क्षेत्र के चुनौतिपूर्ण भूभाग में अत्यावश्यक सम्पर्कता उपलब्ध करवाते उल्लेखनीय भूमिका का निर्वाह किया जा रहा है।

इसके द्वारा विभिन्न दूरस्थ क्षेत्रों से इस क्षेत्र के वृहद भाग में सुगम एवं कुशल नियमित यात्री हेलीकाप्टर सेवाएं उपलब्ध करवाई जा रही हैं। इस प्रकार इसके द्वारा पूर्वोत्तर के लिए महत्वपूर्ण जीवनाधार उपलब्ध करवाते हुए पर्यटन को प्रोत्साहित भी की जा रही हैं।

Pawan Hans is playing noteworthy role and providing vital connectivity in challenging terrains of India's north eastern region since 1985.

It provides regular passenger helicopter services in between various remote locations to cover a large area of region easily and efficiently. Thus, becoming a crucial lifeline for North-East and also proving an instrumental in promotion of tourism.



पवन हंस लिमिटेड
Pawan Hans Limited

(A Government of India Enterprise)
www.pawanhans.co.in

2.1 इतिहास एवं क्रमिक विकास

- क. भारत में हेलीकॉप्टरों का वाणिज्यिक प्रयोग बेल हेलीकॉप्टरों के साथ मानकजी, खेमका तथा खम्बाटा एविएशन द्वारा छुटपुट प्रयासों के साथ फसल स्प्रे एवं दूरसंचार के उद्देश्यों से प्रारम्भ किया गया था। भारत में हेलीकॉप्टरों की समर्पित सेवाओं का प्रारम्भ अस्सी के दशक के प्रारम्भ में तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग के अपतटीय खनन कार्यों की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए हुआ था। वर्ष 1984 में भारतीय वायु सेना द्वारा भारत में अपतटीय खनन, खुदाई तथा उत्पाद के कार्यों में सहयोग के लिए जुहू हवाईअड्डे से हेलीकॉप्टर सेवाएं प्रदान करनी प्रारम्भ की गई थी।
- ख. अपतटीय तेल खनन के त्वरित विस्तार के साथ साथ इसके लिए अलग से सेवाओं की आवश्यकता अनुभव की गई क्योंकि भारतीय वायु सेना द्वारा इस कार्य के लिए केवल सीमित सेवाएं ही उपलब्ध करवाई जा रही थी। देश में कोई सेवा प्रदाता उपलब्ध न होने के कारण तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग को विदेशी हेलीकॉप्टर सेवा प्रदाता से सेवाएं प्राप्त करनी पड़ी।
- ग. अंतर्राष्ट्रीय प्रचालकों से किराए पर हेलीकॉप्टर सेवाएं प्राप्त करने के परिणामस्वरूप अत्याधिक विदेशी मुद्रा का बहिर्प्रवाह प्रारम्भ हुआ। इसके अलावा तेल सेक्टर के संवेदनशील क्षेत्रों तक उनकी पहुंच स्थापित हो सकी जिससे सुरक्षा के प्रति जोखिम उत्पन्न हुए। विदेशी हेलीकॉप्टर प्रचालकों पर निर्भरता को समाप्त करने के लिए भारत सरकार द्वारा पवन हंस लिमिटेड, जो तब हेलीकॉप्टर कारपोरेशन ऑफ इंडिया थी, की स्थापना का निर्णय लिया गया। पवन हंस लिमिटेड ने भारत में वाणिज्यिक हेलीकॉप्टर सेवाओं के प्रदाता के रूप में सफलता प्राप्त की तथा भारतीय हेलीकॉप्टर उद्योग का प्रतिनिधित्व करते हुए इसके क्रमिक विकास में अपना योगदान प्रदान किया।
- घ. वर्ष 1991 से पहले हेलीकॉप्टरों को आयात की प्रतिबंधित सूची में रखा गया था। इनके आयात की अनुमति अत्याधिक चयनित आधार (यहां तक कि राज्य सरकारों के लिए भी) पर दी जाती थी। वर्ष 1992-93 में हेलीकॉप्टरों को विशेष निर्यात लाइसेंस के दायरे में लाया गया। वर्ष 1995 में कहीं जाकर हेलीकॉप्टरों का आयात ओजीएल के अंतर्गत लाया जा सका। अब अपेक्षित क्लीयरेंस प्राप्त करके अनुमोदित हेलीकॉप्टरों का आयात मुक्त रूप से किया जा सकता है।

2.2 मांग परिदृश्य

भारत में हेलीकॉप्टरों का मुख्य प्रयोग तेल खनन एवं कृषि स्प्रे के लिए किया जाता है जबकि विश्व में इसके प्रयोग का दायरा काफी विस्तृत है। तेल सेक्टर इसका सबसे बड़ा उपयोक्ता है तथा नीचे दी गई तालिका के अनुसार कुल मांग का 65% उपयोग इस सेक्टर के लिए किया जाता है:-

सेवा	वैश्विक मांग में अंशभाग (वाणिज्यिक, निगमित तथा सार्वजनिक सेवाओं सहित)*	भारत में मांग का अंशभाग**
निगमित एवं सामान्य चार्टर	24	69
सार्वजनिक सेवा/संरक्षा/ अग्नि शमन	16	7
आपात चिकित्सा सेवा / कानून व्यवस्था	30	1
तेल एवं गैस सहायता	36	17
कृषि	6	0

स्रोत : *एचएआई प्रचालक निष्पादन का वैश्विक सर्वेक्षण 2009

उपर्युक्त तालिका से यह प्रमाणित होता है कि अनेक ऐसी उपयोज्यताएं हैं जो भारत में अभी प्रारम्भ नहीं की जा सकी हैं तथा इसमें प्रतिभा मांग के लिए संभावनाएं भी हैं।

2.3 आपूर्ति परिदृश्य

क) भारत में लगभग 267 हेलीकॉप्टर नागर विमानन महानिदेशालय में पंजीकृत हैं। तथापि इनमें से केवल 89 हेलीकॉप्टर ही उड़ान योग्य हैं। इनमें से 47 का स्वामित्व चार्टर प्रचालकों के पास, 17 कारपोरेट के पास, 8 सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के पास तथा 17 राज्य सरकारों एवं अन्य एजेंसियों के पास उनके अपने प्रयोग के लिए हैं।

भारत में गैर अनुसूचित प्रचालकों के पास 277 हेलीकॉप्टरों का विवरण

प्रचालक	बड़े का आकार
एयरोटेक एविएशन इंडिया	2
डक्कन एविएशन	5
दिल्लन एविएशन	2
एस्कार्टस	1
इयॉन एविएशन	2
ग्लोबल वैक्टरा हेलीकॉप्ट	21
हिमालयन हेली सर्विसेज	7
एचएएल रोटेरी विंग्स अकादमी	4

हैलीगो चार्टर्स	6
हीरानंदानी एविएशन	1
इंडियन मेटल एंड फ़ैरो एलॉय्स	2
इंडिया फ़्लाइं सेफ़ एविएशन	4
पवन हंस लिमिटेड	46
प्रभातम एविएशन	4
सरकारी	
मध्य प्रदेश	3
हरियाणा	1
बिहार	1
गुजरात	1
जम्मू एवं कश्मीर	4
छत्तीसगढ़	1
महाराष्ट्र	2
राजस्थान	2
तमिलनाडु	2
उत्तर प्रदेश	4
झारखंड	3
पर्यावरण मंत्रालय	
निजी	
आर्की एविएशन	3
बीजी शिर्के (पुणे)	2
एस्सार पावर (मुम्बई)	2
गरवारे वॉल रोप्स	1
पुष्पक एविएशन	3
टाटा पावर	2
टाटा आयरन एंड स्टील	2
अर्द्ध सैनिक	
सीमा सुरक्षा बल	13

जैसा कि उपर्युक्त से स्पष्ट है, पवन हंस लिमिटेड देश का सबसे बड़ा प्रचालक है, अन्य अधिकांश प्रचालकों जैसे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम एवं सरकारी विभागों के पास अपने सीमित उपयोग के लिए अपने हैलीकॉप्टर हैं।

बाजार अंशभाग

निर्माता का बाजार अंशभाग: भारतीय उद्योग

तालिका 2.4

निर्माता	बेल		यूरोकॉप्टर		एचएएल		अन्य	
	बेड़ा	%	बेड़ा	%	बेड़ा	%	बेड़ा	%
संख्या	24	26	33	34	25	27	12	13

इस बेड़े में से अधिकांश, लगभग 60 प्रतिशत की आपूर्ति एयरबस तथा बेल टैक्स्ट्रॉन हैलीकॉप्टर्स द्वारा की गई है। स्थानीय सार्वजनिक क्षेत्र की निर्माता कम्पनी हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड द्वारा 27 प्रतिशत की आपूर्ति अधिकांशतः रक्षा एवं राज्य सरकारों को की गई है।

2.4 प्रतिस्पर्धा विश्लेषण

- क) भारतीय वाणिज्यिक हैलीकॉप्टर सेवा उद्योग पर पवन हंस लिमिटेड का वर्चस्व स्थापित है तथा इसकी प्रतिस्पर्धा तेल एवं गैस सेक्टर में विशेषतः विदेशी प्रचालकों के साथ है।
- ख) ग्लोबल वैक्टा हैलीकॉप्टर लिमिटेड द्वारा 1993-94 में दिल्ली, मुम्बई तथा भुवनेश्वर नामक तीन स्थानों से अपने प्रचालन प्रारम्भ किए गए थे। मार्च, 1996 की स्थिति के अनुसार उनके पास 7 हैलीकॉप्टरों का विमान बेड़ा था जिसका आकार वर्तमान में 21 हैलीकॉप्टर है। उनके द्वारा आक्रामक विपणन प्रणाली का उपयोग करते हुए बाजार के वर्तमान दिग्गजों, विशेषतः पवन हंस लिमिटेड, के बाजार भाग पर धावा बोला गया है। तथापि, हमारा ऐसा मानना है कि ग्लोबल वैक्टा हैलीकॉप्टर्स लिमिटेड को पिछले कुछ महीनों में वित्तीय एवं प्रचालनात्मक कठिनाईयां झेलनी पड़ी हैं जिसके कारण भारत के हैलीकॉप्टर उद्योग में इसकी प्रतिस्पर्धा की स्थिति एक हाशिए में आ गई थी।
- ग) अन्य अनेक 1-2 हैलीकॉप्टर वाले ऐसे प्रचालक हैं जो चार्टर बाजार अथवा कुछ विशिष्ट क्षेत्रों जैसे फिल्म शूटिंग, कृषि स्प्रे इत्यादि की आवश्यकताओं की पूर्ति कर रहे हैं। नए शामिल होने वाले प्रचालकों के संदर्भ में ऐसे अनुमान हैं कि कारपोरेट्स द्वारा अपनी आंतरिक आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए हैलीकॉप्टरों का अधिग्रहण किया जा सकता है।
- घ) इस उद्योग में नए आने वाले प्रचालक विदेशी प्रचालक हैं जो अपनी अतिरिक्त क्षमता को भारत में अप्रयुक्त क्षमताओं में प्रयोग के लिए पार्क कर रहे हैं।
- ङ) तथापि, पिछले 10 वर्षों के दौरान हैलीकॉप्टरों के प्रयोज्यता तेल एवं गैस सेक्टर तथा राज्य सरकार चार्टर के लिए सीमित रहे हैं। इस उद्योग की विकास की गति धीमी एवं उत्तरोत्तर है। कुछ आकस्मिक कारकों का विस्तृत उल्लेख नीचे किया गया है:

- (i) हैलीकॉप्टर सेवाओं के नियोजन की उच्च लागत जिसके कारण भारतीय परिदृश्य में प्रयोज्यता इसकी सीमित है।
- (ii) हैलीकॉप्टरों की क्षमता के प्रति जनसाधारण में जागरूकता की कमी जिसके कारण बाजार का विकास बाधित हुआ है।
- (iii) इस उद्योग के विकास की दूसरी मुख्य बाधा नए प्रस्तावों के लिए क्लीयरेंस प्राप्त करने में लगने वाला समय है।
- (iv) विनियामक मामले: भारत में हैलीकॉप्टर उद्योग का विनियमन नागर विमानन

महानिदेशालय द्वारा किया जाता है। हमारा ऐसा मानना है कि विमानन से संबंधित अधिकांश विनियमनों के लिए फिक्स्ड विंग से संबंधित मानदंडों का उपयोग हैलीकॉप्टरों के लिए किया जाता है। इसके अलावा, हमें यह सूचित किया गया है कि वायु यातायात सेवाओं से संबंधित दृश्यता मापदंड, विलगन मापदंड, क्रासविंड / अनडायरेक्शनल टेक ऑफ/ एप्रोच अपेक्षाएं, टेक ऑफ प्वाइंट तक के लिए ग्राउंड टैक्सी की दूरी की अपेक्षा, पैटर्न होल्लिंग इत्यादि की समीक्षा हैलीकॉप्टर उद्योग की अपेक्षाओं के संदर्भ में की जानी चाहिए। इसके अलावा अमेरिका, चीन, आस्ट्रेलिया एवं अन्य देशों की भांति विशिष्ट ऊंचाई तक मुक्त उड़ान जोन का निर्माण किए जाने की आवश्यकता है।

- (v) हैलीपोर्टों की कमी: हैलीपोर्ट एक प्रकार से छोटे एयरोड्राम होते हैं जो छोटी लैंडिंग के एप्रन से युक्त होते हैं तथा जहां एकाधिक लैंडिंग की जा सकती हों तथा उससे संबंधित निदेश दिए जा सकते हों एवं वहां क्लियरवे, एयर टैक्सीवे एवं पार्किंग बे इत्यादि की अवसंरचना भी उपलब्ध हो। वर्तमान में हैलीकॉप्टरों का प्रस्थान ऐसे एयरोड्राम से किया जाता है जो फिक्स्ड विंग विमानों के लिए होते हैं तथा वहां उपलब्ध सुविधाएं एवं प्रक्रियाएं भी फिक्स्ड विंग विमानों के अनुरूप ही होती हैं। ऐसा होने से हैलीकॉप्टर की मूल लोचकता एवं विविधता का अत्याधिक शोषण होता है। विश्वभर में हैलीकॉप्टर प्रचालनों के लिए विशेष रूप से स्थापित नोडल प्वाइंट के रूप में हैलीपोर्ट स्थापित किए गए हैं।
- (vi) बाजार विकास की कमी: भारतीय हैलीकॉप्टर उद्योग में व्यवसाय के अवसरों का निर्माण करने के लिए सीमित विपणन प्रयास किए गए हैं। विद्यमान प्रचालक बाजार का विस्तार करने के स्थान पर उपलब्ध बाजार भाग की प्राप्ति के लिए द्वंद्व कर रहे हैं।

2.5 निष्कर्ष

- क) भारत का हैलीकॉप्टर उद्योग मुख्यतः तेल एवं गैस सेक्टर द्वारा चालित होने के कारण विकासोन्मुख स्तर पर है। वैश्विक बाजार में जिन अन्य अवसरों का दोहन किया जा चुका है वे अभी तक भारतीय परिदृश्य में अछूते पड़े हैं।
- ख) हैलीकॉप्टर सेवाओं के बाजार का अण्वेषण एवं विकास अंतर्राष्ट्रीय रूप से पूर्णतः विकसित आपात चिकित्सा सेवा, अग्नि शमन, लॉगिंग, पर्यटन, कानून व्यवस्था इत्यादि जैसे अनेकों क्रियाकलापों के लिए किए जाने की आवश्यकता है।
- ग) भारतीय उद्योग की सफलता के मुख्य कारक निपुण जनशक्ति की उपलब्धि एवं अनुरक्षण अवसंरचना सुविधाएं हैं जिनके परिणामस्वरूप ग्राहकों को मानकों के अनुसार सेवाएं उपलब्ध करवाई जाती हैं।
- घ) पूंजी अपेक्षाओं के संदर्भ में इस उद्योग में नए प्रचालकों के लिए बाधाएं हैं। यद्यपि, हैलीकॉप्टरों की तैयार मांग की कमी से नए प्रचालकों के लिए निराशाजनक स्थिति है। बाजार सूचना के आधार पर कुछ कारपोरेट्स द्वारा व्यवहार्यता अध्ययन करवाए गए हैं परन्तु उन्होंने उद्योग में हैलीकॉप्टर सेवाओं की तैयार मांग की कमी के कारण अपनी योजनाएं भविष्य के लिए लम्बित छोड़ दी हैं।
- ङ) पवन हंस लिमिटेड भारतीय उद्योग का दिग्गज है तथा अन्य प्रचालक छोटे एवं खंडों में विभाजित हैं। भारत में हैलीकॉप्टर बाजार के विकास तथा प्रेरित करने के अवसर पवन हंस लिमिटेड के पास उपलब्ध हैं।
- च) नए प्रचालकों द्वारा उद्योग में अपने पैर जमाने के लिए मूल्यों को उपकरण के रूप में प्रयोग किया जा रहा है। तथापि, यह रणनीति दीर्घकाल के लिए कारगर नहीं है।
- छ) अवसंरचना सेक्टर के विकास से हैलीकॉप्टरों के नियोजन के लिए नए अवसरों का निर्माण हुआ है।
- ज) अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल व्यवसाय एवं हैलीपोर्टों इत्यादि के अलावा टायर II एवं III नगरो के लिए अंतर्राज्य एवं अंतर्राज्य सम्पर्कता के लिए छोटे विमान प्रचालनों के लिए विकास एवं वाणिज्य के क्षेत्र में अपार संभावनाएं उपलब्ध हैं। इन बाजारों में व्यवसाय करने के प्रति पवन हंस लिमिटेड के पास सुदृढ़ संभावनाएं उपलब्ध हैं।

खंड - ख

पवन हंस लिमिटेड

प्रोफाइल

प्रचालनात्मक उत्कृष्टता की दिशा में

पवन हंस के बढ़ते कदम

हमारे रणनीतिक लक्ष्य

लोग : संरक्षा, सत्यनिष्ठा एवं सर्वोत्कृष्ट निष्पादन को प्रोत्साहित करने के लिए उत्तरदेयता एवं नवोपाय से युक्त कार्य संस्कृति का पोषण

ग्राहक: ग्राहकों को अनवरत सेवाएं प्रदान करना जिससे उनकी उत्पादकता बढ़े तथा प्रचालनात्मक जोखिम एवं लागतें कम हो सकें।

कार्यान्वयन : संरक्षा, निपुणता एवं विश्वसनीयता के सुनिश्चय के लिए प्रचालनात्मक प्रक्रियाओं एवं प्रौद्योगिकी को कारगर बनाना एवं मानकीकरण

विकास : शेयरधारकों के लिए लाभ के पूर्ण अवसर उपार्जित करना।

on the move to
Operational Excellence



1.1 संरचना एवं निगमन

हैलीकॉप्टर कारपोरेशन ऑफ इंडिया का निगमन दिनांक 15 अक्टूबर, 1985 को कम्पनी अधिनियम, 1956 के प्रावधानों के अध्याधीन किया गया था। इस निगम का बाद में वर्ष 1987 में पवन हंस लिमिटेड के नाम से तथा जून, 1997 में पवन हंस हैलीकॉप्टर्स लिमिटेड के नाम से तथा उसके पश्चात जनवरी, 2013 में पवन हंस लिमिटेड के नाम से पुनः नामकरण किया गया था।

1.2 प्रोमोटर तथा प्रबंधन

पवन हंस लिमिटेड की स्थापना भारत सरकार तथा तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग द्वारा निम्नानुसार अंशदान के माध्यम से संयुक्त उद्यम कम्पनी के रूप में की गई थी:

भारत सरकार: 51%

तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग : 49%

31 मार्च, 2015 की स्थिति के अनुसार पवन हंस लिमिटेड की प्राधिकृत पूंजी 250 करोड़ रुपए थी जबकि इसकी जारी अभिदत्त पूंजी एवं प्रदत्त पूंजी 245.62 करोड़ रुपए थी।

1.3 मिशन एवं उद्देश्य

पवन हंस लिमिटेड का निगमन संस्था के अंतर्नियम के ज्ञापन की निम्नलिखित अनिवार्यताओं के साथ किया गया था:

क) निगमन के पश्चात कम्पनी द्वारा अनुसरण किए जाने वाले मुख्य लक्ष्य निम्नानुसार होंगे:

1. ओएनजीसी सहित पेट्रोलियम सेक्टर की अपेक्षाओं की पूर्ति के लिए योजना, प्रौन्नति, विकास, आयोजना करते हुए वायु सेवाओं की उपलब्धि एवं प्रचालन करना जिसमें हैलीकॉप्टर तथा किए गए निर्धारण के अनुसार अन्य प्रकार की सेवाएं सम्मिलित होंगी।
2. भारत सरकार द्वारा किए गए निर्धारण के अनुसार अगम्य एवं दुर्गम क्षेत्रों के लिए हैलीकॉप्टर तथा ऐसे किसी अन्य माध्यम से अनुसूचित / गैर-अनुसूचित सेवाओं का प्रचालन करना तथा यात्रियों, डाक एवं माल के वहन तथा अन्य किसी उद्देश्य से नगरों के मध्य परिवहन उपलब्ध करवाना।
3. हैलीकॉप्टर से पर्यटक चार्टर उड़ानों का प्रचालन तथा भारत सरकार द्वारा दिए गए निदेशों / अपेक्षाओं के अनुसार अन्य प्रचालन करना।
4. विशेषज्ञता के संबंधित क्षेत्रों में लाइसेंस प्राप्ति को लक्ष्यबद्ध करते हुए विमान अनुरक्षण इंजीनियरों, पॉयलटों, उड़ान इंजीनियरों, डिस्पैचर, तकनीशियनों एवं अन्य श्रेणियों को प्रशिक्षण देकर कौशल विकास के प्रोत्साहन के उद्देश्य से स्वयं अथवा संयुक्त उद्यम कम्पनी के अंतर्गत प्रशिक्षण संस्थान एवं संरक्षा ऑडिट एवं उत्कृष्टता संस्थान की स्थापना एवं प्रचालन करना तथा इन उद्देश्यों से बौद्धिक अधिकारों, परिसम्पतियों एवं देयताओं की प्राप्ति करते हुए प्रशिक्षण संस्थान एवं संरक्षा ऑडिट उत्कृष्टता संस्थान से संबंधित

आवश्यक कार्यों का निर्वाह करना।

5. स्वयं अथवा संयुक्त उद्यम कम्पनी के अंतर्गत फिक्स्ड विंग विमानों, सीप्लेनों तथा अन्य प्रकार के विमानों को क्रय/पट्टे पर प्राप्त करना, मरम्मत, ओवरहॉल, होल्ड, निपटान की सेवाएं उपलब्ध करवाना तथा इनके लिए अनुसूचित / गैर अनुसूचित सेवाओं की योजना, विकास, आयोजना करना तथा प्रचालन करना।
6. स्वयं अथवा सार्वजनिक निजी भागीदारी आधार पर अथवा किसी केन्द्र / राज्य सरकार की एजेंसी / विभाग के सहयोग से हेलीपोर्टों / हेलीपैडों एवं अन्य समर्थन सेवाओं के लिए योजना, प्रोत्साहन, निवेश, विकास, आयोजना, क्रय/पट्टे से भूमि की प्राप्ति, उपलब्धि, निर्माण, होल्ड, निपटान संयुक्त उद्यम कम्पनी में प्रतिभागिता/निर्माण करना तथा प्रचालन करना तथा हेलीपोर्ट अथवा हेलीपैड की योजना, डिजायनिंग एवं कार्यान्वयन के लिए अन्यो को समरूपता प्रदान करना।

ख) मुख्य लक्ष्य की प्राप्ति के लिए प्रासंगिक एवं गौण लक्ष्य:

1. हेलीकॉप्टर तथा अन्य वायु सेवाओं का विकास मुख्य लक्ष्य की प्राप्ति के लिए उत्कृष्टता के साथ किए जाने के प्रति आश्वस्त होना।
2. हेलीकॉप्टर, अन्य वायु परिवहन समर्थित उपकरण, वाहन अथवा मशीनों तथा पुर्जों, उपस्करों एवं उपकरणों की मरम्मत, ओवरहॉल, निर्माण, असेम्बल अथवा रद्दोबदल करना, भले ही ऐसे विमान, वाहन अथवा मशीनें कम्पनी के अपने स्वामित्व वाली अथवा अन्य व्यक्तियों से संबंधित हों।
3. हेलीकॉप्टर से संबंधित मामलों के लिए सम्बद्ध नियुक्त व्यक्तियों अथवा कम्पनी अथवा किसी व्यक्ति द्वारा नियुक्त किए गए व्यक्तियों के लिए निदेश तथा प्रशिक्षण उपलब्ध करवाना।
4. किसी चल अथवा अचल परिसम्पति का अधिग्रहण, धारण अथवा निपटान करना।
5. अपने कर्तव्यों एवं अपनी शक्तियों के कुशल निष्पादन के लिए कोई भी अथवा सभी संविदाएं करना तथा निष्पादन करना।
6. वायु परिवहन सेवाओं से सम्बद्ध किसी व्यक्ति (व्यक्तियों) के साथ ऐसे व्यक्ति (व्यक्तियों) को कम्पनी की ओर से अथवा सहयोग से हवाई परिवहन सेवाओं की उपलब्धि के लिए अनुबंध करना।
7. स्वयं द्वारा प्रचालित वायु परिवहन सेवाओं के लिए यात्रियों एवं सामान के संबंध में किराए तथा माल भाड़े तथा अन्य प्रभारों का निर्धारण एवं उन्हें प्रभारित किया जाना।
8. कम्पनी द्वारा देश में प्रदान की जा रही वायु परिवहन सेवाओं के संबंध में प्रयोग में लाए जा रहे हेलीकॉप्टरों के प्रकार में सुधार के साथ साथ प्रदान की जा रही वायु परिवहन सेवाओं में विस्तार के संबंध में उचित निर्णय लेते हुए सुचारू उपाय करना।
9. कम्पनी के हितों अथवा सेवाओं तथा कम्पनी के प्रमुख लक्ष्यों की प्राप्ति के लिए प्रोत्साहन, जैसे खान पान, आवास, स्थल परिवहन इत्यादि के संबंध में विचारपूर्वक उपाय करना।
10. कम्पनी के लक्ष्यों को प्रभावी स्वरूप प्रदान करने के लिए किन्हीं भी संयुक्त स्टॉक कम्पनी अथवा कम्पनियों की स्थापना, निगमन अथवा प्रमोट करना एवं ऐसे प्रोत्साहन तथा निगमन के संबंध में प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप से किए जा रहे व्ययों के लिए ऐसी किसी कम्पनी तथा सामान्यतः ऐसी किसी भी कम्पनी का अधिग्रहण तथा शेयरों का धारण करना जिसका व्यवसाय वह स्वयं कर सकने में सक्षम है।
11. इस कम्पनी की सभी सम्पतियों एवं देयताओं का अधिग्रहण करने के उद्देश्य से अथवा

किसी ऐसे उद्देश्य से, जो कम्पनी अथवा किसी सहायक कम्पनी अथवा कम्पनियों के लिए प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रूप से लाभकारी माना गया हो, किसी संस्थान अथवा कम्पनी के निर्माण को प्रमोट करना अथवा उत्तरदायित्व लेना।

12. अपनी सहायक कम्पनियों तथा अन्य संबंधित संगठनों के लिए सुविधाओं, संसाधनों, इनपुट एवं आवश्यकतानुसार अन्य सेवाओं की व्यवस्था, प्राप्ति एवं उपलब्धि करना।
13. राष्ट्रपति की पूर्वानुमति से कम्पनी के उद्देश्यों के लिए भारत अथवा विदेश में स्थित किसी बैंक अथवा वित्तीय संस्थान से विदेशी मुद्रा के ऋण की प्राप्ति करना।
14. ऋण अथवा धन उत्पत्ति अथवा कम्पनी द्वारा उचित समझे गए अनुसार अन्य किसी स्वरूप में तथा विशेषतः, लाभांश अथवा लाभांश स्टॉक जारी करने, अनवरत अथवा अन्यथा, अथवा इस अथवा किसी कम्पनी के शेयरों को विनिमय योग्य बनाने के माध्यम से धन प्राप्त करने अथवा जमा करने अथवा ब्याज पर ऋण प्राप्त करने तथा इस प्रकार प्राप्त, उत्पन्न अथवा कम्पनी की अनापेक्षित पूंजी सहित किसी सम्पति, परिसम्पति अथवा राजस्व को मोर्टगेज, गिरवी अथवा ग्रहणाधिकार के माध्यम से प्राप्त अथवा कम्पनी के राजस्व (विद्यमान एवं भावी) उत्पन्न अथवा लिए गए ऋण की वापसी के लिए अथवा ऋणदाताओं अथवा लेनदारों को बिक्री की शक्ति अथवा ऐसी सिक्योरिटियों को वापस प्राप्त करने अथवा अदायगी करने के लिए तथा इसी प्रकार कम्पनी अथवा अन्य किसी व्यक्ति अथवा फर्म, जैसा भी मामला हो, के निष्पादन के संबंध में किए गए मोर्टगेज, उत्तराधिकार अथवा ग्रहणाधिकार को सुरक्षित करने के लिए इष्टानुकूल अन्य कोई शक्तियां प्रदान करने के संबंध में अधिनियम के खंड 58क, 292 तथा 293 तथा उसके अध्याधीन बनाए गए विनियमों तथा भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा निदेशों का अनुपालन करना।
15. कम्पनी अथवा इसके किसी भाग के संबंध में और अधिक कुशल व्यवहार के लिए किसी प्रकार के अनुबंध अथवा व्यवस्था करना तथा समय समय पर ऐसे अनुबंध करना।
16. कम्पनी की किसी भी सम्पति अथवा कम्पनी के हितों के लिए उपकारी किसी प्रकार के मूल्यहास के लिए अथवा मरम्मत, सुधार, विस्तार अथवा अनुरक्षण के लिए मूल्यहास निधि, आरक्षित निधि, ऋण शोधन निधि, बीमा निधि, विकास निधि अथवा अन्य किसी विकास निधि का निर्माण करना।
17. कम्पनी के धन के संबंध में समय समय पर किए गए निर्धारण के अनुसार ऐसी सिक्योरिटिज, शेयर निवेश, परिसम्पतियां, चल अथवा अचल, जिनकी आवश्यकता तत्काल नहीं है, से संबंधित निवेश तथा संबंधित व्यवहार करना एवं उनके संबंध में बिक्री, स्थानांतरण अथवा संबंधित व्यवहार करना।
18. किसी धन, असुरक्षित अथवा सुरक्षित के भुगतान के प्रति गारंटी प्रदान करना अथवा किसी अनुबंध के दायित्वों के निष्पादन के प्रति गारंटी देना अथवा जामिन बनना।
19. चैक, वचन पत्र, लदान पत्र, लाभांश अथवा अन्य परिवर्तनीय अथवा पराक्रम्य उपकरण तैयार करना, आहरण करना, स्वीकार करना, पृष्ठांकित करना तथा जारी करना।
20. भारत सरकार अथवा किसी स्थानीय अथवा राज्य सरकार अथवा किसी अन्य सरकारी प्राधिकरण, स्थानीय अथवा अन्य किसी ऐसे व्यक्ति, जो कम्पनी के लक्ष्यों अथवा उनमें से किसी के लिए हितकारी है, अथवा इनमें से किसी के साथ किसी अधिकार, शक्ति तथा लाभ, लाइसेंस, अनुदान एवं रियायतें प्राप्त करने की व्यवस्था करना जिनके संबंध में ऐसी व्यवस्थाओं, अधिकारों, लाभ तथा रियायतों की प्राप्ति अथवा निर्वाह, प्रयोग तथा अनुपालन कम्पनी के लिए श्रेयस्कर हो सकता हो।

21. किसी व्यक्ति (व्यक्तियों) अथवा कम्पनी द्वारा किए जा रहे अथवा किए जाने वाले अथवा उसमें संलिप्तता वाले किसी ऐसे व्यवसाय व्यवहार अथवा संव्यवहार के संबंध में, जिसे करने के लिए कम्पनी प्राधिकृत है, किसी प्रकार की साझेदारी अथवा लाभ सहभाजन अथवा संयोजन की व्यवस्था, समामेलन, समान हित, सहकारिता, संयुक्त उद्यम अथवा पारस्परिक रियायतें अथवा अन्यथा समामेलन करना ।
22. किसी राज्य अथवा केन्द्र सरकार, बैंकों, कम्पनियों, निकायों अथवा व्यक्तियों से ब्याज सहित अथवा बिना किसी ब्याज के अनुदान, ऋण, अग्रिम अथवा अन्य जमा अथवा अन्य उद्देश्यों से प्राप्त करना।
23. इस कम्पनी की सभी सम्पतियों, अधिकारों एवं देयताओं का अधिग्रहण करने के उद्देश्य से अथवा किसी ऐसे उद्देश्य से, जो कम्पनी अथवा किसी सहायक कम्पनी अथवा कम्पनियों के लिए प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रूप से लाभकारी माना गया हो, किसी संस्थान अथवा कम्पनी के निर्माण को प्रमोट करना अथवा उत्तरदायित्व लेना।
24. कम्पनी के प्रोत्साहन तथा स्थापना के संबंध में व्यय की गई अथवा अनवरत व्यय की जाने वाली सभी लागतों, प्रभारों एवं व्ययों तथा ऐसे व्ययों, जिन्हें कम्पनी प्राथमिक व्यय मानती है, उनसे संबंधित विज्ञापनों, कमीशन अथवा हामीदारी, दलाली, मुद्रण एवं लेखनी सामग्री के खर्चों सहित, का भुगतान करना ।
25. कम्पनी के कर्मचारियों अथवा भूतपूर्व कर्मचारियों तथा उनकी पत्नियों, विधवाओं तथा परिवारों अथवा आश्रितों अथवा उनसे संबंधित व्यक्तियों के लिए घर, निवास स्थान अथवा चॉल के निर्माण अथवा योगदान अथवा धन, पेंशन तथा भत्तों, बोनस अथवा अन्य भुगतानों अथवा भविष्य निधि तथा संबंधित संस्थाओं, संस्थानों, निधियों अथवा निकायों के निर्माण तथा कम्पनी द्वारा उचित समझे जाने पर समय समय पर अंशदान अथवा अनुदेश एवं मनोरंजन स्थलों, अस्पतालों तथा औषधालयों, चिकित्सा एवं अन्य सहायता के लिए अंशदान अथवा योगदान तथा परोपकारी, हितकारी, धर्मार्थ, वैज्ञानिक, राष्ट्रीय, सार्वजनिक अथवा अन्य संस्थानों अथवा कार्यों अथवा उद्देश्यों के लिए योगदान अथवा अन्य प्रकार की सहायता अन्य धन से संबंधित गारंटी प्रदान करना ।
26. कम्पनी के हित तथा लक्ष्यों के संवर्धन के लिए कम्पनी के किसी भी कर्मचारी अथवा उम्मीदवारों अथवा भर्ती किए जाने वाले उम्मीदवार अथवा रोजगार पर लिए जाने वाले विदेशी विशेषज्ञों को भारत अथवा विदेश में प्रशिक्षण देना तथा उसका भुगतान करना।
27. किसी व्यक्ति अथवा कम्पनी द्वारा प्रस्तावित अथवा किए जा रहे किसी ऐसे व्यवसाय, सम्पति, तथा/अथवा उत्तरदायित्वों, जो कम्पनी करने के लिए प्राधिकृत है, अथवा जिनके पास कम्पनी के उद्देश्यों के लिए उचित सम्पति है, का पूर्ण अथवा आंशिक भाग में अधिग्रहण करना तथा उत्तरदायित्व लेना ।
28. इस निमित्त के लिए कम्पनी द्वारा उचित समझे जाने पर कम्पनी की किसी सम्पति, परिसम्पति अथवा उपक्रम अथवा किसी भाग की बिक्री करना, पट्टे पर देना, मोर्टगेज करना अथवा भिन्न प्रकार से निपटान करना।
29. किसी निमित्त के बिना कम्पनी द्वारा उचित समझे जाने पर कम्पनी की किसी सम्पति, परिसम्पति अथवा उपक्रम अथवा उनके किसी भाग का अंतरण किसी ऐसी कम्पनी को करना जिसकी शेयर पूंजी पूर्ण रूप से केन्द्र सरकार द्वारा अभिदत्त की गई हो।
30. कम्पनी के व्यवसाय के संबंध में विशेषज्ञों, भारतीय एवं विदेशी परामर्शदाता इत्यादि, को

- नियोजित करना तथा भुगतान करना।
31. कम्पनी को किसी प्रमाणीकरण की प्राप्ति अथवा प्रस्तुति के लिए अथवा प्रमाणीकरण की प्रस्तुति अथवा प्राप्ति में सहायता देने के लिए अथवा प्रमाणीकरण अथवा कम्पनी के बॉन्ड, लाभांश, दायित्वों अथवा सिक्योरिटीज के लिए अथवा कम्पनी द्वारा धारण किए गए अथवा स्वामित्व वाले ऐसे किसी स्टॉक, शेयरों, बॉन्ड, लाभांश, जिनमें कम्पनी के हित हों अथवा किसी अन्य कम्पनी के निर्माण के लिए हित हो सकते हैं, के संबंध में किसी व्यक्ति, फर्म, अथवा कम्पनी द्वारा प्रदान की गई अथवा प्रदान की जाने वाली सेवा का पारिश्रमिक देना।
 32. उपर्युक्त में किसी एक अथवा सभी लक्ष्यों के संबंध में एक साथ एक के बाद एक पर कार्रवाई करना अथवा किसी एक अथवा अधिक लक्ष्यों को किसी समयावधि के लिए, यदि आवश्यकतानुसार कोई हो, लम्बित करना।
 33. उपर्युक्त लक्ष्यों अथवा उनमें से किसी भी लक्ष्य अथवा केन्द्र सरकार द्वारा कम्पनी से अपेक्षित किए गए हों, की प्राप्ति के लिए ऐसे सभी कृत्य करना जो कम्पनी के मतानुसार आनुषंगिक अथवा हितकारी समझे गए हों।

ग) अन्य उद्देश्य:

1. वाणिज्यिक तथा अन्य उद्देश्यों के लिए किसी भी वायु परिवहन सेवा का हैलीकॉप्टर से प्रचालन करना तथा आवश्यकता पड़ने पर विभिन्न नगरों में प्रत्येक प्रकार की आकाशीय उड़ानों का संचलन करना।
2. देश में हवाई उड़ानों के प्रति रूझान बढ़ाने के लिए हवाई जॉय राईड्स उपलब्ध करवाना।
3. हैलीकॉप्टरों, अन्य सहायक उपकरण, खंड, औजार उपकरण का आयात, निर्यात, क्रय अथवा विक्रय, किराए अथवा किराया खरीद अथवा पट्टे पर देना अथवा प्राप्त करना तथा प्रत्येक प्रकार की आकाशीय परिवहन तथा उसके संबंध में प्रयोग में लाए जाने वाली अथवा नियोजित किए जाने वाली प्रत्येक प्रकार की मशीनरी एवं अन्य उपकरणों के लिए संव्यवहार करना।
4. किसी अन्य व्यक्ति द्वारा प्रचालित की जा रही वायु परिवहन सेवा के लिए एजेंटों की नियुक्ति करना अथवा एजेंट अथवा ठेकेदार के रूप में किसी कार्य का निष्पादन करना।
5. पर्यटक एजेंट तथा ठेकेदार तथा पर्यटकों एवं यात्रियों को यात्रा से संबंधित सुविधाएं उपलब्ध करवाने तथा प्रोत्साहन एवं प्रत्येक प्रकार की विदेशी टिकटों, सर्कुलर टिकटों, स्लीपिंग सैस अथवा बर्थ, आरक्षित योजनाओं, सुरक्षित जमा, पूछताछ ब्यूरो, सामान परिवहन इत्यादि की सुविधा के साथ व्यवसाय चलाना।

अध्याय – II :: प्रबंधन एवं संगठन संरचना

2.1 निदेशक मंडल एवं प्रबंधन दल

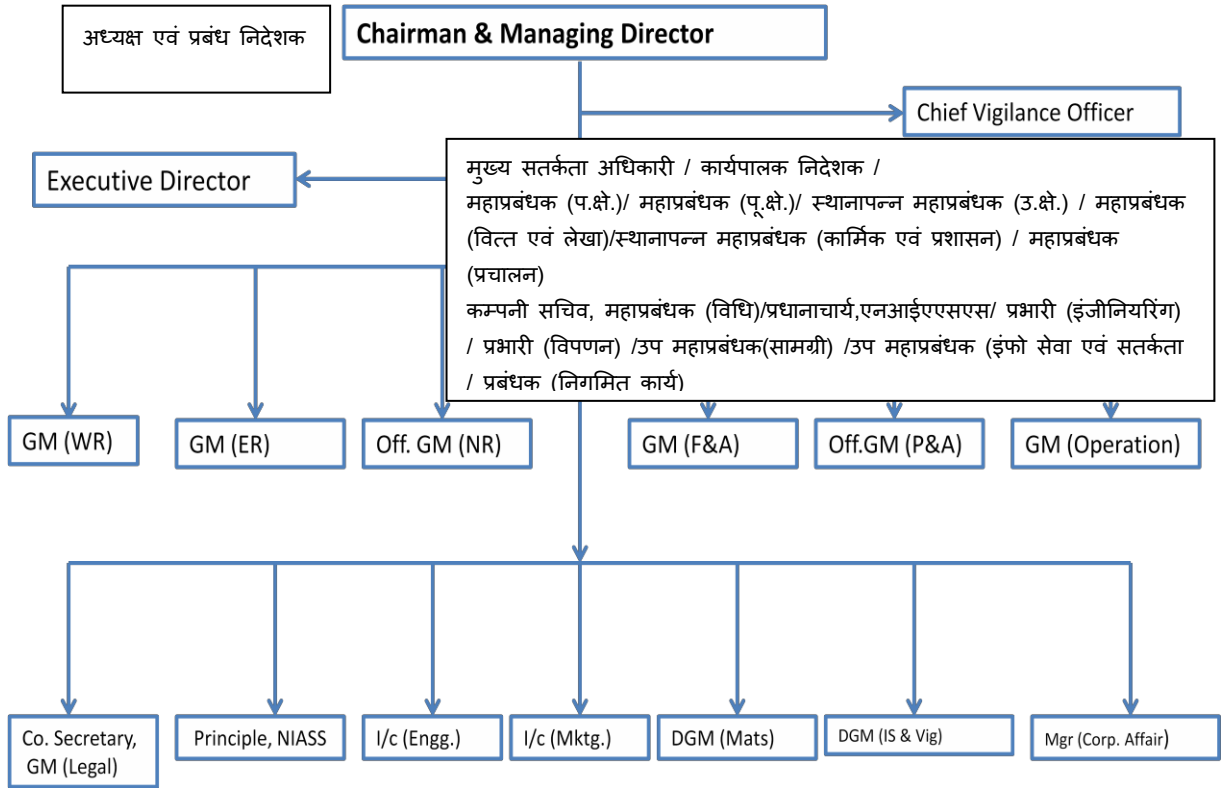
- क) पवन हंस लिमिटेड एक व्यावसायिक रूप से प्रबंधित कम्पनी है जिसका संचालन नागर विमानन मंत्रालय, रक्षा मंत्रालय एवं ओएनजीसी से प्राप्त प्रतिनिधित्व से युक्त निदेशक मंडल द्वारा किया जा रहा है। कम्पनी के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक की नियुक्ति भारत सरकार द्वारा की जाती है।
- ख) पवन हंस लिमिटेड के प्रमुख कार्मिकों की पृष्ठभूमि वायु सेना, थल सेना एवं नौसेना से है जहां से वे प्रारंभिक तौर पर इन तीन सेवाओं से प्रतिनियुक्त किए गए थे। ये अधिकारी बाद में पवन हंस लिमिटेड में नियोजित किए गए थे तथा वर्तमान में ये संगठन के प्रमुख पदों पर कार्यरत हैं।
- ग) निदेशक मंडल का विद्यमान स्वरूप एवं प्रबंधन दल का प्रोफाइल अनुबंध-1 में दिया गया है।

2.2 अवस्थिति

- क) पवन हंस लिमिटेड का मुख्यालय नोएडा में स्थित है तथा इसके क्षेत्रीय कार्यालय मुम्बई, गुवाहाटी एवं नई दिल्ली में स्थित हैं। विभिन्न कार्यात्मक विभागों में प्रचालन, विपणन, मानव संसाधन, विमान अनुरक्षण इंजीनियरिंग, अभियांत्रिकी, वित्त एवं लेखा, सामग्री, सतर्कता, प्रशासन, सचिवालय एवं विधि, सूचना प्रौद्योगिकी, संरक्षा, प्रशिक्षण एवं कौशल विकास तथा निगमित कार्य हैं। सभी कार्यात्मक प्रमुख मुख्यालय का आधार केन्द्र मुख्यालय है। क्रियाकलापों को क्षेत्रों में क्षेत्रीय कार्यालय के कार्यात्मक प्रमुख, मुख्यालय में कार्यात्मक प्रमुख एवं क्षेत्र में क्षेत्रीय के मध्य दोहरी रिपोर्टिंग होने के कारण, के साथ फिर से दोहराया जाता है।
- ख) क्षेत्रीय कार्यालय के क्रियाकलाप एवं प्रचालन क्षेत्र से प्रचालित किए जाने वाले हैलीकॉप्टरों तथा उनसे संबंधित ग्राहकों पर निर्भरता के आधार पर भिन्न होते हैं। तदनुसार, अधिकांश बेड़े का आधार केन्द्र ओएनजीसी के लिए होने तथा अन्य प्रचालनों के कारण मुम्बई है जबकि राज्य सरकार तथा चार्टर / पर्यटन के लिए प्रचालित किए जाने वाले हैलीकॉप्टरों का आधार केन्द्र नई दिल्ली एवं गुवाहाटी है।

2.3 संगठन चार्ट:

पवन हंस लिमिटेड द्वारा प्रचालन, इंजीनियरिंग, वित्त, मानव संसाधन इत्यादि जैसे प्रमुख कार्यात्मक क्षेत्रों, जिनकी देखरेख कार्यात्मक निदेशकों अथवा महाप्रबंधक द्वारा की जाती है, के लिए अपनी नियंत्रण प्रणाली का निर्माण किया गया है। कम्पनी का विद्यमान संगठन चार्ट नीचे दिया गया है:-



2.4 कर्मचारी प्रोफाइल: कम्पनी के पास निम्नानुसार 902 कर्मियों की उच्च कौशल प्राप्त जनशक्ति कार्यरत है:-
पवन हंस लिमिटेड कर्मचारी प्रोफाइल

विवरण	निगमित कार्यालय		उत्तरी क्षेत्र		पश्चिम क्षेत्र		पूर्वी क्षेत्र		योग		कर्मचारी		
	नियमित	संविदा-रत	नियमित	संविदा-	नियमित	संविदा-	नियमित	संविदा-रत	नियमित	संविदा-	योग	कुल बेड़ा	बेड़ा नियोज
कार्यकारी	22	2	6	1	8	1	4	--	40	04	44		
पॉयलट	1	--	23	60	23	36	--	--	47	96	143		
वि.अ.इं.	6	--	24	8	50	5	3	--	83	13	96		

तकनीशियन	--	--	16	46	58	70	1	11	115	127	242		
सहायता स्टाफ	37	10	50	35	118	82	4	31	209	158	367		
प्रशिक्षु इंजीनियर	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--		
उड़ान इंजीनियर, डिस्पैचर	--	--	02	4	--	4	--	--	02	08	10		
योग	66	12	121	154	257	198	12	42	496	406	902		

पवन हंस लिमिटेड के कर्मचारियों का प्रतिनिधित्व निम्नानुसार चार यूनियनों / निकायों द्वारा किया जाता

है:-

- क) पवन हंस पॉयलट गिल्ड
- ख) आल इंडिया पवन हंस हैलीकॉप्टर इंजीनियर्स गिल्ड
- ग) आल इंडिया सिविल एविएशन एम्पलाइज यूनियन, जिसमें पवन हंस लिमिटेड के सभी गैर तकनीकी कर्मचारी शामिल हैं।
- घ) सिविल एविएशन टेक्नीकल एम्पलाइज यूनियन, जिसमें पवन हंस लिमिटेड के तकनीकी कर्मचारी शामिल हैं।
- ङ) पवन हंस ऑफिसर्स वेलफेयर एसोसिएशन

पवन हंस लिमिटेड के क्रियाकलापों तथा नीतियों के संबंध में सभी यूनियनों/ गिल्ड / एसोसिएशन द्वारा महत्वपूर्ण भूमिका निभाई जाती है। सभी श्रेणियों का प्रतिनिधित्व सामूहिक तौर पर चयनित प्रतिनिधियों द्वारा किया जाता है तथा उनके द्वारा सामूहिक आधार पर प्रबंधन से मिलकर मामले सुलझाती हैं।

अधिकारी:

पवन हंस लिमिटेड के प्रबंधन दल के अधिकारी के निर्बाध एवं कार्यकुशल क्रियाकलापों के प्रति तथा विभिन्न प्रभागों के मध्य प्रभावी समन्वय के प्रति उत्तरदायी हैं। अधिकारी प्रबंधकीय वर्ग के कर्मचारी होते हैं तथा वे वित्त, लेखांकन, मानव संसाधन, कार्मिक प्रबंधन एवं औद्योगिक सम्पर्क, सूचना प्रौद्योगिकी इत्यादि के क्षेत्र में व्यावसायिक योग्यता प्राप्त होते हैं।

पॉयलट :

कम्पनी के पास विभिन्न पॉयलटों के लिए निम्नानुसार उच्च कौशल प्राप्त एवं अनुभवी पॉयलटों (प्रबंधकीय पॉयलट सहित) का कार्यबल है:

पॉयलटों से संबंधित विवरण
तालिका 2.6

डॉफिन एन एवं एन3	बेल 206 एल4	बेल407	एमआई-172	इक्यूरियल बी-3	प्रचालन एवं अनुरक्षण अनुबंध
97	03	12	12	06	12

कुल अनुमानित 150 पॉयलटों का कार्यबल कम्पनी में नियमित रूप से अथवा संविदा पर कार्यरत है। इनमें से अधिकांश पॉयलट वायु सेना एवं अन्य रक्षा सेवाओं से कम्पनी में लिए गए हैं। इन पॉयलटों को कम्पनी द्वारा प्रचालित किए जाने वाले हैलीकॉप्टरों के संबंध में अपतटीय / तटीय प्रचालनों का विविध अनुभव प्राप्त है। इन पॉयलटों की औसत आयु 46 वर्ष है तथा प्रारम्भ से अब तक इन्होंने सामूहिक रूप से दो लाख से अधिक घंटों की उड़ान पूरी कर ली है। यह विश्व भर में किसी भी प्रचालक द्वारा रिकार्ड में लिए गए उड़ान घंटों से अधिक है।

विमान अनुरक्षण अभियंता

अभियंताओं द्वारा विमान के निरीक्षण एवं अनुरक्षण की देखभाल के संबंध में विशेष क्रियाकलाप किए जाते हैं। वे विमान की संरक्षा के प्रति उत्तरदायी हैं तथा जब तक उनके द्वारा किसी विमान को उड़ान के लिए अनापत्ति नहीं दी जाती है तब तक कोई हैलीकॉप्टर उड़ान नहीं भर सकता है। नागर विमानन महानिदेशालय की अपेक्षाओं के अनुसार पवन हंस लिमिटेड के सभी पॉयलटों के लाइसेंस तथा हैलीकॉप्टर की देखभाल के लिए कौशल प्राप्त है। ये इंजीनियर निम्नानुसार विभिन्न प्रकार के हैलीकॉप्टरों पर कार्य करने के लिए योग्यता प्राप्त हैं:-

विमान अनुरक्षण इंजीनियरों से संबंधित विवरण

तालिका 2.7

ऑफिन एन एवं एन 3	बेल 206 एल 4 एवं बेल 407	एमआई-172	इक्यूरियल बी-3	प्रचालन एवं अनुरक्षण अनुबंध
61	10	12	5	10

तकनीकी कार्मिक

तकनीकी कर्मी अभियंताओं के सुपरवीजन में हैलीकॉप्टर पर कार्य करते हैं। इनमें से प्रत्येक के पास हैलीकॉप्टर पर कार्य करने के लिए प्रारम्भिक तकनीकी डिग्री तथा शैक्षणिक अर्हताएं होती हैं। हैलीकॉप्टर की उड़नयोग्यता का अनुरक्षण करने के लिए वे अत्यंत महत्वपूर्ण हैं तथा उनकी उत्पादकता उड़ान प्रचालनों के लिए हैलीकॉप्टरों की उपलब्धि से सीधे जुड़ी हुई है। तकनीकी कार्मिक कामगारों के ग्रेड में आते हैं तथा अन्य कामगारों की भांति परिलब्धियां एवं पारिश्रमिक दिया जाता है।

सहायक कर्मचारी

उपर्युक्त के अतिरिक्त, पवन हंस लिमिटेड के अन्य कर्मचारी सहायक कर्मचारी वर्ग के अंतर्गत आते हैं। इनमें प्रशासनिक कर्मचारी, सचिवालय कर्मचारी, ड्राइवर, चपरासी, विमान पर कार्य करने वाले गैर तकनीकी कर्मचारी इत्यादि शामिल हैं। ये कर्मचारी अपने कार्य का निर्बाध एवं कुशल निष्पादन करते हुए लाइन क्रियाकलापों के लिए सहायता प्रदान करते हैं।

2.5 औद्योगिक संबंध

पवन हंस लिमिटेड के सम्मुख औद्योगिक संबंध एक बहुत बड़ी चुनौती है। औद्योगिक संबंध से संबंधित विभिन्न मामले निम्नानुसार हैं:-

- क) प्रमुख मामला कर्मचारी समूह के मध्य उद्योग के अनुरूप वेतन समानता का है। उच्च तकनीकी एवं विशेषज्ञता प्राप्त कार्य की प्रकृति से इनके समूह को मोलभाव की अत्याधिक अच्छी स्थिति प्राप्त है। ऐसा विशेषकर उन कार्यों के लिए है जो "लाइसेंस" की श्रेणी में आती हैं।
- ख) तेल एवं गैस सेक्टर के उत्पाद कार्यों के लिए हैलीकॉप्टर से उड़ान करना शारीरिक श्रम एवं प्रतिरोधी पर्यावरण के कारण अत्याधिक जोखिम भरा है। इन कार्यों के लिए फिक्स्ड विंग विमानों की तुलना में अत्याधिक संख्या में लैंडिंग एवं टेक ऑफ करने होते हैं। तेल एवं गैस सेक्टर में हैलीकॉप्टर प्रचालन के लिए अपेक्षित अत्याधिक उच्च स्तर की निपुण तकनीकी विशेषज्ञता को ध्यान में रखते हुए पॉयलटों द्वारा फिक्स्ड विंग पॉयलटों से तुलनीय प्रतिफल की मांग की जाती है।

अन्य सेक्टरों से अपर्याप्त मांग के परिणामस्वरूप हैलीकॉप्टरों का इष्टतम उपयोग बाधित हो रहा है। पवन हंस लिमिटेड के सम्मुख अब अपने प्रचालनों के लिए अपने बेड़े को पर्याप्त रूप से नियोजित किए जाने का जोखिम उपस्थित है।

2.6 जोखिम प्रबंधन

उद्यम जोखिम प्रबंधन से प्रबंधन द्वारा जोखिमों का प्रबंधन किया जा सकता है कम्पनी से जुड़ी साख और उससे होने वाले अनुवर्ती परिणामों से बचाव किया जा सकता है। निगमित प्रबंधन रणनीतिक योजनाओं के जोखिम प्रबंधन के महत्व पर दूरदृष्टि के साथ विचार करना निदेशक मंडल / प्रबंधन के

प्रमुख दायित्वों का एक भाग है।

Safety

A Way of Doing Business

संरक्षा - व्यवसाय के लिए
अत्याधिक महत्वपूर्ण

संरक्षा प्रबंधन चक्र
संरक्षा नीति, संगठन, प्रक्रिया, मापन,
समीक्षा

पवन हंस में संरक्षा को सर्वोच्च स्थान प्राप्त है। हम अपने यात्रियों और अपनी सेवाओं के प्रति विश्वसनीयता के लिए निष्पादन के नए स्तर प्राप्त करने के लिए सदैव प्रयासरत रहते हैं। हमारे संरक्षा स्तर नागर विमानन अपेक्षाएं 145 तथा संरक्षा प्रबंधन प्रणाली सहित अन्य वैश्विक विमानन मानदंडों के अनुरूप हैं।
उच्च अर्हता प्राप्त अभियंता तथा तकनीकी कर्मचारी हेलीकॉप्टरों के विशाल बेड़े के अनुरक्षण के लिए सहायता प्रदान करते हैं। पवन हंस के पास मुंबई तथा दिल्ली में मरम्मत, ओवरहॉल, बैच चैक इत्यादि के लिए अपनी आधुनिक कार्यशालाएं हैं।

ऑडिट

Safety is 'Top

Priority' at Pawan

Hans. We continually strive

to reach new levels of

performance to ensure the safety of our

passengers and reliability of our

services. Our safety measures conform

to CAR 145 and other global aviation

norms including safety management

system.

Highly qualified engineers & trained

technical staff helps to maintain the large

fleet of helicopters. Pawan Hans have

own modern workshops located at

Mumbai and Delhi for repair, overhaul,

bench check etc.

Safety Management Cycle

Safety Policy

Review

Organisation

Audit

Measurement

Procedures



पवन हंस लिमिटेड
Pawan Hans Limited

(A Government of India Enterprise)

www.pawanhans.co.in

3.1 प्रचालनों का प्रारम्भ:

- क. पवन हंस लिमिटेड द्वारा अपने प्रचालन कम्पनी की स्थापना के एक वर्ष के भीतर दो वैस्टलैंड हैलीकॉप्टरों के साथ 6 अक्टूबर, 1986 से प्रारम्भ करते हुए विदेशी हैलीकॉप्टर प्रचालकों का स्थान लिया गया था तथा सितम्बर, 1987 तक पवन हंस लिमिटेड ओएनजीसी के जोखिम कार्यों से संबद्ध सभी कार्यों को कर सकने में सक्षम हुई थी जिससे विदेशी मुद्रा के बहिर्प्रवाह की बचत संभव हो पाई थी।
- ख. कम्पनी द्वारा प्रारंभिक स्तर पर तेल सेक्टर की मांग की पूर्ति को उच्च प्राथमिकता प्रदान की गई थी। तथापि, दुर्गम एवं कठिन क्षेत्रों के लिए हैलीकॉप्टर सेवाएं प्रदान करने जैसे अपने लक्ष्यों की पूर्ति के लिए कम्पनी द्वारा ऐसी विभिन्न राज्य सरकारों तथा संघ शासित प्रदेशों को पट्टे पर हैलीकॉप्टर प्रदान किए गए जिन्हें इनकी आवश्यकता अपने भौगोलिक क्षेत्र के कारण थी।
- ग. हैलीकॉप्टरों का प्रचालन जम्मू एवं कश्मीर के पर्वतीय क्षेत्रों के लिए किया गया तथा अंडमान निकोबार एवं लक्षद्वीप के लिए यात्रियों को आने जाने हेतु परिवहन सेवाएं प्रदान की गईं। पूर्वोत्तर क्षेत्र में सिक्किम, मेघालय, नागालैंड तथा मिजोरम के लिए भी सेवाएं प्रदान की गईं तथा इन क्षेत्रों के लिए हैलीकॉप्टर सेवाओं के माध्यम से कठिन पहाड़ी क्षेत्रों में लोगों की आवाजाही संभव हो सकी। श्री अमरनाथ जी तथा श्री केदारनाथजी तक लोगों की पहुंच स्थापित करने के लिए समयानुकूल नियमित हैलीकॉप्टर सेवाएं प्रारम्भ की गईं। पवन हंस लिमिटेड द्वारा ओएनजीसी, गेल, जीएसपीसी तथा एनटीपीसी इत्यादि जैसे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को हैलीकॉप्टर सेवाओं की सुलभता के माध्यम से महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह किया जा रहा है।

3.2 हैलीकॉप्टर बेड़ा:

पवन हंस लिमिटेड के पास प्रारम्भ में ब्रिटेन के मैसर्स वैस्टलैंड हैलीकॉप्टर्स लिमिटेड से प्राप्त 21 वैस्टलैंड डब्ल्यू-30 हैलीकॉप्टर तथा उनसे संबद्ध अतिरिक्त इंजन, पुर्जे एवं स्थल सहायता उपकरण इत्यादि थे। इसके अलावा फ्रांस के मैसर्स एयरोपैतिएल से खरीद किए गए 27 डॉफिन एस 365 एन हैलीकॉप्टर थे जिनमें 6 वीआईपी विन्यास वाले हैलीकॉप्टर भी शामिल थे जो बाद में राज्य सरकारों को स्थानांतरित कर दिए गए थे।

- क. विकास के क्रम में कम्पनी द्वारा वर्ष 2010-12 के दौरान 15 हैलीकॉप्टरों का और अधिग्रहण किया गया। कम्पनी के पास वर्तमान में 46 हैलीकॉप्टरों का मिश्रित बेड़ा होने के साथ साथ सीमा सुरक्षा बल के लिए 7 एएलएच (ध्रुव) हैलीकॉप्टरों का प्रचालन एवं अनुरक्षण भी किया जा रहा है:-

(i)	अपना बेड़ा डॉफिन एस ए 365 एन	-	18
	डॉफिन एस ए 365 एन3	-	17
	बेल 206 एल4 तथा 407	-	06
	एमआई-172	-	03
	एस 350 बी 3	-	02
(ii)	प्रचालन एवं अनुरक्षण अनुबंध		
	एएलएच ध्रुव	-	07

- ख. कम्पनी के प्रचालनात्मक बेड़े का बोर्ड वर्गीकरण अनुबंध - II में दिया गया है।

3.3 डॉफिन हैलीकॉप्टर्स

- क. डॉफिन हैलीकॉप्टर पिछले 5 वर्षों के प्रचालनों के दौरान पवन हंस लिमिटेड का मुख्य आधार रहे हैं तथा डॉफिन से अब 1.25 लाख घंटों की उड़ान तय की जा चुकी है। डॉफिन एसए 365 एन तथा एन3 हैलीकॉप्टर सर्वोत्कृष्ट उपकरणों से सुसज्जित हैं तथा ये दिन एवं रात्रि के दौरान वीएफआर तथा आईएफआर के समेकित प्रचालन कर सकने में सक्षम हैं।
- ख. इन हैलीकॉप्टरों का प्रवेश 1986-87 के दौरान प्रारम्भ हुआ था तथा धीरे धीरे फरवरी, 1988 तक कम्पनी को सभी हैलीकॉप्टर प्राप्त हो गए थे तथा इनका नियोजन तेल एवं गैर-तेल सेक्टरों में विभिन्न ग्राहकों के लिए किया गया था।

3.4 विमान बेड़ा उपयोग

- क. यह ध्यान दिए जाने योग्य है कि प्रारम्भिक संतुलन अवधि अर्थात् 1988 के पश्चात से बेड़े के नियोजन में अनवरत बढ़ोतरी हुई है। प्रतिशत के लिहाज से 1988-90 का 65% वर्ष 1990-92 में बढ़कर 73% तथा वर्ष 1995-96 में 80% हुआ था। कम्पनी के उड़ान घंटों में भी बढ़ोतरी हुई जो वर्ष 1986-87 के प्रारम्भिक लगभग 1,500 उड़ान घंटों की तुलना में वर्ष 2014-15 के उड़ान घंटों की रिकार्ड संख्या 30,000 हुई है।
- ख. वर्ष 2010-11 के पश्चात से डॉफिन बेड़े की तैनाती / नियोजन विवरण निम्नानुसार है :

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
हैलीकॉप्टर माह नियोजन	262	283	283	293	322
औसत मासिक नियोजन	22	24	24	24	27
उड़ान घंटे	24573	24650	24925	25257	26024
औसत मासिक उपयोग	2048	2054	2077	2105	2169

- ग. जैसा कि उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है कि वित्तीय वर्ष 2014-15 के दौरान पवन हंस लिमिटेड के उड़ान घंटे बढ़कर 26,024 घंटे तक पहुंच गए थे। वित्तीय वर्ष 2010-11 के पश्चात से प्रति हैलीकॉप्टर उड़ान घंटे (सम्पूर्ण बेड़ा) लगभग 770 हैं।

Trusted Fleet of 53 Helicopters

53 हैलीकॉप्टरों का विश्वसनीय बेड़ा - 35 डॉफिन एन एवं एन3
8 बेल 206एन4 / बेल 407 एवं बी 3 - 7 ध्रुव (एएलएच) प्रचालन एवं अनुरक्षण
3 एमआई-172



35 Dauphin N & N3



8 Bell 206L4 / Bell 407 & B-3



7 Dhruv (ALH) O&M



3 Mi-172

Flying High and Safe

with State-of-the-art Maintenance Workshops

अत्याधुनिक अनुरक्षण कार्यशालाओं के चलते
ऊंची एवं सुरक्षित उड़ान

पवन हंस लिमिटेड विभिन्न प्रकार के हेलीकॉप्टरों के लिए मरम्मत/ओवरहॉल / अनुरक्षण के लिए अर्हताप्राप्त एवं अनुभवी अभियंताओं तथा तकनीकी कर्मचारियों की सेवाओं के साथ नागर विमानन अपेक्षाएं 145 के अंतर्गत अनुमोदित संगठन है।

मुम्बई तथा दिल्ली में हमारी अत्याधुनिक कार्यशालाएं हैं जहां

- मुख्य रोटर ब्लेड शॉप
- कम्पोजिट मरम्मत शॉप
- इंजन शॉप
- संरक्षा शॉप
- बैटरी शॉप
- रेडियो शॉप
- सोप शॉप
- उपकरण शॉप
- इलैक्ट्रिकल शॉप की सेवाएं उपलब्ध हैं।

कम्पनी द्वारा भारत में विश्व श्रेणी की अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल की सेवाएं प्रदान करने की तैयारी की जा रही है।

Pawan Hans Ltd. is
CAR 145 approved
organisation with qualified &
experienced engineers and technical
repair / overhaul / maintenance of
different types of helicopters.

We have in-house state-of-the-art workshops at

Mumbai and Delhi that includes:

- Main Rotor Blade Shop
- Composite Repair Shop
- Engine Shop
- Safety Shop
- Battery Shop
- Radio Shop
- Soap Shop
- Instrument Shop
- Electrical Shop.

The company is bracing ahead for
setting up world class MRO in India.



पवन हंस लिमिटेड
Pawan Hans Limited

(A Government of India Enterprise)
www.pawanhans.co.in

3.5 अनुरक्षण

- (क) पवन हंस लिमिटेड द्वारा अनुरक्षण के लिए पर्याप्त अवसंरचना का विकास करने के लिए भारी निवेश किया गया है। वर्षों से कार्य करते हुए कम्पनी द्वारा ऐसी सक्षम एवं कार्यकुशल अनुरक्षण अवसंरचना का विकास किया जा सका है जिसमें अन्य प्रचालकों तथा एयरलाइनों को उपलब्ध करवाते हुए स्वतंत्र अनुरक्षण सुविधा केन्द्र के रूप में वाणिज्यिक दोहन करने की संभावनाएं हैं।
- (ख) किसी हेलीकॉप्टर के लिए एक वर्ष में औसतन 26/48 दिन अनुसूचित अनुरक्षण के लिए अपेक्षित होते हैं (प्रतिमाह 3-4 दिन) जिसमें प्रमुख नियमित अनुरक्षण भी शामिल है।
- (ग) पवन हंस लिमिटेड द्वारा अपने हेलीकॉप्टरों के अनुरक्षण का अधिकांश कार्य आंतरिक रूप से स्वयं किया जा सकता है। कम्पनी ने वर्षों के अभ्यास से डॉफिन बेड़े की अवसंरचना मरम्मत सहित प्रमुख टी निरीक्षण (500 घंटे) तथा जी निरीक्षण (5000 घंटे) करते हुए अत्याधिक विशेषज्ञता प्राप्त की है। इसके तकनीकी कार्मिकों ने भारत में बिना किसी बाह्य सहायता के पिछले तीन वर्षों के दौरान 20 हेलीकॉप्टरों का सफलतापूर्वक जी निरीक्षण किया है। पवन हंस लिमिटेड में लगभग 60 प्रतिशत पुर्जों / रोटेटिंग के परीक्षण तथा आंशिक मरम्मत की सुविधाएं उपलब्ध हैं। इसके परिणामस्वरूप कम्पनी की प्रत्यक्ष लागत के रूप में अत्याधिक बचत होने के साथ साथ हेलीकॉप्टरों की सुगम उपलब्धि होनी भी संभव हुई है।
- (घ) कम्पनी द्वारा अन्य पार्टियों के स्वामित्व वाले 5 हेलीकॉप्टरों के लिए अनुरक्षण सेवाएं भी प्रदान की जाती हैं। पवन हंस लिमिटेड द्वारा बेल हेलीकॉप्टरों के संबंध में प्रमुख निरीक्षण के लिए कस्टम सपोर्ट सुविधाओं की स्थापना भी की जा रही है।

Think of Business

Think of Pawan Hans

व्यवसाय करना चाह रहे हैं
तो पवन हंस हैं न

व्यावसायिक जगत की सेवा के लिए कम्पनी के पास विभिन्न आवश्यकताओं को पूरा करने में सक्षम 6 से 26 यात्रियों की क्षमता वाले हेलीकॉप्टरों का मिश्रित बेड़ा है। सभी हेलीकॉप्टर आधुनिक एवं उन्नत प्रौद्योगिकी से लैस हैं।

कम्पनी के पास उच्च अनुभव प्राप्त पायलट, इंजीनियर, तकनीशियन तथा कार्यकारी है जिनके द्वारा संरक्षित एवं विश्वसनीय सेवाओं का सुनिश्चय किया जाता है तथा कम्पनी द्वारा वैश्विक संरक्षा मानकों के अनुरूप संरक्षा मानक कार्यान्वित किए गए हैं।

Pawan Hans has a mix fleet of helicopters with seating capacity ranging from 6 to 26 passengers catering various needs of business world. All Helicopters are equipped with modern & advance technologies.

The company has highly experienced pilots, engineers, technicians and executives to ensure safe and reliable services and has implemented high safety standards in tune with the global safety norms.

चार्टर बुक करने के लिए
कॉल करें : 0120-2476700
ईमेल: mktg@pawanhans.co.in

To book a charter,
call: **0120-2476700**,
e-mail: mktg@pawanhans.co.in



पवन हंस लिमिटेड
Pawan Hans Limited

(A Government of India Enterprise)
www.pawanhans.co.in

4.1 ग्राहक प्रोफाइल एवं अपेक्षाएं

(क) तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड :

- (i) पवन हंस लिमिटेड की स्थापना ओएनजीसी की अपेक्षाओं की पूर्ति के लिए की गई थी जिसके प्रचालन मुम्बई हाई में विभिन्न अपतटीय स्थानों पर संकेद्रित हैं। पवन हंस लिमिटेड द्वारा मुम्बई में ओएनजीसी को हेलीकॉप्टर सेवाएं प्रदान करने के साथ साथ देश के विभिन्न स्थानों यथा पोरबंदर एवं राजामुन्द्री इत्यादि के लिए व्यक्तियों एवं सामान के लिए परिवहन की सेवाएं भी उपलब्ध करवाई जाती हैं।
- (ii) पवन हंस लिमिटेड का प्रमुख ग्राहक अभी भी ओएनजीसी है तथा पिछले 5 वर्षों के दौरान ओएनजीसी के लिए किए गए नियोजन का विवरण नीचे दिया गया है:-

पवन हंस लिमिटेड के व्यवसाय में ओएनजीसी का अंशभाग

तालिका 4.1

वर्ष	कुल उड़ान घंटे	ओएनजीसी अंशभाग
वित्त वर्ष 2010-11	32175	15561
वित्त वर्ष 2011-12	29892	16224
वित्त वर्ष 2012-13	30310	13961
वित्त वर्ष 2013-14	30625	12494
वित्त वर्ष 2014-15	29617	12512

(ख) अन्य ग्राहक

- (i) **तेल सेक्टर:** पवन हंस लिमिटेड के तेल सेक्टर के ग्राहकों में अपतटीय खनन क्रियाकलापों के लिए हार्डी ऑयल एनर्जी/ जीएसपीसी, बीजी तथा पाइपलाइन निगरानी के लिए ऑयल इंडिया एवं गेल हैं।
- (iii) **गैर तेल सेक्टर :** अपतटीय प्रचालनों के अन्य ग्राहकों में लक्षद्वीप, अंडमान एवं निकोबार शासन है जिसके डॉफिन हेलीकॉप्टर का उपयोग लोगों को लाने ले जाने तथा पर्यटन को बढ़ावा देने के उद्देश्य से अंतर-द्वीपीय परिवहन के लिए किया जाता है। अन्य ग्राहकों में विभिन्न राज्य सरकारें शामिल हैं जिनके द्वारा हेलीकॉप्टर का उपयोग वीआईपी / यात्री परिवहन के लिए किया जाता है। कम्पनी द्वारा वर्ष 2010-11 के दौरान डॉफिन एन3, एमआई-172 एवं एएस 350 बी3 हेलीकॉप्टरों का अधिग्रहण किया गया है जिनका उपयोग ओएनजीसी, गेल एवं पूर्वोत्तर राज्यों द्वारा किया जा रहा है। पवन हंस लिमिटेड द्वारा अपने विमान चार्टर सेवाओं के लिए भी उपलब्ध करवाए जाते हैं।

(ग) प्रचालनात्मक एवं अनुरक्षण सम्पर्क

पवन हंस लिमिटेड द्वारा सीमा सुरक्षा बल (गृह मंत्रालय) तथा एचएएल से संबंधित 7 हेलीकॉप्टरों का प्रचालन एवं अनुरक्षण किया जाता है।

4.2 विद्यमान बेड़ा नियोजन

31 अप्रैल, 2015 की स्थिति के अनुसार नियोजित हेलीकॉप्टर बेड़ा निम्नानुसार ग्राहक प्रोफाइल दर्शाता है:

पवन हंस लिमिटेड का ग्राहक प्रोफाइल

तालिका 4.2

क्र. सं.	ग्राहक	बेस	हेलीकॉप्टर प्रकार	संख्या
पश्चिम क्षेत्र के अध्याधीन प्रचालन				
क	तेल सेक्टर (अपतटीय)			
i)	ओएनजीसी	मुम्बई (उत्पादन कार्य)	डॉफिन एन 3	7
		मुम्बई (कर्मि दल परिवर्तन)	डॉफिन एन 3	1
		राजामुन्दरी	डॉफिन एन 3	2
ii)	जीएसपीसी	राजामुन्दरी	डॉफिन एन 3	1
ख.	गैर तेल सेक्टर			
i)	लक्ष्यद्वीप	कवारती	डॉफिन एन	2
ii)	महाराष्ट्र	गढ़चिरोली	डॉफिन एन	1
उत्तरी क्षेत्र के अध्याधीन प्रचालन				
i)	अंडमान एवं निकोबार	पोर्ट ब्लेयर	डॉफिन एन	4
ii)	गेल	बड़ोदा	एएस 350B3/बेल 407	1 (एएस 350 बी39/4/ 2015 तक जिन्हें 10/4/2015 को बेल 407
iii)	एनटीपीसी	दिल्ली	डॉफिन एन 3	1

iv)	उड़ीसा सरकार	भुवनेश्वर	डॉफिन एन	1
v)	हिमाचल	शिमला	एमआई-172	1
vi)	केदारनाथ	फाटा	एएस 350 बी3	1 (30/4/2015 से सेवा प्रारम्भ)
पूर्वी क्षेत्र के अध्याधीन प्रचालन				

i)	सिक्किम	गंगटोक	बेल 407	1
ii)	त्रिपुरा	अगरतला	डॉफिन	1
iii)	गृह मंत्रालय	गुवाहाटी	डॉफिन एन	1
iv)	मेघालय	गुवाहाटी	डॉफिन एन 3	1
v)	मिजोरम	आइजल	डॉफिन एन	1
vi)	अरुणाचल प्रदेश	इटानगर	एमआई-172	1
		नाहरलगुन	डॉफिन एन 3	1
vii)	पश्चिम बंगाल	कोलकाता	डॉफिन एन	1
viii)	चार्टर	गुवाहाटी	बेल 206 एल 4	1 -चार्टर इत्यादि के लिए पूर्वी क्षेत्र में अतिरिक्त
प्रचालन एवं अनुरक्षण अनुबंध (उत्तरी क्षेत्र के अध्याधीन)				
i)	गृह मंत्रालय (सीमा सुरक्षा बल)	रायपुर / बंगलौर / अगरतला/रांची	ध्रुव	6
ii)	एचएएल	कोरापुट	ध्रुव	1

4.3 सेवा मूल्य :

- क. पवन हंस लिमिटेड द्वारा प्रदान की जाने वाली अपनी सेवाओं के मूल्य लागतोपरि मार्जिन के आधार पर निर्धारित किए जाते हैं। तदनुसार, ग्राहक द्वारा हैलीकॉप्टर के किराए के प्रभार के रूप में मासिक आधार पर नियत न्यूनतम प्रभार तथा संबंधित माह के दौरान हैलीकाप्टर से उड़ान किए गए घंटों की संख्या के लिए परिवर्ती प्रभार चुकता करना होता है।
- ख. पवन हंस लिमिटेड द्वारा लागत अनुसूची का निर्धारण ग्राहकों को उद्धृत किए जाने वाले मूल्यों के आधार पर किया जाता है। ओएनजीसी के मामले में पवन हंस लिमिटेड द्वारा विशेष रूप से नियत प्रभारों तथा परिवर्ती प्रभारों पर 10% का लाभ मार्जिन प्रभारित किया जाता है। उपर्युक्त लागतों के आधार पर पवन हंस लिमिटेड द्वारा इसी प्रकार के लागत उद्धरण अपने अन्य ग्राहकों के लिए भी प्रभारित किए जाते हैं।
- ग. तथापि, अन्य प्रचालकों के प्रवेश तथा अत्याधिक प्रतिस्पर्द्धा के परिणामस्वरूप पवन हंस लिमिटेड द्वारा बाजार में प्रतिस्पर्द्धी स्थिति बनाए रखने के लिए अपनी मूल्य संरचना में संशोधन किए गए हैं।

4.3 **बदलता परिदृश्य:**

- क. संस्थापना के पश्चात से ही पवन हंस लिमिटेड द्वारा ओएनजीसी की अपेक्षाओं की पूर्ति की जा रही है तथा यह सेवा भारी हैलीकॉप्टरों की आवश्यकता होने पर अन्य निजी प्रचालकों से अनुबंध करके भी की गई है। तथापि, वित्त वर्ष 1998 में पवन हंस लिमिटेड की सेवाएं बाधित होने के कारण ओएनजीसी की चार्टिंग नीति में कुछ परिवर्तन किए गए थे। ओएनजीसी द्वारा

भारी ड्यूटी के हेलीकॉप्टरों के नियोजन के लिए वैश्विक निविदा आमंत्रित की गई जिसे पवन हंस लिमिटेड के माध्यम से परिचालित नहीं किया गया जबकि पवन हंस लिमिटेड ने ओएनजीसी की अपेक्षाओं की पूर्ति के लिए ही ऐसे हेलीकॉप्टर खरीद किए थे।

- ख. इस नए परिदृश्य से पवन हंस लिमिटेड के व्यवसाय पर विपरीत प्रभाव पड़ना प्रारम्भ हुआ है तथा इसका बाजार अंश कम हुआ है। पवन हंस लिमिटेड द्वारा अपने विमानों के प्रयोग के लिए तदनुसार पर्यटन एवं चार्टर सेवाओं जैसे बाजार खंडों की ओर रूख किया गया है। इस खंड में कम्पनी द्वारा कुछ ऐसे विशिष्ट क्षेत्रों की पहचान की गई है जहां बेड़े के नियोजन की पर्याप्त संभावनाएं उपलब्ध हैं। जिन क्षेत्रों के संबंध में प्रबंधन द्वारा सक्रिय विचार किया जा रहा है उनमें हेली-तीर्थयात्रा, पर्यटन, अंटार्कटिका, हिमाचल प्रदेश में हेलीस्किंग तथा सीप्लेन, छोटे फिक्स्ड विंग प्रचालन की विविधता तथा हेलीपोर्ट /हैलीपैड जैसी अवसंरचनाओं का विकास किया जाना शामिल हैं

पवन हंस लिमिटेड का पिछले पांच वर्ष के दौरान वित्तीय निष्पादन नीचे तालिका में दिया गया है :-

पवन हंस लिमिटेड का पूर्व वित्तीय विवरण

विवरण	वित्त वर्ष 2010-11	वित्त वर्ष 2011-12	वित्त वर्ष 2012-13	वित्त वर्ष 2013-14	वित्त वर्ष 2014-15
प्रचालनात्मक आय	413.03	413.54	456.43	516.26	527.38
गैर-प्रचालनात्मक आय	17.44	24.61	25.62	26.79	13.99
कुल आय	430.47	438.15	482.05	543.05	541.37
कुल व्यय	330.19	362.29	351.81	376.84	392.97
ईबीडीआईटी	82.84	51.25	104.62	139.42	134.41
कर पश्च लाभ	18.50	(10.35)	11.70	38.57	43.40
इक्विटी पूंजी	245.62	245.62	245.62	245.62	245.62
मूर्त सकल आस्तियां	485.38	475.57	484.53	513.84	646.83
शुद्ध मार्जिन (%)	20%	12%	23%	27%	25%
सकल मार्जिन (%)	4%	-3%	3%	7%	8%
आरओएनडब्ल्यू (%)	4%	-2%	2%	8%	8%
प्रति शेयर आय (रुपए)	753	-421	476	1570	1767
कर पश्च लाभ (%) पर 20% लाभांश	-	-	3.24	7.71	

5.1 आय

पवन हंस लिमिटेड की आय की प्राप्ति के तीन स्रोत हैं यथा किराया सेवा, अनुरक्षण आय एवं ब्याज आय। पिछले पांच वर्षों की आय का संक्षिप्त ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

आय के स्रोत: विकास एवं संक्षिप्त विवरण

विवरण	वित्त वर्ष 2010-	वित्त वर्ष 2011-12	वित्त वर्ष	वित्त वर्ष	वित्त वर्ष 2014-15
किराया सेवा	386.46	387.78	431.48	489.65	500.73
अनुरक्षण / अन्य आय	26.57	25.75	24.95	26.61	26.65
ब्याज / अन्य आय	17.44	24.61	25.62	26.79	13.99
कुल आय	430.47	438.14	482.05	543.05	541.37
किराया सेवा में विकास	-	0.3%	11%	13%	2.3%
ब्याज / अन्य आय में विकास	-	41%	4%	5%	-48%
कुल आय में विकास	-	2%	10%	13%	-0.3%

अपने स्वामित्व वाले बेड़े के प्रचालन से आय: यह आय पवन हंस लिमिटेड की प्रचालनात्मक आय का 95 % (प्रचालन एवं अनुरक्षण अनुबंध की आय सहित) है।

संस्थापना के पश्चात से पवन हंस लिमिटेड का प्रचालन राजस्व निरंतर बढ़ा है (पिछले 5 वर्षों के दौरान कम्पनी की मिश्रित वार्षिक विकास दर 6% है) ।

आय में हुई गिरावट का प्रमुख कारण पवन हंस लिमिटेड का पुराना बेड़ा है जिनमें मुख्यतः डॉफिन तथा बेल 206 एल4 हैलीकॉप्टर है जिनके कारण अत्याधिक डाउन टाईम एवं विमानों के नियोजन का उत्कृष्टता से कम उपयोग हो सका है। इसके अलावा, पवन हंस लिमिटेड का ओएनजीसी के साथ हैलीकॉप्टरों की सेवा के अंशभाग में काफी गिरावट आने से विमानों का उपयोग कम हो पाया है। पवन हंस लिमिटेड को विभिन्न ग्राहकों द्वारा श्रेष्ठता के मानदंड स्थापित किए जाने के कारण पर्याप्त मांग एवं भुगतान क्षमता वाले वैकल्पिक क्षेत्र एवं सेक्टर में अतिरिक्त हैलीकॉप्टर नियोजित करने में सफलता प्राप्त नहीं हो पाई है।

क. **अनुरक्षण तथा प्रचालन से आय :** पवन हंस लिमिटेड को इसके अतिरिक्त अन्य हैलीकॉप्टर प्रचालकों के लिए किए गए प्रचालन एवं अनुरक्षण अनुबंधों से आय प्राप्त होती है। पवन हंस लिमिटेड द्वारा अन्य प्रचालकों के साथ हैलीकॉप्टरों के अनुरक्षण एवं मरम्मत किए जाने के साथ साथ अन्य प्रचालकों के हैलीकॉप्टर प्रचालन के लिए ग्राहकों से अनुबंध भी किए जाते हैं।

इससे प्राप्त होने वाली प्रचालनात्मक आय का लगभग 5% भाग है।

ख. **अन्य आय:** पवन हंस लिमिटेड द्वारा पिछले वर्षों के दौरान उत्पन्न नकद शेष में से निवेश, ऋण तथा अग्रिमों एवं नकद तथा बैंक जमा का पोर्टफोलियो निर्मित किया गया है। इस पोर्टफोलियो के माध्यम से ब्याज एवं लाभांश के रूप में आय के नियमित स्रोत स्थापित हुए हैं।

ऋण एवं अग्रिम में सार्वजनिक वित्तीय संस्थानों एवं सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के साथ किए गए अंतः-निगमित जमा शामिल हैं। ये निवेश पोर्टफोलियो प्रबंधन योजनाओं तथा सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम बांड के अंतर्गत हैं। नकद एवं बैंक शेष/ जमा में राष्ट्रीयकृत बैंकों में सावधि जमा, बैंकों की जमा योजनाओं के प्रमाण पत्र के अंतर्गत किए गए जमा तथा जमा शामिल हैं (चालू खाते तथा नकदी शेष में)।

कुल पोर्टफोलियो में से पिछले सात वर्षों के दौरान जमा पर बाजार ब्याज दर के अनुसार औसत मुनाफे का विवरण नीचे दिया गया है:-

विवरण	औसत मुनाफा पोर्टफोलियो
वित्त वर्ष 2010-11	6.84%
वित्त वर्ष 2011-12	9.01%
वित्त वर्ष 2012-13	9.63%
वित्त वर्ष 2013-14	10.35%
वित्त वर्ष 2014-15	10.40%

वर्ष 2001 तक यह आय कुल आय का 30% महत्वपूर्ण भाग हुआ करती थी जो वर्ष 2007 में घटकर 12% हुई तथा वर्तमान में यह पवन हंस लिमिटेड की कुल आय का 2% है। इसका प्रत्यक्ष योगदान कम्पनी की आधार रेखा में रहा है तथा वर्ष 2006-07 तक यह कम्पनी के लिए राजस्व का मुख्य स्रोत हुआ करती थी।

पिछले वर्षों के दौरान पवन हंस लिमिटेड के अन्य आय के घटक में निरंतर वृद्धि हुई है जबकि प्रचालन आय कुल आय के प्रतिशत की तुलना में कम हुई है।

5.2 **लागत**

पिछले पांच वर्षों के दौरान पवन हंस लिमिटेड की विभिन्न लागतों का आनुपातिक विवरण नीचे दिया गया है:

पवन हंस लिमिटेड का लागत प्रोफाइल

विवरण	वित्त वर्ष 2010-	वित्त वर्ष	वित्त वर्ष	वित्त वर्ष 2013-14	वित्त वर्ष 2014-
प्रचालनात्मक व्यय	44.43	40.97	40.82	64.42	50.54
अनुरक्षण व्यय	101.61	108.57	90.67	104.37	119.88
कर्मचारी लागत	121.47	135.93	149.06	148.99	152.56
बीमा लागत	9.30	18.1	23.63	18.61	11.94
अन्य व्यय	53.38	58.73	47.64	40.45	58.05
मूल्य हास	46.53	60.3	73.79	79.71	62.9
ब्याज लागत	6.17	14.46	28.51	31.81	17.49
कुल व्यय	382.89	437.06	454.12	488.36	473.36
प्रचालनात्मक व्यय/कुल लागत	12%	9%	9%	13%	11%
अनुरक्षण/कुल लागत	27%	25%	20%	21%	25%
कर्मचारी/कुल लागत	32%	31%	33%	31%	32%
बीमा/कुल लागत	2%	4%	5%	4%	3%
मूल्यहास /कुल लागत	12%	14%	16%	16%	13%

हैलीकॉप्टर प्रचालन व्यय: यह व्यय प्रत्यक्ष व्यय है जो हैलीकॉप्टरों के प्रचालन से संबंधित है तथा इसमें ईंधन तथा दिक्कचालन प्रभार, निर्णीत हर्जाना, हैलीकॉप्टरों के पट्टा प्रभार तथा अन्य प्रचालनात्मक व्यय शामिल हैं। वित्तीय वर्ष 2014-15 तक यह लागत कुल लागत का 34% हुआ करती थी। तथापि, वित्तीय वर्ष 2010-11 में प्रत्यक्ष लागत कुल व्ययों का केवल 38% रही है।

क. **हैलीकॉप्टर अनुरक्षण व्यय:**

- (i) यह व्यय कम्पनी के लिए अत्याधिक महत्वपूर्ण घटक है तथा यह विमान की अनुरक्षण लागतों से सम्बद्ध है। विमान की आयु तथा प्रकार के अनुसार हैलीकॉप्टर के अनुरक्षण का व्यय परिवर्तनीय होता है। तथापि, इस प्रभाव को समानता के स्तर पर लाने के लिए पवन हंस लिमिटेड द्वारा निर्माता की विनिर्दिष्ट अनुसूचित अनुरक्षण अवधि के दौरान अनुरक्षण के प्रावधान किए गए हैं। ये प्रावधान वर्षों के दौरान हैलीकॉप्टरों द्वारा उड़ान किए गए वास्तविक घंटों तथा प्रति उड़ान घंटे की तकनीकी मरम्मत अनुमान लागत पर आधारित हैं। प्रत्येक प्रकार के हैलीकॉप्टर के लिए तकनीकी अनुमान निर्माता / अन्य स्रोतों से उपलब्ध किए जाते हैं।
- (ii) इस शीर्ष के अंतर्गत प्रभारित किए जाने वाले अन्य व्ययों में मालभाड़ा, परिवहन, संचलन प्रभार तथा विलंबन शुल्क, मालढुलाई, भंडारण, रोटेब्ल्स, मरम्मत तथा भंडार बढ़ा शामिल हैं।
- (iii) **कर्मचारी लागत:** पवन हंस लिमिटेड की कर्मचारी लागत से सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम के रूप में कम्पनी की स्थिति की मिश्रित छवि प्रदर्शित होती है। वित्तीय वर्ष 1994 में मात्र 7 प्रतिशत की लागत से बढ़कर यह लागत वित्तीय वर्ष 1998 में कुल खर्चों का 26% तथा वर्ष 2014 में 30% हुई है। तुलनात्मक मापदंड के अनुसार भारतीय विमानन उद्योग की औसत कर्मचारी लागत 18% है जबकि इसका वैश्विक औसत 24% है। अधिक कर्मचारी होने तथा असंतुलित पारिश्रमिक के कारण ये लागते काफी बढ़ी हैं।

कम्पनी की विभिन्न यूनियनों की अनवरत मांगों, दबाव तथा हड़तालों के कारण प्रबंधन को पारिश्रमिक के स्तर बढ़ाने पड़े हैं जिसके परिणामस्वरूप नियत लागतों में बढ़ोतरी हुई है।

बीमा: पवन हंस लिमिटेड द्वारा अपने हैलीकॉप्टरों, पॉयलटों तथा कलपुर्जा सहित अपनी परिसम्पतियों के बीमा पर अपने कुल व्ययों का लगभग 4-5% व्यय करना पड़ता है। यद्यपि निरपेक्ष रूप में इन

लागतों में कमी आई है तथा संगठनात्मक स्तर पर एस.एम.एस. का कार्यान्वयन किए जाने के कारण पिछले 3 वर्षों से बीमा प्रीमियम निचले स्तर पर है।

- (iv) **मूल्यहास:** कम्पनी द्वारा कम्पनी विधि बोर्ड की लागू दरों पर मूल्यहास प्रभारित किया जा रहा है। उपर्युक्त के आधार पर हैलीकॉप्टरों का डॉफिन बेड़ा, जो कि कुल परिसम्पतियों के मूल भाग में सबसे बड़ा है, का पूर्ण मूल्यहास वर्ष 2002 में तथा उसके पश्चात वर्ष 2010 में कर लिया गया था। इसके अलावा, नए कम्पनी अधिनियम, 2013 के अंतर्गत हैलीकॉप्टरों के बढ़ाए गए प्रयोज्य जीवन के कारण मूल्यहास प्रभारों में कमी आई है।
- (v) **अन्य व्यय :** पिछले कुछ वर्षों के दौरान व्यय परिवर्तित हुए हैं जो कम्पनी पर विविध व्ययों एवं नियत लागतों से संबंधित हैं। इन व्ययों में संदेहास्पद बट्टे के लिए किए गए अत्याधिक प्रावधान के कारण वित्तीय वर्ष 1997 में बढ़ोतरी हुई थी। वित्तीय वर्ष 1998 में ये व्यय कुल व्यय का 11% हुआ करते थे जबकि अब ये कुल व्ययों का 12% हैं।

5.3 लाभ:

क. प्रचालन लाभ: कर्मचारी लागत, अनुरक्षण व्यय तथा विमानों के प्रयोग जैसे विभिन्न प्रकार के कारकों के कारण पवन हंस लिमिटेड का प्रचालन लाभ मार्जिन घटता बढ़ता रहा है। जैसा कि पहले उल्लेख किया जा चुका है पवन हंस लिमिटेड द्वारा लाभ एवं हानि लेखा में अनुरक्षण लागत के लिए किए गए प्रावधान वर्ष के दौरान भुगतान आधार पर वास्तविक लागत से अधिक रहे हैं। तदनुसार, यदि प्रावधान की गई राशि को पलट दिया तथा व्यय की गई वास्तविक लागत को लाभ एवं हानि लेखा में लिया जाए तो पवन हंस लिमिटेड की लाभप्रदता एवं स्थिरता नीचे दर्शाए अनुसार बढ़ जाएगी :

जैसा कि उपर्युक्त से देखा गया है कि यदि वास्तविक अनुरक्षण व्यय को लाभ एवं हानि लेखा में प्रभारित किया जाए तो ऐसा करने से पवन हंस लिमिटेड के प्रचालन मार्जिन में बढ़ोतरी होती है।

5.4 तुलन पत्र – परिसम्पतियां

क. **अचल परिसम्पतियां:** पवन हंस लिमिटेड की अचल परिसम्पतियां मुख्यत हैलीकॉप्टर (90%) है तथा वित्त वर्ष 2009-10 में इनकी राशि 428.87 करोड़ रुपए है। तत्पश्चात, नए अधिग्रहणों के कारण नेट ब्लॉक में निरंतर वृद्धि हुई है जो कि वर्तमान में 933.94 करोड़ रुपए (प्रति पर पूंजीगत कार्य एवं मूर्त आस्तियों सहित) है।

ख. **चालू परिसम्पतियां :** इसमें ब्याज/उत्पन्न ब्याज, मालसूचियां एवं ऊपर पहले से ही इनकी प्रकृति के अनुसार शामिल किए जा चुकी नकदी एवं बैंक शेष तथा ऋण एवं अग्रिम के साथ साथ विविध देनदार शामिल हैं। इन परिसम्पतियों में विशेष परिवर्तन नहीं हुआ है तथा ये पवन हंस लिमिटेड की अन्य अचल परिसम्पतियों एवं व्यवसाय के अनुरूप हैं।

5.5 तुलन पत्र – देयताएं:

- क. **शेयरधारकों की निधियां:** भारत सरकार तथा ओएनजीसी द्वारा किया गया 50 करोड़ रुपए का प्रारम्भिक योगदान वित्तीय 1993 तक इक्विटी पूंजी के रूप में माना जाता था तथा ऋणों में परिवर्तित किए जाने के पश्चात वर्तमान में यह 256.62 करोड़ रुपए है।
- ख. **आरक्षित निधि एवं अतिशेष:** पवन हंस लिमिटेड द्वारा अपरिवर्तवादी लाभांश नीति का अनुसरण करते हुए धीरे धीरे निम्नानुसार आरक्षित निधियों का निर्माण किया गया है। वित्तीय वर्ष 2013-14 की स्थिति के अनुसार कम्पनी के पास 268.22 करोड़ रुपए की संचित आरक्षित निधि है।
- ग. **विद्यमान देयताएं:** पवन हंस लिमिटेड की विद्यमान देयताओं में मुख्यतः केन्द्र सरकार के प्रति ऋण

देयताएं हैं। भारत सरकार द्वारा यह ऋण पवन हंस लिमिटेड को वैस्टलैंड हैलीकॉप्टरों के अधिग्रहण के लिए दिया गया था तथा इसकी राशि 471.22 करोड़ रुपए है।

- घ. **प्रावधान:** पवन हंस लिमिटेड द्वारा अनुरक्षण के लिए अनुरक्षित किए गए प्रावधान वित्तीय वर्ष 2013-14 की स्थिति के अनुसार प्रावधानों के बड़े भाग का 82.85 करोड़ रुपए है।

अध्याय – VI:: स्वॉट (शक्तियां, अशक्तियां, अवसर एवं जोखिम) विश्लेषण

पवन हंस लिमिटेड अपने मिश्रित 46 हैलीकॉप्टरों के बेड़े के साथ विश्वसनीय प्रचालनों के लिए जानी जाने वाली भारत की विख्यात हैलीकॉप्टर कम्पनी है। तथापि, इसके सम्मुख ग्राहकों की अप्रत्याशित मांगों को पूरा करने की अनेकों चुनौतियां हैं। पवन हंस द्वारा प्रचालन परिवेश का विश्लेषण किया गया है। ऐसा करने के लिए जिस पारम्परिक उपकरण का प्रयोग किया गया है वह स्वॉट (शक्तियां, अशक्तियां, अवसर एवं जोखिम) विश्लेषण है। इसी प्रकार शक्तियां एवं अशक्तियां किसी भी संगठन से सम्बद्ध आंतरिक कारक होते हैं।

6.1 शक्तियां :

- क. प्रवर्तन लाभ : पवन हंस लिमिटेड भारत में वाणिज्यिक हैलीकॉप्टर सेवाओं का पथ प्रदर्शक है तथा अपतटीय प्रचालनों के लिए इसके द्वारा उल्लेखनीय तकनीकी विशेषज्ञता विकसित की गई है।
- ख. पवन हंस लिमिटेड को इस उद्योग में सर्वोच्च स्थान प्राप्त है जिससे भारतीय उद्योग की भावी आवश्यकताओं की पूर्ति करने का इसे सामर्थ्य प्राप्त है।
- ग. कम्पनी के साथ उच्च अनुभव प्राप्त हैलीकॉप्टर पायलट तथा तकनीकी कार्मिक कार्यरत हैं।
- घ. देश में अतुलनीय पूर्णतः विकसित अनुरक्षण अवसंरचना सुविधाएं उपलब्ध हैं।
- ङ. ओएनजीसी कम्पनी के अंशधारक तथा भागीदार हैं जिससे पवन हंस लिमिटेड को प्रस्तुत की जाने वाली सेवाओं के लिए वरीयता उपलब्ध है।
- च. एक सरकारी संगठन होने के कारण इसकी सेवाएं सरकारी ग्राहकों के लिए अपेक्षाकृत सुगम हैं।
- छ. पवन हंस लिमिटेड द्वारा 10% से अधिक शुद्ध प्रचालन लाभ मार्जिन प्राप्त किया जाता है तथा विश्व भर में केवल कुछ ही ऐसे प्रचालक वास्तविक व्यय तथा निर्धारित लागतों में समायोजन करके इतना लाभ अर्जित करने में सफल हुए हैं।

6.2 अशक्तियां

- क. एक ऐसे उद्योग में जहां समय एवं कार्यकुशल सेवाएं सफलता का प्रमुख घटक हैं वहां पवन हंस लिमिटेड को औद्योगिक संबंध से संबंधित अत्याधिक समस्याओं से जूझना पड़ रहा है। इसके परिणामस्वरूप इसका व्यवसाय प्रतिस्पर्धियों के पास जा रहा है। कार्य में नियमित खलल आने के पश्चात भी यह मामला अभी सुलझ नहीं पाया है।
- ख. स्वतंत्र निर्णय निर्धारण तथा प्रतिनिधित्व की कमी: पवन हंस लिमिटेड एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है तथा इसके निर्णय निर्धारण लोकतांत्रिक राज्य व्यवस्था द्वारा दिए जाने वाले आदेशों के अनुसार लिए जाते हैं। इस आवश्यकता के कारण पवन हंस लिमिटेड की त्वरित निर्णय ले सकने वाली लोचक प्रबंधन नीतियों को अंगीकार करने की क्षमता प्रभावित होती है।
- ग. अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक के अलावा अन्य कोई कार्यात्मक निदेशक न होने के कारण निर्णय निर्धारण की प्रक्रिया बाधित होती है।
- घ. पवन हंस लिमिटेड एक एकल ग्राहक अर्थात् ओएनजीसी एवं राज्य सरकारों पर निर्भर रहने वाली कम्पनी है तथा इसके द्वारा वैकल्पिक बाजार का विकास नहीं किया जा सका है जिसके कारण इसके सम्मुख उच्च प्रचालनात्मक जोखिम हैं।

- ड. लागत आधारित मूल्य निर्धारण के परिणामस्वरूप प्रचालनात्मक सुधारों के प्रति प्रोत्साहन प्रभावित हुआ है। वस्तुतः पवन हंस लिमिटेड द्वारा अपनी कुछ अक्षमताएं मूल्य निर्धारण के माध्यम से अपने ग्राहकों को आगे सरकाई जा रही हैं।
- च. पवन हंस लिमिटेड द्वारा अंगीकार की गई नेटवर्क प्राइसिंग अर्थात् किए गए निष्पादन के स्थान प्रयोग में लाए जाने वाले हेलीकॉप्टर के स्वरूप के अनुसार मूल्यों का निर्धारण किए जाने से कुछ क्षेत्रों में पवन हंस लिमिटेड के मूल्यों के प्रति प्रतिस्पर्धा बढ़ी है।
- छ. वैश्विक मानकों के साथ तुलना में पवन हंस लिमिटेड की प्रचालन लागतें काफी अधिक हैं। इन उच्च लागतों के बावजूद भी पवन हंस लिमिटेड के पास ऐसी प्रभावी सूचना प्रणाली नहीं है जिससे ऐसी लागतों की नियमित निगरानी की जा सके तथा प्रबंधन को समस्याओं के निदान के लिए अपेक्षित एमआईएस उपलब्ध करवाई जा सके।
- ज. पवन हंस लिमिटेड में प्रति हेलीकॉप्टर 20 कर्मचारी कार्यरत हैं जो कि प्रति हेलीकॉप्टर 5-6 के वैश्विक औद्योगिक औसत से काफी अधिक हैं। विश्व भर में किसी हेलीकॉप्टर सेवा प्रदाता कम्पनी के कर्मचारियों में पॉयलटों तथा तकनीकी कार्मिकों का बाहुल्य होता है। पवन हंस लिमिटेड में प्रति हेलीकॉप्टर पॉयलट एवं तकनीकी कार्मिकों का प्रतिशत वैश्विक उद्योग मानकों से अधिक है। इसके अलावा, अंतर्राष्ट्रीय मानकों में की गई प्रस्तावना से हटकर गैर-तकनीकी कर्मचारियों की संख्या अत्याधिक है।

6.3 अवसर

- क. विश्व भर में वाणिज्यिक हेलीकॉप्टरों के राजस्व का 36% भाग तेल एवं गैस सेक्टर से प्राप्त होता है। भारत में ओएनजीसी हेलीकॉप्टर सेवाओं का सबसे बड़ा ग्राहक है तथा पवन हंस लिमिटेड द्वारा उनके प्रचालनों के लिए उल्लेखनीय विशेषज्ञता प्राप्त कर ली गई है जिसका दोहन भविष्य में उत्तरजीविता के लिए सेवाएं प्रदान करते हुए किया जाना है।
- ख. पवन हंस लिमिटेड के पास पूर्ण विकसित अनुरक्षण अवसंरचना उपलब्ध होने के कारण भारत में हेलीकॉप्टर उद्योग का विकास होने के साथ साथ पवन हंस को अनुरक्षण अनुबंधों की प्राप्ति से आकर्षक व्यावसायिक अवसर प्राप्त हो सकेंगे।
- ग. भारत में पर्यटन बाजार की ओर बिलकुल भी ध्यान नहीं दिया गया है तथा विशेष रूप से अगले 5 वर्षों में पर्यटन सेक्टर के लिए संभावित 7-8% वार्षिक विकास दर को ध्यान में रखते हुए इस बाजार का दोहन किया जा सकता है।
- घ. पवन हंस लिमिटेड द्वारा हेलीकॉप्टर प्रचालनों के क्षेत्र में उल्लेखनीय विशेषज्ञता हासिल की गई है जिसके परिणामस्वरूप यह इस क्षेत्र से संबंधित अवसरों का दोहन करने की स्थिति में है।
- ड. सीप्लेन तथा छोटे विंग वाले विमानों की व्यावसायिक विविधता तथा हेलीपोर्ट/हेलीपैड जैसी अवसंरचनाओं का विकास।
- च. भारत का हेलीकॉप्टर उद्योग विकासशील स्थिति में है। तदनुसार, आपात चिकित्सा सेवा, कानून व्यवस्था इत्यादि जैसे नए अवसरों का अन्वेषण किया जा सकता है।

6.4 जोखिम

- क. प्रतिस्पर्धा न होने तथा ओएनजीसी के साथ व्यवसाय निश्चित होने के कारण कम्पनी को पूर्व काल में सफलताएं प्राप्त हुई हैं। तथापि, प्रतिस्पर्धा के विद्यमान परिवेश में कम्पनी का बाजार अंश समाप्त हो रहा है तथा झुकाव के इस दौर को नियंत्रित करने में यह सफल नहीं हो पा रही है।
- ख. ओएनजीसी द्वारा यह निर्णय लिया गया है कि वह अपने प्रचालनों के लिए एकल प्रचालक पर निर्भर नहीं रहेगी तथा

इस प्रकार उन्होंने जीवीएचसीएल तथा हैलिंगो को अपने कुछ प्रचालनों के लिए शामिल कर लिया है। पवन हंस लिमिटेड की एकाधिकार वाली स्थिति समाप्त हो चुकी है और अब इसे भविष्य में प्रतिस्पर्धा का सामना करना पड़ सकता है।

- ग. पिछले पांच वर्षों के दौरान कर्मचारी लागत में 23% की बढ़ोतरी हुई है जिससे कम्पनी का प्रचालन लाभ अत्याधिक प्रभावित हुआ है।
- घ. पवन हंस लिमिटेड के सम्मुख वैस्टलैंड हैलीकॉप्टरों से संबंधित 470 करोड़ रुपए की आकस्मिक देयताएं हैं। इस बहिर्प्रवाह से कम्पनी की आरक्षित चल परिसम्पतियां कम हो सकती हैं।
- ङ. पवन हंस लिमिटेड का डॉफिन एन और एन 3 हैलीकॉप्टरों का बेड़ा, जो इसका सबसे बड़ा बेड़ा है, पिछले 28 से भी अधिक वर्षों से प्रतिकूल (अपतटीय) पर्यावरण में प्रचालन कर रहा है जिसके कारण इनकी प्रचालन क्षमता प्रभावित हुई है।
- च. इसके मुख्य ग्राहक ओएनजीसी द्वारा हल्के दोहरे इंजन वाले हैलीकॉप्टरों को वरीयता देने के संकेत दिए गए हैं जो उनके उत्पादन कार्यों के लिए अधिक लागत प्रभावी हो सकते हैं।

6.5 निष्कर्ष

हैलीकॉप्टरों का प्रचालन अत्याधिक मंहगा व्यवसाय है तथा इसके लिए अत्याधिक पूंजी व्यय की आवश्यकता पड़ती है। इसके लिए उचित विपणन रणनीतियां तथा सावधानीपूर्वक योजनाओं का निर्माण करना होता है ताकि किए जाने वाले निवेश पर प्राप्त होने वाला प्रारम्भिक निवेश की तुलना में लाभकारी हो सके।

पवन हंस को अपने प्रचालनों का विस्तार देश के विशाल भौगोलिक क्षेत्र के लिए करते हुए अवसरों का लाभ उठाना चाहिए। इसे अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल, अवसंरचना विकास जैसे हैलीपोर्ट/हैलीपैडों का निर्माण, कौशल विकास, क्षेत्रीय सम्पर्कता के संवर्धन के लिए सीप्लेन एवं छोटे विंग वाले विमानों का प्रचालन करने जैसे अप्रयुक्त बाजारों का विकास करना चाहिए तथा प्रयोक्ताओं के लिए आकर्षक ऑफर तैयार करने चाहिए। प्रौद्योगिक उत्कृष्टता एवं सूचना प्रौद्योगिकी में निवेश किए जाने से पवन हंस लिमिटेड को अपनी प्रचालन लागतों में कमी लाने के अवसर प्राप्त हो सकते हैं।

सरकारी सहायता, उत्कृष्ट अनुरक्षण सुविधाएं तथा कुशल जनशक्ति का बड़ा जखीरा इसके लक्ष्यों भिन्न स्वरूप प्रदान करने के लिए अत्याधिक उपयोगी हो सकते हैं। परन्तु अंतर्राष्ट्रीय मानकों से हटकर प्रति हैलीकॉप्टर कर्मचारियों की संख्या बढ़ी होने के कारण पवन हंस लिमिटेड द्वारा केवल अपनी सेवाओं में विविधता का समावेश करके अपने प्रचालनों का विस्तार करके ही प्रचालन लागत को कम किया जा सकता है जिसके लिए जनशक्ति का समीकरण तथा उसका इष्टतम उपयोग किया जाना आवश्यक है।

सरकार तथा ओएनजीसी (विपुल सम्पति वाली 500 कम्पनी) से सम्बद्ध होने का लाभ उठाकर पवन हंस लिमिटेड द्वारा विकासशील हैलीकॉप्टर उद्योग में अत्याधिक लाभ प्राप्त किए जा सकते हैं। इस दोहरी शेर धारिता तथा पूर्ण विकसित आंतरिक अनुरक्षण सुविधाओं के साथ पवन हंस लिमिटेड का ब्रांड मूल्य काफी बड़ा हो सकता है। वैस्टलैंड हैलीकॉप्टरों से संबंधित 470 करोड़ रुपए की आकस्मिक देयताओं से इसकी आरक्षित चल परिसम्पतियां न्यून होने की आशंका के कारण इसके द्वारा नए विमानों के अधिग्रहण के माध्यम से अपनी विस्तार योजना को कार्यरूप प्रदान करने के लिए निधियों की उत्पत्ति हेतु पब्लिक इश्यू जारी करने में कठिनाई आ रही है।

पवन हंस लिमिटेड

खंड – ग

व्यवसाय कार्यनीति

विकास के पथ पर

सिटी ऑफ जॉय से गौरवपूर्ण उड़ान

पवन हंस लिमिटेड द्वारा पश्चिम बंगाल सरकार के सहयोग से विभिन्न महत्वपूर्ण नगरों तथा धार्मिक गंतव्यों से सम्पर्कता हेतु समयबद्ध एवं सुविधाजनक नियमित हैलीकॉप्टर सेवाएं प्रारम्भ की गई हैं। कोलकाता से गंगासागर, दुर्गापुर, माल्दा, बालुरघाट एवं शांतिनिकेतन जैसे विभिन्न गंतव्यों के लिए हैलीकॉप्टर सेवाएं उपलब्ध हैं। यह पवन हंस लिमिटेड की वाणिज्यिक उद्यम में प्रवेश करने की एक नई शुरूआत भर है।

1.0 पृष्ठभूमि

इस योजना में भारत की विकास की ओर तेजी से अग्रसर अर्थव्यवस्था के परिप्रेक्ष्य में व्यावसायिक विकास, विविधता एवं समेकन का मानचित्र निर्मित किया गया है।

2.0 सिंहावलोकन

नागर विमानन मंत्रालय द्वारा वर्ष 2008 को "हैलीकॉप्टर वर्ष" घोषित किए जाने के पश्चात से हैलीकॉप्टरों के महत्व के साथ विशेष आयात जोड़े गए हैं तथा भारत में हैलीकॉप्टर उद्योग की सुदृढ़ता की ओर ध्यान दिया गया है। शांति काल के दौरान किए जाने वाले राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन, पुलिस चौकसी, अग्नि शमन क्रियाकलापों, चिकित्सा सहायता, खोज एवं बचाव कार्य तथा तेल एवं गैस पाइपलाइन की निगरानी जैसे प्रचालनों ने जिला एवं राज्य स्तर पर किसी भी प्रशासन के लिए हैलीकॉप्टर एक अनिवार्यता हो गई है। हैलीकॉप्टर द्वारा निर्वाह की जा रही भूमिका के अलावा किसी भी प्रकार के विमानन सेक्टर के विकास के लिए इंटर सिटी यात्रा, पर्यटन एवं व्यवसाय चार्टर अत्याधिक महत्वपूर्ण एवं रणनीतिक हो गए हैं।

पवन हंस द्वारा अपतटीय खनन के लिए तेल सेक्टर को हैलीकॉप्टर सेवाएं प्रदान करके, पर्वतीय एवं अगम्य क्षेत्रों के लिए प्रचालन करने तथा यात्रा एवं पर्यटन के प्रोत्साहन के लिए चार्टर उड़ाने उपलब्ध करवाई जाती हैं। पवन हंस लिमिटेड एशिया के सबसे बड़े प्रचालकों में से एक हैं तथा वर्तमान में इसके पास अपना पूर्णतः संतुलित 46 हैलीकॉप्टरों का प्रचालनात्मक विमान बेड़ा है। पवन हंस लिमिटेड द्वारा उड़ान घंटों में 10% का विकास करके इसे 33,000 करने तथा प्रचालन राजस्व में 14% वृद्धि प्रस्तावित की गई है।

विश्व भर में लगभग 35,000 हैलीकॉप्टर प्रचालन कर रहे हैं तथा केवल 300 से भी कम हैलीकॉप्टरों के साथ इसमें भारत का योगदान इस तथ्य के बावजूद भी 1% से कम है कि भारत विश्व का दूसरा सबसे अधिक जनसंख्या वाला एवं अत्याधिक तीव्र गति से विकास की ओर अग्रसर ऐसा देश है जहां बाजार की प्रच्छन्न संभावनाओं का दोहन करके महत्वपूर्ण विकास किए जाने के अवसर उपलब्ध हैं।

बाजार में अपनी प्रतिस्पर्धा को सुदृढ़ करने और उसमें सुधार लाने के लिए पवन हंस लिमिटेड द्वारा निम्नलिखित की ओर ध्यान दिया जाएगा:-

- विद्यमान अनुबंधों का नवीकरण
- संरक्षा एवं विश्वसनीयता के उच्चतर मानकों का अनुरक्षण
- नए मध्यम श्रेणी के हैलीकॉप्टरों का अधिग्रहण करके अपतटीय प्रचालनों के लिए अपनी प्रमुख क्षमता का संवर्धन करना।
- अवसर उपलब्ध होने पर नए प्रकार यथा सीप्लेन, हॉटलाइन धुलाई के लिए तकनीकी सेवाएं, थर्मल इमेजिंग, आकाशीय कवरेज इत्यादि के चयनित प्रचालन प्रारम्भ करना।
- ग्राहकों की आवश्यकताओं की ओर ध्यान केन्द्रीत करना।
- ग्राहकों तथा अन्य व्यावसायिक सहयोगियों के साथ संबंध सुदृढ़ बनाना।

भारत में हैलीकॉप्टर प्रचालनों का विकास

भारत में हैलीकॉप्टरों के लिए संभावनाएं अपार हैं। विविध परिस्थितियों में उड़ान भरने के हैलीकॉप्टरों के सामर्थ्य को ध्यान में रखते हुए तथा फिक्स्ड विंग वाले विमानों की अवसंरचना का विस्तार केवल आनुक्रमिक रूप से ही संभव हो सकने के तथ्य को भी ध्यान में रखते हुए हैलीकॉप्टरों का अभूतपूर्व गति से विकास स्वतः स्वाभाविक ही है। वर्तमान में भारत में लगभग 267 नागर हैलीकॉप्टर प्रचालन कर रहे हैं जो 35,000 के अंतर्राष्ट्रीय आंकड़े की तुलना में अत्यंत कम हैं। सरकार भारतीय आकाश में हैलीकॉप्टरों की संख्या में अत्याधिक बढ़ोतरी करके

हैलीकॉप्टर प्रचालनों का त्वरित विकास करना चाहती है। इस लक्ष्य की प्राप्ति के लिए पवन हंस लिमिटेड की रणनीतिक योजना के अंतर्गत अगले 5 वर्षों के दौरान हैलीकॉप्टरों के विकास के लिए निम्नलिखित लक्ष्य किए गए हैं:-

- हैलीकॉप्टर प्रचालनों के त्वरित विकास के लिए सही अवसंरचना का विकास। पहले चरण में देश के चार क्षेत्रों यथा उत्तर में दिल्ली, पश्चिम में मुम्बई , पूर्व में कोलकाता तथा दक्षिण में चेन्नै/बंगलौर में हैलीपोर्टों की स्थापना की जाएगी । हैलीपोर्टों का विकास जम्मू एवं कश्मीर, मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़, उड़ीसा, आंध्र प्रदेश, गुजरात इत्यादि जैसे दुर्गम क्षेत्रों से वायु सम्पर्कता के लिए किया जाना है। पूर्वोत्तर क्षेत्र, जम्मू एवं कश्मीर, अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह, लक्षद्वीप द्वीपसमूह के लिए वायु सम्पर्कता की विशेष अपेक्षा सामाजिक आर्थिक उद्देश्यों के लिए की जानी है।
- इन हैलीपोर्टों का विकास सार्वजनिक, निजी तथा संयुक्त सेक्टर दोनों में किया जाएगा। हैलीपोर्टों का विकास करने का प्रमुख दायित्व भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण का ही रहेगा। तथापि, यह महत्वपूर्ण कार्य पवन हंस लिमिटेड तथा निजी सेक्टर द्वारा भी निष्पादित किया जा सकता है ।
- ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा नीति में हैलीकॉप्टर प्रचालनों की आवश्यकता के अनुरूप अपेक्षानुसार उचित सुधार किए जाएंगे।
- राज्यों को पर्यटन विभाग की अवसंरचना योजना विकास जैसी अनुदान योजनाओं के माध्यम से हैलीपैड तथा हैलीपोर्टों के विकास के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा।
- सरकार द्वारा हैलीकॉप्टर कॉरीडोर की आवश्यकताओं की आवधिक समीक्षा की जाएगी तथा उद्योग की आवश्यकताओं के अनुसार इसे अद्यतन किया जाएगा । एयर स्पेस प्रबंधन फिक्स्ड विंग के साथ साथ हैलीकॉप्टरों के इष्टतम विकास को संभव बनाने के लिए किया जाएगा।
- आने वाले वर्षों में पर्यटन तथा चिकित्सा बचाव के कार्य भारत में हैलीकॉप्टर विकास में बहुत बड़ा योगदान देने वाले हैं। चिकित्सा बचाव की शुरूआत सरकार द्वारा राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन एजेंसी एवं भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के माध्यम से की जाएगी।
- निजी व्यक्तियों की चिकित्सा निकासी चूंकि अभी काफी महंगा सौदा है अतः चिकित्सा बीमा करने वाली कम्पनियों को इस प्रकार के बचाव के लिए उचित पैकेज का निर्माण करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा। सरकारी कर्मचारियों के मामले में केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य सेवा इस उद्देश्य हेतु सहायता वाहक की भूमिका का निर्वाह करेगी।
- प्रमुख सरकारी एवं निजी अस्पतालों में हैलीपैडों के निर्माण के लिए मंत्रालयों के साथ समन्वय ।
- भारत में हैलीकॉप्टरों के विकास को सुसाध्य बनाने के उद्देश्य से नागर विमानन महानिदेशालय तथा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण में हैलीकॉप्टरों के लिए एक अलग विंग का निर्माण किया जाना चाहिए। इस सेक्टर को ऊपर उठाने के लिए हैलीकॉप्टरों की विनियामक व्यवस्था का अनवरत उन्नयन किया जाना चाहिए।

क्र.सं.	विषय वस्तु	रणनीतिक प्रयास
1.	हैलीकॉप्टर सेवाओं के माध्यम से वायु सम्पर्कता	हैलीकॉप्टर प्रचालनों का त्वरित विकास

2.	अवसंरचना निर्माण	i. देश में हेलीपॉर्टों तथा हेलीपैडों का निर्माण ii. हेलीकॉप्टरों के लिए विश्व श्रेणी की अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल सुविधाओं का निर्माण iii. मानव संसाधन क्षमता विकास के लिए हेलीकॉप्टर प्रशिक्षण अकादमी का विकास
----	------------------	---

4.0 ध्यानाकर्षण क्षेत्र- XIIवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान

ध्यानाकर्षण क्षेत्र	लक्ष्य	प्रयास
व्यवसाय	प्रचालन निष्पादन में सुधार	<ul style="list-style-type: none"> - नए व्यवसायों की खोज तथा उनमें व्यवसाय अवसरों का सृजन - उच्च गुणवत्ता प्राप्त, समयानुकूल विशिष्ट रूप से निर्मित सेवाओं का सृजन
ग्राहक	दीर्घकालिक संबंधों का निर्माण	<ul style="list-style-type: none"> - प्रतिस्पर्धी मूल्य एवं विशिष्ट सेवाएं उपलब्ध करवाना । - ग्राहक संतुष्टि में सुधार
संगठन	उच्चतर उत्तरदेयता एवं जवाबदेही से युक्त न्यून संरचना	<ul style="list-style-type: none"> - कर्मचारी परिमेयकरण - लाभ केन्द्रित लक्ष्य
अध्ययन एवं विकास	समान लक्ष्य की प्राप्ति कर्मचारी ज्ञान के संबंध में त्वरित उन्नयन	<ul style="list-style-type: none"> - सूचना प्रौद्योगिकी एवं संस्थात्मक सहायता एवं बाह्य एवं आंतरिक प्रशिक्षण उपलब्ध करवाना
वित्तीय	शेयरधारकों की सम्पत्ति का संवर्धन	<ul style="list-style-type: none"> - उत्पादन में सुधार तथा लागत में कमी

4.1 पवन हंस लिमिटेड द्वारा अगले 5 वर्षों के दौरान हेलीकॉप्टर प्रचालनों का अत्याधिक प्रसार किया जाना प्रस्तावित किया गया है।

- सरकार द्वारा 618 जिलों में से 15% में हेलीकॉप्टरों की तैनाती के लिए पॉयलेट परियोजना अनुमोदित की जा सकती है। इस परियोजना का वित्त पोषण इन हेलीकॉप्टरों की अधिप्राप्ति तथा उप जिला स्तर पर हेलीपैडों के निर्माण के लिए केन्द्रीत रूप से किया जा सकता है।
- इनमें से 20% हेलीकॉप्टरों की तैनाती रणनीतिक स्तर पर आपदा प्रबंधन के लिए की जा सकती है।
- 50% हेलीकॉप्टरों की तैनाती आपात्त चिकित्सा सेवाओं तथा प्राथमिक स्वास्थ्य सेवा की अपेक्षाओं की पूर्ति के लिए मोबाइल चिकित्सा सेवा के रूप में की जा सकती है।
- इनमें से 30% का उपयोग जिलों में कानून व्यवस्था तथा प्रभावी संचलन के लिए किया जा सकता है।
- हेलीकॉप्टरों की प्रचालन लागत को विभिन्न सरकारी योजनाओं के माध्यम से पूरा किया जा सकता है।

- आपात एवं प्राथमिक स्वास्थ्य सेवा का निधियन प्राथमिक सेवा योजना तथा चिकित्सा बीमा योजना के माध्यम से किया जा सकता है।
- आपदा प्रबंधन, कानून व्यवस्था के लिए उपयोग में लाए जाने वाले हेलीकॉप्टरों को आपदा सहायता निधियों तथा पुलिस आधुनिकीकरण निधियों के अंतर्गत लाया जा सकता है।
- ऐसी सेवाओं के लिए हेलीकॉप्टरों के निष्पादन तथा प्रभाव्यता के मूल्यांकन के लिए पॉयलट परियोजना की अवधि पांच वर्ष रखी जा सकती है।

पवन हंस लिमिटेड के व्यावसायिक विकास तथा दीर्घकालिक रणनीतिक हितों के आधार पर कम्पनी की निगमित योजना में व्यावसायिक हितों के विकास एवं समेकन के लिए निम्नलिखित प्रस्तावना की गई है:

5 - वर्षीय योजना		हेलीकॉप्टर अधिप्राप्ति			
क्र.सं.	सेक्टर	हल्के	हल्के - दोहरे इंजन वाले	मध्यम	भारी / लम्बी दूरी वाले
1	तेल	0	8	10	8
2	निगमित	5	5	0	0
3	पर्यटन	7	5	9	5
4	एयर एम्बुलेंस	2	2	0	0
5	फसल छिड़काव	5	0	0	0
6	एनडीएम/मेडिकल *	3	5	0	10
7	जिला कानून व्यवस्था एवं संचालन	4	5	7	0
	योग	26	30	26	18

* अन्य एजेंसियों द्वारा निधियन किया गया विमान बेड़ा, पवन हंस लिमिटेड द्वारा प्रचालन एवं अनुरक्षण

4.2 निष्कर्ष:

- विश्व की सर्वाधिक विकासशील अर्थव्यवस्था
- विश्व की तीसरी सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था बनने की आकांक्षा
- हेलीकॉप्टर उद्योग के विकास की संभावनाएं
- नागर विमानन सेक्टर के विकास के बिना इन आकांक्षाओं की पूर्ति संभव नहीं
- जनहित में विभिन्न भूमिकाओं के निष्पादन के लिए भारत को और अधिक हेलीकॉप्टरों की आवश्यकता।
- हेलीकॉप्टर उद्योग को विकास के लिए उचित वातावरण एवं सुविधाओं की आवश्यकता

भारत में हेलीकॉप्टरों के लिए अपार संभावनाएं हैं। व्यवसाय में अपने बाजार अंश का विस्तार करने के लिए चरणबद्ध उपाय किए जाने आवश्यक हैं। ऐसे उपायों में हेलीपोर्टों, अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल के नए उद्यमों के साथ जैसे उपाय तथा पर्यटन की संभावनाओं जैसे प्रयास करने होंगे। विमान बेड़े के आकार, अनुरक्षण एवं ओवरहॉल उत्कृष्टता के लिए पवन हंस लिमिटेड को अपना नेतृत्व बरकरार रखना होगा तथा इसे राज्य सरकार एवं जिला प्रशासन स्तर पर हेलीकॉप्टर सेवा एवं अनुरक्षण का एकल स्रोत होना चाहिए।

5.0 प्रस्तावित प्रयास:

5.1 हैलीकॉप्टर प्रचालन

- विद्यमान बाजारों में प्रतिस्पर्धी स्थिति को सुदृढ़ बनाना। विद्यमान ग्राहकों पर ध्यान केन्द्रित करते हुए अतिरिक्त हैलीकॉप्टरों का नियोजन। इसके अलावा ग्राहकों के लिए उच्च क्षमता वाले हैलीकॉप्टरों का उन्नयन भी रणनीति का प्रमुख भाग होना चाहिए।
- विभिन्न क्षेत्रों के लिए ग्राहकों की उभरती आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए नए विमान बेड़े एवं अतिरिक्त विमान बेड़े का अधिग्रहण करना / पट्टे पर प्राप्त करना।
- हैली पर्यटन; सरकार को कानून व्यवस्था बनाए रखने में सहायता तथा जीबीएस से वित्तीय सहायता के माध्यम से चिकित्सा बचाव, बिजली की तारों की हॉटलाइन धुलाई इत्यादि जैसे नए व्यावसायिक क्षेत्रों में प्रवेश करना।
- राज्य सरकारों, पर्यटन मंत्रालय तथा पूर्वोत्तर परिषद एवं पूर्वोत्तर क्षेत्र विकास विभाग जैसे अन्य भागीदारों के साथ कार्य करके पर्यटन से संबंधित हैलीकॉप्टर क्रियाकलापों को प्रोत्साहित किया जाएगा।
- इसके अलावा, विख्यात अंतर्राष्ट्रीय परिपाटी को ध्यान में रखकर गृह मंत्रालय, राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण, राज्य पुलिस इत्यादि जैसी राष्ट्रीय सुरक्षा एजेंसियों के साथ नागरिक क्षेत्रों की असामरिक सहायता के लिए कुछ हैलीकॉप्टर तैनात किए जा सकते हैं।
- अस्पतालों सहित अनेकों भागीदारों से चर्चा करके चिकित्सा निकारी तथा एयर एम्बुलेंस के विकास तथा संभव हो तो छत पर हैलीपैड के लिए पैकेज तैयार किए जा सकते हैं।

5.2 प्रशिक्षण एवं कौशल विकास संस्थान की स्थापना :

हडप्सर (ग्लाइडिंग सेन्टर पुणे) का विकास एक हैलीपोर्ट, उत्कृष्ट विमानन प्रशिक्षण स्कूल, एयरो मॉडलिंग स्कूल तथा अन्य उत्साहशील क्रियाकलापों के लिए करना जो कि भारत में सबसे पहला प्रयास होगा।

5.3 हैलीपोर्ट की स्थापना: नई दिल्ली में रोहिणी परियोजना

रोहिणी स्थित हैलीपोर्ट का पहला चरण दिल्ली में आयोजित किए जा रहे XIXवें राष्ट्रमंडल खेल के लिए समय पर पूरा कर लिया गया है तथा बुनियादी हैलीपैड/एग्रन से संबंधित सेवाएं यहां उपलब्ध हैं। चरण 2 का कार्य पहले से ही प्रगति पर है तथा ऐसी आशा है कि इसे शीघ्र ही पूर्ण सुविधा युक्त हैलीपोर्ट का दर्जा प्रदान किया जाएगा।

5.4 सी प्लेन तथा छोटे विंग वाले विमानों का प्रचालन

लक्षद्वीप, मध्य प्रदेश, केरल, जम्मू एवं कश्मीर, अंडमान एवं निकोबार इत्यादि के लिए विद्यमान एवं नए ग्राहकों के लिए सी प्लेन तथा छोटे विंग वाले विमानों की सुविधाएं प्रदान करने की योजना बनाई गई है।

5.5 ग्राहक संतुष्टि में सुधार

एक ऐसे ग्राहक संतुष्टि मापक फ्रेमवर्क का निर्माण करने की संकल्पना की गई है जो विश्वसनीय हो तथा जिसका प्रयोग और तुलनात्मक परिणामों से अंतिम मूल्यांकन किया जा सकता हो।

6.0 अगले 5 वर्षों के लिए हैलीकॉप्टरों से वायु सम्पर्कता की प्रस्तावना:

उपर्युक्त पहलू को ध्यान में रखते हुए तथा पूर्वोत्तर राज्यों की अपेक्षाओं को दीर्घकालिक आधार पर पूरा करने के लिए पवन हंस लिमिटेड द्वारा पूर्वोत्तर राज्यों के साथ मिलकर एक अध्ययन किया गया है। इस अध्ययन के मुख्य आकर्षण नीचे दिए गए हैं:-

- योग्य हैलीकॉप्टरों का अधिग्रहण जिसके लिए पूर्वोत्तर राज्य विभाग / पूर्वोत्तर परिषद द्वारा निधियन किया जा सकता है तथा जिनके लिए ये हैलीकॉप्टर समर्पित आधार पर पूर्वोत्तर क्षेत्र के बीच दीर्घकालिक सेवा के लिए (गृह मंत्रालय द्वारा वर्तमान में पूर्वोत्तर क्षेत्र को दिए गए अनुदान के अनुसार छूट प्राप्ति आधार पर) पूर्वोत्तर राज्य विभाग / पूर्वोत्तर परिषद के निदेशों के अनुसार तथा वीआईपी परिवहन, मेडिकल, आपदा प्रबंधन, पर्यटन इत्यादि के लिए प्रयोग में लाए जा सकते हैं।
- देश के विभिन्न भागों से नागरिक उड़ानों/ चार्टर उड़ानों तथा फिक्स्ड उड़ानों से भी पूर्वोत्तर राज्यों में आने वाले यात्रियों के हैलीकॉप्टर सेवा का उपयोग फीडर सेवा के रूप में किया जा सकता है।
- हैलीकॉप्टर, कर्मी दल, मालसूची इत्यादि का बेस राज्य सरकार द्वारा निर्दिष्ट स्थान के लिए किया जा सकता है।
- हैलीकॉप्टरों का नियोजन पूर्वोत्तर विकास विभाग/पूर्वोत्तर परिषद द्वारा जारी निदेशों के आधार पर स्थल स्थितियों के अनुसार किया जाना है तथा इनके द्वारा विभिन्न कार्य यथा वीआईपी एवं मेडिकल अथवा अन्य आपात कार्यों के लिए निकटतम तथा समय के अनुसार शीघ्र उपलब्ध हैलीकॉप्टर उपलब्ध करवाए जा सकते हैं।
- ये सेवाएं दीर्घकालिक आधार पर उपलब्ध रहेंगी ताकि इसके परिणाम भारत के पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए प्रत्याशित सुधारों के साथ प्राप्त होते रहें।
- एक विस्तृत हब एवं स्पोक मॉडल का निर्माण जिसमें क्षेत्र के प्रत्येक कोने के लिए लम्बी दूरी वाले फिक्स्ड विंग प्रचालकों (उच्चतर क्षमता), मध्यम दूरी फिक्स्ड विंग क्षमता (निम्न क्षमता) तथा मध्यम से थोड़ी दूरी (निम्न से मध्यम क्षमता) हैलीकॉप्टरों की सेवा प्रदान करने वाले प्रचालकों द्वारा प्रतिभागिता की जाएगी।

अब वह समय आ गया है जब पूरे पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए हैलीकॉप्टरों के उपयोग से वायु सम्पर्कता का विकास किए जाने के उद्देश्य से समेकित सहयोग प्रदान किया जाए। संबंधित राज्य सरकारों तथा पूर्वोत्तर क्षेत्र को यात्रियों को नियमित सेवाएं प्रदान किए जाने, वीआईपी परिवहन, मेडिकल, आपदा प्रबंधन इत्यादि के उद्देश्य को ध्यान में रखकर हैलीकॉप्टरों से सहायता (पूर्वोत्तर क्षेत्र के माध्यम से) प्रदान की जा सकती है।

- समन्वय, अंतरशील मानकों तथा सुरक्षा से संबंधित मामलों की देखरेख एक नोडल एजेंसी (पूर्वोत्तर क्षेत्र/नागर विमानन मंत्रालय के माध्यम से पवन हंस लिमिटेड द्वारा) की जाएगी जिसके परिणामस्वरूप ऐसे क्षेत्रों के लिए सम्पर्कता में वास्तविक सुधार आ पाएगा जो अब तक अनवरत प्रयासों के बावजूद भी नहीं किया जा सका है।
- इस सेवा का प्रयोग प्रभावी रूप में दोहरे उद्देश्यों के लिए किया जा सकेगा जिसके लिए प्राकृतिक अथवा मानव निर्मित आपदाओं जैसी आपात स्थितियों के लिए गहन समन्वय किए जाने की थोड़ी आवश्यकता पड़ेगी।
- सम्पूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए एकीकृत बड़े स्तर के प्रचालन किए जाने से लागत के इष्टतम उपयोग के अवसर उपलब्ध हो सकेंगे जो आगे यात्रियों को दिया जा सकेगा तथा ऐसी भी आशा है कि इससे भारत सरकार पर पड़ने वाला अनुदान भार भी कम हो सकेगा।
- पूर्वोत्तर क्षेत्र में हब एवं स्पोक मॉडल की सम्पर्कता सेवाएं प्रचालित करना: गुवाहाटी से सम्पर्कता

वाले दर्शाए गए स्थानों के लिए इसका प्रत्येक कोने तक केवल हेलीकॉप्टरों से सम्पर्कता के लिए इन्फ्रा क्षेत्रीय हब के रूप में विकास किया जा सकता है। प्रमुख मार्गों के लिए यह उचित क्षमता वाले फिक्स्ड विंग विमानों से पूरी की जा सकती है।

6.1 राज्य विशिष्ट सम्पर्कता

स्थानीय जनसंख्या एवं गैर स्थानीय अपेक्षाओं में उपलब्ध मांग को ध्यान में रखते हुए राज्यों की राजधानी तथा टॉयर-।। एवं टॉयर ।।। के नगरों के बीच के सेक्टरों के लिए अतिरिक्त सम्पर्कता उपलब्ध करवाई जानी चाहिए। स्थल की ऊंचाई तथा स्थानीय जलवायु स्थितियों को ध्यान में रखकर यात्री यातायात/मांग को ध्यान में रखकर मध्यम एवं भारी प्रकार के हेलीकॉप्टर उपयोग में लाए जा सकते हैं। भारी हेलीकॉप्टरों के लिए औसत यात्री क्षमता 20 तथा मध्यम के लिए औसत 8 यात्री मानी जा सकती है। किरायों का निर्धारण उड़ान समय सूचक तथा हेलीकॉप्टर के प्रकार के अनुरूप वहन किए जाने वाले यात्रियों के आधार पर किया जा सकता है। किराया वसूली पूर्वोत्तर विकास विभाग / पूर्वोत्तर क्षेत्र द्वारा किए जाने वाले वित्तीयन/अनुदान तथा शेष की वसूली यात्रियों / राज्य सरकारों (यदि कोई हो) के आधार पर होगी।

6.2 इन्फ्रा एवं अंतर्राज्य / क्षेत्र सम्पर्कता

राज्यों की राजधानियों के बीच बुनियादी स्तर पर जाल बिछाकर पर्याप्त सम्पर्कता अवश्य उपलब्ध कराई जानी चाहिए तथा उसके पश्चात अगले खंड में किए गए उल्लेख के अनुसार राज्यों के भीतर हब एवं स्पोक मॉडल में राज्यों की राजधानियों से छोटे नगरों के बीच सम्पर्कता उपलब्ध कराई जानी चाहिए। इस स्वरूप में सम्पर्कता स्थापित किए जाने से नियोजित किए जाने वाले हेलीकॉप्टर प्राधिकारियों को क्षेत्र से संबंधित उड़ान कार्यों के लिए भी उपलब्ध कराए जाने की संकल्पना की गई है। इन केन्द्रीकृत स्थानों , जहां हेलीकॉप्टर पॉजिशन किए जाएंगे, को क्षेत्र में यात्री सेवाओं, वीआईपी परिवहन, मेडिकल , आपदा परिवहन इत्यादि के लिए उच्च स्तर पर अनुमान के तौर पर पूर्वोत्तर भारत के 5 क्षेत्रों में विभाजित किया जा सकता है। इसी के साथ साथ सम्पर्कता के संवर्धन /विस्तार से संबंधित इन क्रियाओं में सहायता के लिए जिला मुख्यालय में अपेक्षित सुविधाओं से युक्त सिटी पोर्ट (हेलीपोर्ट), हेलीपैड, प्रशिक्षित एवं कार्य कुशल जनशक्ति तथा अन्य आवश्यकताओं से युक्त पर्याप्त अवसंरचना सुविधाएं भी स्थापित की जा सकती हैं।

6.3 राज्य-वार हेलीकॉप्टरों का नियोजन :

राज्य	प्रस्तावित हेलीकॉप्टरों की	हेलीकॉप्टर प्रकार	
		एकल इंजन	दो इंजन
अरुणाचल प्रदेश	4	0	4
मेघालय	2	0	2
सिक्किम	2	1	1
त्रिपुरा	2	1	1
मणिपुर	2	1	1

मिजोरम	2	1	1
नगालैंड	2	0	2
असम	1	1	0
पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए समान	3	0	3
गृह मंत्रालय	1	0	1
योग	21	5	16

6.4 प्रचालन लागत आकलन :

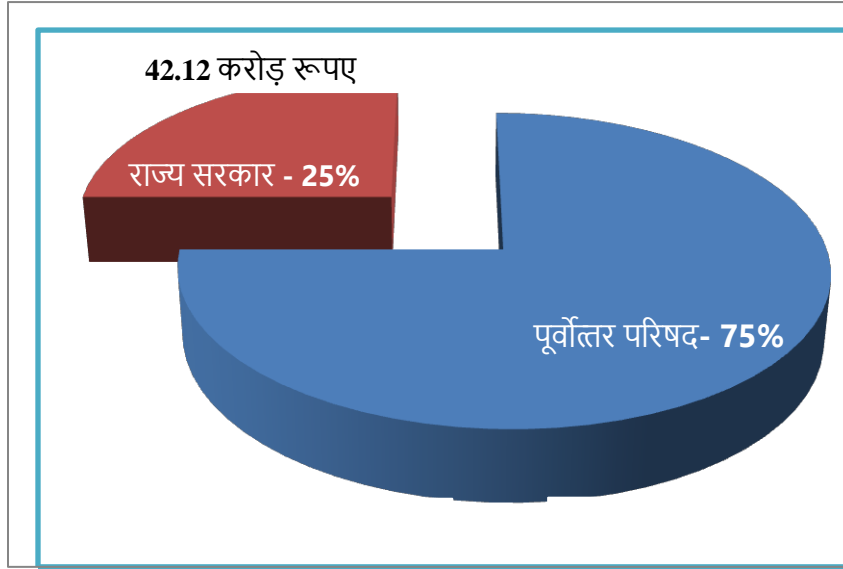
राज्य	कुल उड़ान घंटे (वार्षिक)	कुल लागत(रुपए करोड़) वार्षिक
अरुणाचल प्रदेश	13200	85.02
मेघालय	1800	16.68
सिक्किम	1200	13.08
त्रिपुरा	1200	13.08
मणिपुर	1440	14.52
मिजोरम	1440	14.52
नगालैंड	720	10.20
असम	1920	17.40
पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए समान	3360	26.04
गृह मंत्रालय	960	11.60
योग (करोड़/वार्षिक)		222.24

6.5 कुल वित्तीय अनुमान

लागत का प्रकार	कुल लागत
क) राज्यों द्वारा व्यय की जाने वाली कुल लागत	42.12 करोड़ रुपए
ख) पूर्वोत्तर परिषद द्वारा एक वर्ष में व्यय की जाने वाली कुल लागत	180.12 करोड़ रुपए
योग प्रचालन लागत (क+ख)	222.24 करोड़ रुपए
पूर्वोत्तर परिषद द्वारा पांच वर्षों में व्यय की जाने वाली कुल प्रचालन लागत	900.6 करोड़ रुपए

(*उपर्युक्त प्रभारों में सेवा कर शामिल नहीं है)

6.6 कुल प्रतिशत लागत का प्रतिशत सहभाजन वाणिज्यिक प्रचालन



ऊपर प्रस्तावित की गई लागतें हैलीकॉप्टरों का पट्टे पर प्रावधान किए जाने के लिए हैं तथा इनमें टिकटिंग के अलावा अन्य किसी प्रकार/सुविधा निर्माण/ लाजिस्टिक्स/सुरक्षा/ बेस सेटअप/ हैलीपैड पर होने वाला व्यय शामिल नहीं है तथा इनकी स्थापना राज्य सरकारों / पूर्वोत्तर विकास विभाग-पूर्वोत्तर परिषद द्वारा अलग से की जानी है। टिकटिंग इत्यादि से होने वाले प्रभाव का अनुमान प्रचालन लागत के लगभग 5% बॉलपार्क स्तर पर किया जा सकता है।

6.7 अवसंरचना विकास के लिए निधियन :

अवसंरचना सुविधाओं तथा प्रशिक्षित एवं कार्यकुशल जनशक्ति के बिना केवल हैलीकॉप्टरों से दीर्घकाल तक उद्देश्यों की पूर्ति नहीं की जा सकती है। तदनुसार समय की आवश्यकता के अनुरूप संवर्धित सम्पर्कता के साथ इन बुनियादों संसाधनों की उपलब्धि भी आवश्यक है।

राज्यों की राजधानियों यथा अगरतला, न्यू शिलांग, गुवाहाटी इत्यादि में सिटी पोर्ट (हैलीपोर्ट) की स्थापना की जानी भी आवश्यक है। सिटीपोर्ट से न केवल वीआईपी सुरक्षा, आपदा प्रबंधन, कानून व्यवस्था प्रबंधन के लिए संरक्षा का सुनिश्चय किया जा सकेगा अपितु यह हैलीकॉप्टर से यात्रा करने वाले सामान्य यात्रियों के लिए भी सुविधाप्रद होगा। सिटीपोर्ट राज्य की शोकेस की भूमिका भी निभाएगा जहां टर्मिनल भवन, टिकटिंग काउंटर, एटीएम, पर्यटक काउंटर, एयरलाइन काउंटर उपलब्ध होंगे। भूमि की लागत के बिना इसकी अनुमानित लागत 20 से 25 करोड़ रुपए होगी जो निर्मित की जाने वाली सुविधाओं के स्वरूप पर निर्भर करती है। रात्रि अवतरण जैसी सुविधा भी एक संवर्धित सुविधा हो सकती है जो दूसरे चरण में उपलब्ध करवाई जा सकती है।

साथ साथ दीर्घकालिक परिप्रेक्ष्य को ध्यान में रखते हुए मानव संसाधनों का भी निर्माण / विकास किया जाना आवश्यक होगा। पवन हंस प्रशिक्षण संस्थान जैसे प्रशिक्षण संस्थान में कुछ विद्यार्थियों को विमान अनुरक्षण इंजीनियरिंग के मान्यताप्राप्त पाठ्यक्रम में प्रवेश दिया जा सकता है जिसके लिए पूर्वोत्तर परिषद को निधियन करना होगा। इसके अलावा उम्मीदवारों को नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो का टटोल कर तलाशी लेने, यात्रियों के संचलन का प्रशिक्षण प्रदान किया जा सकता है। उन्हें मार्शलिंग, टिकटिंग इत्यादि के प्रशिक्षण दिए जा सकते हैं जिससे उन्हें रोजगार प्रदान किए जा सकें और वायु सम्पर्कता के क्रियाकलापों के लिए प्रशिक्षित जनशक्ति की उपलब्धि हो सके।

Think of Rescue & Relief

Think of Pawan Hans



बचाव और सहायता के लिए
पवन हंस ही एक विकल्प

उत्तराखंड बाढ़ आपदा के दौरान पवन हंस द्वारा मानव सहायता एवं बचाव के लिए स्थानीय प्रशासन के सहयोग प्रदान किया गया है। यह अभियान पवन हंस के अब तक के सबसे बड़े अभियानों में से एक है तथा इसके अंतर्गत हजारों की संख्या में मानव जीवन की रक्षा की गई तथा लगभग दस हजार किलोग्राम सहायता सामग्री पहुंचाई गई। मानव जीवन की रक्षा के लिए दुर्गम पर्वतीय क्षेत्रों तथा खराब मौसम स्थितियों में यह आपरेशन एक अत्याधिक सीमित समयावधि में बंधा हुआ था।

पवन हंस द्वारा बचाव एवं सहायता प्रचालनों के लिए महत्वपूर्ण भूमिका निभाई जाती है। हाल ही के दौरान उत्तराखंड की प्राकृतिक आपदा, सिक्किम में आए भूकंप तथा उड़ीसा के बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों में पवन हंस ने अपने बचाव रक्षक के स्वरूप में हजारों जीवन बचाए गए हैं तथा सहायता सामग्री पहुंचाई गई है।

Pawan Hans carried out one of its biggest ever humanitarian relief and evacuation effort, during the Uttarakhand flood disaster, in synergy with the local administration in which thousands of lives were saved and relief material about ten thousands kg were dropped. The scale of the effort to save lives was compressed into a very tight time-frame while operation in difficult mountainous terrain and hostile weather conditions.

plays a crucial role in rescue and relief operations. In its saviour avatar, Pawan Hans showed its rescue and relief expertise during the recent natural disaster in Uttarakhand, earthquake in Sikkim and flood affected areas of Odisha where it rescued thousand of lives and carried relief materials.



पवन हंस लिमिटेड
Pawan Hans Limited

(A Government of India Enterprise)
www.pawanhans.co.in

6.8 आपदा प्रबंधन सेवाएं

6.8.1 आपदा प्रबंधन में हेलीकॉप्टरों की भूमिका

विश्व भर में हेलीकॉप्टर आपदा प्रबंधन नीति का एक अभिन्न भाग प्रमाणित हुए हैं। आपदा की स्थिति में बचाव कार्यों के लिए सीमित अवसंरचना एवं क्षमता के साथ किसी ऐसे दूरस्थ क्षेत्र में पहुंच पाने में हेलीकॉप्टर अत्यंत महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं जहां अन्य परिवहन माध्यम नहीं पहुंच पाते। परन्तु विश्व परिदृश्य की तुलना में भारत में 400 हेलीकॉप्टरों में से केवल 1% हेलीकॉप्टर ही आपात्त चिकित्सा सेवाओं के लिए उपलब्ध हैं। हेलीकॉप्टरों का नियोजन अनेकों आपदा प्रबंधन कार्यक्रमों के लिए किया जा सकता है-

- क. भूकंप
- ख. बाढ़
- ग. चक्रवात
- घ. आगजनी
- ङ. अन्य कोई आपदा

भारत में राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण के लिए हेलीकॉप्टर : राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण को आपदा प्रबंधन का महत्वपूर्ण दायित्व सौंपा गया है तथा बचाव प्रचालनों के लिए इसे पर्याप्त अवसंरचना की आवश्यकता पड़ती है। राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण के कार्यों में क्षमता संवर्धन तथा आपदा की स्थिति में अपेक्षित त्वरित कार्रवाई के लिए हेलीकॉप्टर अत्यंत महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकते हैं।

वायु परिवहन यंत्र व्यवस्था की उपयोज्यता प्राकृतिक एवं अप्राकृतिक आपदा स्थितियों के दौरान बिना किसी संदेह से परे प्रमाणित हुई है। किसी प्रत्याशित घटना का अनुमान होने पर हेलीकॉप्टरों का उपयोग घटना से पूर्व तथा अचानक घटित होने वाली /प्रत्याशित घटनाओं से बचाव के लिए घटना के बाद की स्थिति के किया जा सकता है। प्रत्येक परिदृश्य के लिए इसके प्रति अभिमुखता कुछ भिन्न प्रकार की होगी तथा इसकी मानक प्रचालन प्रक्रियाओं में समन्वयन एवं नियंत्रण से संबंधित विभिन्न घटकों का समावेश करना होगा जिससे राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण द्वारा थल, वायु और समुद्र में बचाव प्रचालनों के लिए हेलीकॉप्टरों की अग्रिम तैनाती की जा सके।

आपदा की स्थिति में हेलीकॉप्टरों द्वारा निम्नलिखित क्षेत्रों में प्रमुख भूमिका निभाई जा सकती है:-

- जनसंख्या बहुल वाले क्षेत्रों
- दूरस्थ स्थानों पर
- पर्वतीय, वन, समुद्र जैसे भौगोलिक रूप से चुनौतीपूर्ण क्षेत्रों के लिए
- ऐसे क्षेत्र जहां विमानन अवसंरचना थोड़ी अथवा बिलकुल नहीं है।



6.8.2 आपदा के स्वरूप

(i) प्राकृतिक आपदाएं

- बाढ़
- भूकंप
- सुनामी
- जंगलों में आग



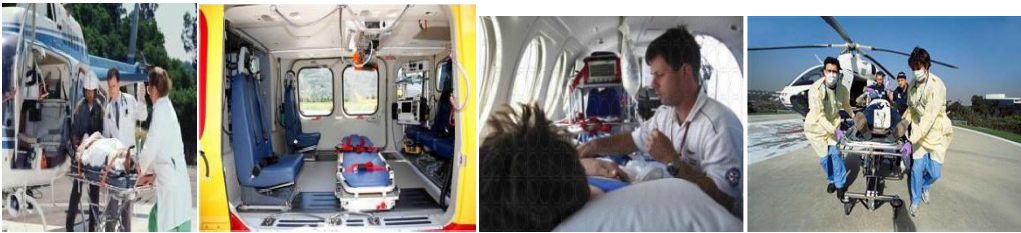
(ii) गैर प्राकृतिक आपदाएं / घटनाएं

- सड़क/वायु/रेल/ समुद्र दुर्घटनाएं
- औद्योगिक आपदा (न्यूक्लियर सहित)
- आगजनी
- भीड़ से संबंधित आपदा (भगदड़ इत्यादि)
- सामान्य निकासी (भौगोलिक कारणों सहित)

6.8.3 जीवन रक्षा के लिए हेलीकॉप्टरों द्वारा किस प्रकार महत्वपूर्ण भूमिका निभाई जा सकती है – स्वर्ण काल की अवधारणा

आपात चिकित्सा स्थितियों में स्वर्ण काल का संदर्भ उस समयावधि से है जो किसी दुर्घटना के कारण हुई घातक चोट के लिए कुछ मिनटों से कुछ घंटों तक के लिए होती तथा जिसके दौरान ऐसी संभावना है कि उचित चिकित्सा उपचार से मृत्यु को टाला जा सकता है।

तब जब पीड़ित की जीवन रक्षा के अवसर बेहतर माने गए हों।



यह एक सर्व ज्ञात अवधारणा है तथा इसका उपयोग विकसित देशों द्वारा अत्याधिक किया जाता है कि जहां किसी घटना से चोट पहुंचे व्यक्ति को पर्याप्त चिकित्सा सुविधा (स्थल से परे/प्राथमिक चिकित्सा सुविधा) प्रदान की जाती है। यह एक विशेषज्ञता युक्त कार्य है क्योंकि चिकित्सा आपात की स्थिति को स्वर्ण काल के रूप में संदर्भित किया जाता है जिसके अनुसार किसी घटना के कारण घातक चोट लगने के कुछ मिनट से कुछ घंटों के दौरान उचित चिकित्सा उपचार किए जाने से मृत्यु से बचाव के अवसर बढ़ जाते हैं। यह एक स्थापित तथ्य है कि पीड़ित व्यक्ति को घायल होने से थोड़े समय के दौरान चिकित्सा सुविधा प्राप्त हो जाए तो ऐसा किए जाने से पीड़ित व्यक्ति के जीवन के अवसर बढ़ते हैं।

6.8.4 रूप रेखा एवं कार्रवाई योजना

नागर विमानन मंत्रालय की रणनीतिक योजना में विमानन उद्योग की अगले पांच वर्ष की अवधि की कार्य योजना तैयार की गई है। हैलीकॉप्टर उद्योग तथा XIAवीं पंचवर्षीय योजना अवधि (2012-17) के माध्यम से इसके विकास की संभावनाओं को ध्यान में रखते हुए एक रूपरेखा प्रस्तावित की गई है जिसमें विद्यमान सिविल हैलीकॉप्टरों की संख्या को 270 से बढ़ाकर 400 किया जाना प्रस्तावित है।

6.8.5 गृह मंत्रालय

क. कानून व्यवस्था, नक्सलरोधी गतिविधियों, तटवर्ती निगरानी तथा भारत के महानगरों के अनुरक्षण के लिए पूर्णतः सुसज्जित 20 मध्यम हैलीकॉप्टरों का अधिग्रहण।

ख. प्रारम्भ में अधिकतम 62 हैलीकॉप्टर तैनात करते हुए 618 जिलों के लिए हैली सहायता प्रदान करने के उद्देश्य से हैलीकॉप्टरों का अधिग्रहण जो कुल जिलों की संख्या का 10 प्रतिशत होगा तथा जिससे आपदा प्रबंधन, आपात्त एवं प्राथमिक चिकित्सा सेवा, मेडिकल, कानून व्यवस्था बनाए रखने में सहायता मिलेगी।

7.0 एचएचएच - (हाइवे - हैलीकॉप्टर-हॉस्पिटल योजना/आपदा प्रबंधन की अवधारणा)

आपदा प्रबंधन नीति को सफल बनाए जाने के लिए पर्याप्त अवसंरचना की स्थापना आवश्यक है। प्रभावी आपदा प्रबंधन नीति में एचएचएच (हाइवे - हैलीकॉप्टर-हॉस्पिटल) की अवधारणा महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकती है। वर्तमान में राजमार्गों पर अन्य भागों की तुलना में सर्वाधिक दुर्घटनाएं घटित होती हैं।

भारत में लगभग 80% यात्री यातायात सड़कों से किया जाता है तथा कुल सड़क यातायात का लगभग 40% भाग राष्ट्रीय राजमार्गों से होता है। वाहनों की संख्या पिछले 5 वर्षों से प्रतिवर्ष 10.16% की औसत गति से बढ़ रही है तथा ऐसी आशा की गई है कि यह गति जारी रहेगी। उपलब्ध सांख्यिकी के अनुसार विश्व में घटित होने वाली सड़क दुर्घटनाओं में से 6% दुर्घटनाएं भारत में घटित होती हैं तथा प्रत्येक 6 मिनट में एक व्यक्ति की मृत्यु सड़क दुर्घटना के कारण होती है।

अधिकांश हादसे राजमार्गों के निकट चिकित्सा सहायता उपलब्ध न होने तथा राजमार्गों पर अवरोध / नाकाबंदी होने के कारण घटित होते हैं। यदि हम स्वर्ण काल के दौरान रोगियों को चिकित्सा सुविधा पहुंचा सकें तो जीवन रक्षा के अवसरों में अत्यधिक बढ़ोतरी हो सकती है।

एचएचएच योजना के अंतर्गत राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण द्वारा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के साथ संयुक्त रूप से मिलकर राजमार्गों पर हैलीकॉप्टर से आपात्त सेवाएं उपलब्ध करवाने के संबंध कार्य किया जा सकता है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा राजमार्गों के निकट अस्पतालों / आघात केन्द्र निश्चित किए जा सकते हैं जहां से हैलीकॉप्टर सम्पर्कता स्थापित की जा सके। हैलीकॉप्टरों का उपयोग राजमार्ग पर रोगियों को दुर्घटना जोन से बाहर निकालने के लिए किया जाएगा तथा शीघ्रातिशीघ्र उन्हें निकटतम अस्पताल में भर्ती करवाया जाएगा। राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण द्वारा इस अवधारणा को अपनी आपदा प्रबंधन नीति का भाग बनाने के लिए कार्य किए जा सकते हैं।

8.0 अवसंरचना विकास:

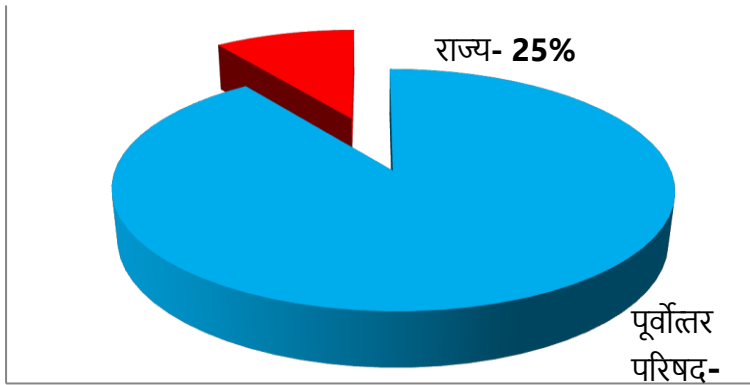
हैलीपैडों का निर्माण खोज, बचाव एवं सहायता प्रचालनों के लिए तथा आपदा स्थितियों में अनिवार्य वस्तुएं पहुंचाने के लिए अधिकांश उप-डिवीजनों तथा ब्लॉक मुख्यालयों में किया जाना है।



इसमें दुविधाकारी मुद्दा यह कि अधिकांश हैलीपैडों का उपयोग अब तक हैलीकॉप्टरों की लैंडिंग के लिए नहीं किया जा सका है। तदनुसार ऐसी हैलीपैडों को सूचीबद्ध करते हुए वहां उपलब्ध अवसंरचना / संसाधनों का उपयोग नियमित सेवाओं के लिए किया जाना आवश्यक है ताकि वास्तविक आपदा की स्थिति में ये हैलीपैड कार्यात्मक हो सकें। सभी हैलीपैडों को कार्यात्मक बनाने तथा इनके आवधिक अनुरक्षण के लिए पर्याप्त निधियों की उपलब्धि अनिवार्य है।

समग्र पूर्वोत्तर क्षेत्र में आपात एम्बुलेंस सेवाओं अथवा किन्हीं आपात सेवाओं के लिए राज्य सरकारों को रियायती दरों पर हैलीकॉप्टरों की उपलब्ध करवाने की आवश्यकता अनुभव की गई है जिसके 75% भाग का वहन पूर्वोत्तर क्षेत्र तथा संबंधित राज्य सरकार द्वारा 25% द्वारा किया जा सकता है। जिला मुख्यालयों के हैलीपैडों / हैलीपोर्टों पर रात्रि अवतरण के प्रावधान किए जाने तथा रात्रि काल के दौरान आपात खोज एवं बचाव तथा चिकित्सा प्रचालनों के लिए दूरस्थ स्थानों पर अस्थायी रात्रि अवतरण की सुविधा का निर्माण करने की आवश्यकता भी अनुभव की गई है।

विद्यमान हैलीपैडों के लिए समर्पित जनशक्ति तथा उनके कौशल विकास के प्रावधान किए जाने चाहिए तथा उनका उपयोग हैलीपैडों को प्रचालनात्मक बनाने के लिए किया जाना चाहिए।



8.1 मेडिक्वैक एवं आपदा प्रबंधन प्रचालनों की लागत

पूर्वोत्तर क्षेत्र में सामान्य हैलीकॉप्टर सेवाओं के लिए आपदा प्रबंधन दल के सदस्यों (प्रत्येक जिला/राज्य के समर्पित सदस्य) को हैलीकॉप्टरों के माध्यम से खोज एवं बचाव तथा प्राथमिक चिकित्सा सहायता तथा उनके लिए वार्षिक पुनश्चर्या प्रशिक्षण की व्यवस्था की जानी चाहिए तथा समय के साथ साथ इसी स्वरूप में लागत सहभाजन मॉडल के अनुरूप व्यवस्था की जानी चाहिए।

Empowerment through Education:

CSR Initiative of Pawan Hans



Computer Education Training to EWS in Guwahati, Assam

शिक्षा के माध्यम से सशक्तिकरण

निगमित सामाजिक दायित्वों के प्रति पवन हंस का प्रयास



Education and Skill Enhancement Activities



पवन हंस लिमिटेड
Pawan Hans Limited
(A Government of India Enterprise)
www.pawanhans.co.in

Shouldering Responsibilities

With a Smile



Being a responsible corporate entity,
Pawan Hans is equally concerned
about the well being of the society

सामाजिक दायित्वों का निर्वाह
मुस्कान के साथ



पवन हंस लिमिटेड
Pawan Hans Limited
(A Government of India Enterprise)
www.pawanhans.co.in

9.0 सार्वजनिक क्षेत्र के बड़े उपक्रमों द्वारा अपने निगमित सामाजिक दायित्व कार्यक्रम के अंतर्गत निधियन

आज देश का लगभग प्रत्येक संगठन अपने व्यवसाय आकार के अनुरूप अपने लाभ के प्रतिशत का योगदान निगमित सामाजिक दायित्व में कर रहा है। यह प्रतिशत उनके शुद्ध लाभ के आधार पर 0.5% से 5% के मध्य अंतरशील होती है। भारत में बड़े सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम यथा स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड, तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम, इंडियन ऑयल लिमिटेड, भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड, हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड, राष्ट्रीय अल्यूमिनियम कम्पनी लिमिटेड, गैस अथारिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड बड़े स्तर पर निगमित सामाजिक दायित्व के क्रियाकलापों के लिए अपना योगदान दे रहे हैं।

सार्वजनिक क्षेत्र के ये केन्द्रीय उपक्रम देश के आपदा प्रबंधन कार्यक्रम में अभूतपूर्व योगदान दे सकते हैं। ऐसे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम अपनी निगमित सामाजिक दायित्व निधि में से प्रत्येक एक हैलीकॉप्टर की खरीद तथा प्रचालनात्मक लागत का भार उठाने पर विचार कर सकते हैं। इन हैलीकॉप्टरों का नियोजन उनके व्यवसाय की स्थिति के अनुसार किसी एक प्रस्तावित राज्य / क्षेत्र के लिए किया जा सकता है (उदाहरण के तौर पर स्टील अथारिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड द्वारा उड़ीसा में हैलीकॉप्टर के लिए निधियन करने पर विचार किया जा सकता है)।

10.0 सी प्लेन तथा छोटे फिक्स्ड विंग विमान से सेवाएं

पवन हंस लिमिटेड की योजनाओं में सी प्लेन सेवाओं की प्रस्तावना की गई है जिसके लिए भारत में अपार संभावनाएं उपलब्ध हैं। सी प्लेन सेवाओं के संबंध में स्थानीय आवश्यकताओं को पूरा करने की क्षमता एवं अपेक्षाकृत निचली उड़ान, टेक ऑफ एवं पानी के निकट/पानी के भीतर अवतरण करने की क्षमता के कारण पर्यटन की अत्याधिक संभावनाओं को विचार में लेते हुए सी प्लेन का एक मॉडल हाल ही में अंडमान तथा निकोबार द्वीपसमूह में पवन हंस लिमिटेड तथा अंडमान निकोबार प्रशासन द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

लक्ष्यद्वीप द्वीपसमूह, केरल, जम्मू एवं कश्मीर, मध्य प्रदेश इत्यादि जैसे अनेक स्थानों पर अपेक्षाएं एवं उचित प्राकृतिक स्थितियां (अपेक्षाकृत बड़े, शांत जल निकायों, प्राकृतिक एवं मानव निर्मित जल सरोवर इत्यादि की उपलब्धता) उपलब्ध हैं।

वस्तुतः यूरोप के अधिकांश देशों, स्कैंडेनेविया के बड़े तटवर्ती क्षेत्रों में सी प्लेनों के बड़े बेड़े सफलतापूर्वक प्रचालन करते हुए स्थानीय आवश्यकताओं की पूर्ति कर रहे हैं। इसके अलावा हमारे पड़ोसी देश मालदीव में भी 40 से अधिक सीप्लेन हैं और वे सफलतापूर्वक स्थानीय आवश्यकताओं की पूर्ति कर रहे हैं।

यहां यह उल्लेख किया जाना आवश्यक होगा कि भारत के अन्य सेक्टरों के लिए सी प्लेन सेवाएं प्रारम्भ करने से पर्यटन को बढ़ावा मिलने के साथ साथ अन्य स्थानीय उद्योगों को भी निम्नलिखित लाभ प्राप्त होंगे :

- इससे नवीनतम प्रौद्योगिकी की प्रस्तुति, योजना तथा हमारी समृद्ध संस्कृति एवं परम्पराओं का मिश्रण अंतर्देशीय एवं अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों के सम्मुख प्रस्तुत किया जा सकेगा।
- वैश्विक स्तरों के अनुरूप बेहतर ग्राहक अनुभवों का सुनिश्चय हो सकेगा जिसके परिणामस्वरूप पर्यटक बार बार दौरे करेंगे तथा इसके लिए अनुशंसा करेंगे।
- यह एक मॉडल के रूप में तथा इसमें लाभकारी हैली पर्यटन बाजार के रूप में परिपक्व होने की संभावनाएं हैं जिसकी शोकेस के रूप में प्रस्तुति की जा सकती है।
- पर्यटन विभाग एवं अन्यो को अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति होगी जिसके परिणामस्वरूप पर्यटन विभाग द्वारा प्रदान किए जा रहे व्यवहार्यता अंतर निधियन को प्रभावी रूप से तटस्थ किया जा सकेगा।

- वर्ष के दौरान किसी भी समय ऐसे वांछित स्थान के लिए उत्सव आधारित हैली पर्यटन सेवाएं प्रारम्भ करने तथा प्रोत्साहित करने की क्षमता, जैसे सीजनल सेवाएं, मांग आधारित सेवा इत्यादि, जहां अवसंरचना उपलब्ध हो।
- इससे अत्याधिक दूर एवं दूरस्थ क्षेत्रों में अवसंरचना के निवेश के अवसर प्राप्त होंगे जो स्थानीय अर्थव्यवस्था एवं लोगों में सकारात्मक भाव उत्पन्न करने में सहायक होंगे।
- इन सेवाओं का आपात्त स्थिति में स्थानीय यात्री परिवहन, आपदा प्रबंधन, राशन सॉर्टिज, चिकित्सा निकासी एवं बचाव, प्राकृतिक अथवा अप्राकृतिक विपत्तियों अथवा आपदाओं के दौरान जीवन रक्षा के लिए पारस्परिक उपयोग किया जा सकता है।

Pawan Hans makes Delhi Proud

दिल्ली का गौरव – पवन हंस

Pawan Hans Ltd. under the administrative control of Ministry of Civil Aviation (MoCA) has developed a separate corridor for helicopter operations and other services:

- Regular Passenger Service
- Charter Service
- Parking of Helicopters
- Helicopters Maintenance Services (MRO)
- Disaster Management
- Medical Evacuation
- Surveillance activities

पवन हंस लिमिटेड द्वारा नागर विमानन मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में हेलीकॉप्टर प्रचालनों तथा अन्य सेवाओं के लिए अलग कॉरीडोर का निर्माण किया गया है:

- नियमित यात्री सेवा
- चार्टर सेवा
- हेलीकॉप्टरों की पार्किंग
- हेलीकॉप्टर अनुरक्षण सेवा
- आपदा प्रबंधन
- चिकित्सा निकासी
- निगरानी गतिविधियां



पवन हंस लिमिटेड

Pawan Hans Limited

(A Govt. of India Enterprise)

www.pawanhans.co.in

WE *fly* FOR YOU



11.0 क्षेत्रीय हैली-हबों का निर्माण

- पवन हंस लिमिटेड हैलीकॉप्टर प्रचालनों, सी प्लेन प्रचालनों, छोटे फिक्स्ड विमानों से क्षेत्रीय सम्पर्कता उपलब्ध करवाने, अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल सुविधाएं उपलब्ध करवाने तथा हैलीकॉप्टर प्रचालनों के लिए हैलीपोर्ट / हैलीपैड का विकास करने की संकल्पना के साथ कार्यरत हैलीकॉप्टर प्रचालन करने वाला सरकार का एक प्रीमियम उपक्रम है। कम्पनी द्वारा पिछले एक दशक से संतोषजनक निष्पादन करते हुए सरकार को लाभांश का भुगतान किया जा रहा है।
- पवन हंस लिमिटेड द्वारा बाजार नेतृत्व प्राप्त करने के लिए अपने व्यवसाय में विविधता का समावेश किया जा रहा है तथा यह अपने प्रचालनों का प्रसार अंतर्राज्य सम्पर्कता के लिए फिक्स्ड विंग विमानों से करने, "मेक इन इंडिया" कार्यक्रम के अंतर्गत अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल व्यवसाय प्रारम्भ करने तथा मिशन 2020 के अंतर्गत हैली हब की अवधारणा हैलीपोर्टों का निर्माण करने की संभावनाएं खोज रहा है। तदनुसार देश में समग्र व्यवसाय योजना के साथ साथ एक आंतरिक 'कार्रवाई योजना' की प्रक्रिया प्रारम्भ की गई है।
- देश के अन्य भागों में ऐसे और हैलीकॉप्टरों का विकास करने की विस्तार योजना का परीक्षण संबंधित राज्य सरकार के परामर्श से किया जाएगा तथा इन पूंजी परियोजनाओं के लिए बजट सहायता की आवश्यकता होगी जो राज्य सरकार से मुफ्त भूमि आबंटन सहित प्राप्त किया जाना होगा।
- पवन हंस लिमिटेड द्वारा हैलीकॉप्टर प्रचालनों के वहनीय विकास, अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल सुविधाओं तथा कौशल विकास के लिए निम्नानुसार उत्तरी क्षेत्र-रोहिणी, दिल्ली ; पूर्वी क्षेत्र – गुवाहाटी तथा पश्चिमी क्षेत्र – जुहू, मुम्बई में 3 हैली-हब का निर्माण किया जाना प्रस्तावित किया गया है :

11.1 रोहिणी, दिल्ली – उत्तरी क्षेत्र के लिए हैली-हब

रोहिणी में हैलीपोर्ट के विकास की एक परियोजना प्रगति पर है तथा इसका कार्य फरवरी, 2016 में पूरा होना अनुसूचित किया गया है। इस हैलीपोर्ट में टर्मिनल, एटीसी, अग्निशमन स्टेशन तथा चार हैंगरों के अलावा एफएटीओ एवं 12 हैलीकॉप्टरों के लिए पार्किंग बे बनाई जाएगी। इस परियोजना की दूसरे चरण की विकास योजना में अनुरक्षण, मरम्मत तथा ओवरहॉल, तकनीकी भवन एवं प्रशिक्षण केन्द्र का विकास करने की संभावनाएं हैं।

अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल सुविधाओं के विकास एवं स्थापना की प्रक्रिया सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से किए जाने पर विचार किया जा रहा है तथा यह सुविधा रोहिणी परियोजना के पूरा होने के साथ ही विभिन्न प्रकार के हैलीकॉप्टरों के लिए प्रचालनात्मक किए जाने की संभावना है। हैलीपोर्ट सुविधा के अलावा इसका उपयोग उत्तरी क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले राज्यों के बीच सम्पर्कता के लिए हैली-हब के रूप में किया जाना भी प्रस्तावित किया गया है।

11.2 जुहू, मुम्बई – पश्चिमी क्षेत्र के लिए हैली-हब

पश्चिमी क्षेत्र में पोर्टब्लेयर, राजामुन्द्री, कवारती इत्यादि जैसे अन्य बेस के साथ साथ पवन हंस लिमिटेड के पास अपने हैलीकॉप्टरों के प्रचालनों तथा अनुरक्षण सुविधाओं के लिए जुहू में अपना प्रमुख प्रचालन बेस है। पश्चिम क्षेत्र में डॉफिन –एन तथा एन- 3 बेड़े एवं एमआई-172 हैलीकॉप्टरों के लिए प्रमुख अनुरक्षण सुविधाएं उपलब्ध हैं तथा यहां शॉप स्तर पर बैच जांच एवं हैलीकॉप्टर के उपकरणों की मरम्मत के लिए विभिन्न कार्यशालाएं स्थापित की गई हैं। अपार व्यवसाय संभावनाओं को ध्यान में रखते हुए स्वयं अपने तीसरे पक्षकारों के विभिन्न प्रकार के हैलीकॉप्टरों के लिए यहां प्रमुख अनुरक्षण,

मरम्मत एवं ओवरहॉल सुविधाओं का विकास किए जाने की प्रस्तावना की गई है।

वर्तमान में, जुहू हवाईअड्डा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के अध्याधीन है जो काफी समय पूर्व तात्कालिक नागर विमानन विभाग द्वारा आईएएआई को स्थानांतरित किया गया था। इस हवाईअड्डे से नियमित फिक्स्ड उड़ानें संचालित नहीं की जाती हैं तथा यहां उपलब्ध सुविधाओं का उपयोग मुख्यतः पवन हंस लिमिटेड एवं कुछ निजी प्रचालकों द्वारा हैलीकॉप्टर प्रचालनों के लिए किया जाता है। तदनुसार जुहू हवाईअड्डे को पश्चिम क्षेत्र की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए "हैली-हब" घोषित किया जाना तथा हैलीकॉप्टर प्रचालनों के विकास तथा अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल सुविधाओं के लिए इसे हैली-हब का स्वरूप प्रदान करने के लिए इसका स्वामित्व भारतीय विमानपत्तन से लेकर पवन हंस लिमिटेड को दिया जाना प्रस्तावित किया गया है। पवन हंस लिमिटेड राष्ट्रीय विमानन संरक्षा एवं सेवा संस्थान के नाम से पॉयलटों एवं विमान अनुरक्षण इंजीनियरों के लिए प्रशिक्षण सुविधाओं का निर्माण किया जाना भी प्रस्तावित किया गया है।

11.3 गुवाहाटी – पूर्वी क्षेत्र के लिए हैली-हब

पवन हंस लिमिटेड द्वारा वर्ष 1986 से पूर्वोत्तर क्षेत्र के विभिन्न राज्यों को हैलीकॉप्टर सेवाएं प्रदान की जा रही हैं तथा वर्तमान में इसके प्रचालन गुवाहाटी, अगरतला, इटानगर, आईजल, मेघालय, कोलकाता इत्यादि से किए जा रहे हैं। पवन हंस लिमिटेड द्वारा वर्ष 2013 में पूर्वोत्तर क्षेत्री की बढ़ती हुई मांगों को पूरा करने के लिए गुवाहाटी में पूर्वी क्षेत्र के मुख्यालय की स्थापना की गई है। विभिन्न राज्यों तथा पूर्वोत्तर क्षेत्र के बीच सम्पर्कता स्थापित करने के लिए गुवाहाटी हवाईअड्डे के निकट "हैली-हब" का निर्माण किया जाना प्रस्तावित किया गया है। राज्य सरकार से गुवाहाटी हवाईअड्डे के निकट 25 एकड़ आकार की भूमि का अधिग्रहण उसकी लागत पर रोहिणी में निर्मित हैलीपोर्ट के समान ही पूर्वी क्षेत्र के लिए हैलीपोर्ट का निर्माण किए जाने का एक प्रस्ताव तैयार किया जा रहा है। सार्वजनिक निजी भागीदारी मॉडल के अनुरूप गुवाहाटी में विभिन्न प्रकार के हैलीकॉप्टरों के लिए अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल सुविधा का निर्माण किए जाने के साथ साथ पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय विमानन सुरक्षा एवं सेवा संस्थान के बैनर के अंतर्गत पॉयलटों एवं विमान अनुरक्षण इंजीनियरों के कौशल विकास के लिए एक प्रशिक्षण केन्द्र की स्थापना किए जाने का भी प्रस्ताव है।

दक्षिण क्षेत्र के लिए हैली-हब का निर्माण प्रक्रियाधीन है।

निष्कर्ष

इन सभी "हैली-हबों" का विकास, प्रचापलन तथा अनुरक्षण पवन हंस लिमिटेड द्वारा किया जाना प्रस्तावित किया गया है तथा इसे नागर विमानन मंत्रालय की नागर विमानन मसौदा नीति में भी शामिल किए जाने की सिफारिश की गई है। हैली-हब की सेवाएं सभी प्रचालकों हवाईअड्डा प्रबंधन अवधारणा के अनुसार ही शुल्क आधार पर उपलब्ध होंगी। सार्वजनिक निजी भागीदारी के अंतर्गत संभाव्यता एवं कार्यान्वयन अध्ययन के लिए परामर्शदाता की नियुक्ति की जाएगी।

12.0 कार्रवाई योजना

पवन हंस लिमिटेड को अपनी कार्यकुशलता में संवर्धन के लिए अपने पूर्व मॉडलों से अधिक रेंज एवं क्षमता वाले नए हैलीकॉप्टरों का अधिग्रहण करके अपने बेड़े का विस्तार करना चाहिए :-

- 12.1 अपतटीय एवं तटीय तेल एवं गैस ई एंड पी सेक्टर में सेवा प्रदाता के रूप में अपनी भूमिका का विस्तार करते रहना चाहिए ।
- 12.2 पर्यटन सेक्टर में विस्तार: पवन हंस लिमिटेड को इस सेक्टर में अपने प्रचालन बढ़ाने चाहिए।
- 12.3 अंतर्देशीय एवं अंतर्राष्ट्रीय संभावनाओं से युक्त विशिष्ट पर्यटन सेक्टर के लिए अपनी समर्पित सेवाएं प्रारम्भ करनी चाहिए ।
- 12.4 निगमित वर्ग को निगमित चार्टर सेवाओं की उपलब्धि वहनीय एवं विश्वसनीय सेवाओं के रूप में दिए जाने के प्रयास करने चाहिए।
- 12.5 पवन हंस लिमिटेड द्वारा बचाव एवं आपात्त सेवाओं के लिए राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण के साथ सहकारिता की जा सकती है।
- 12.6 आपात्त चिकित्सा सेवाएं: सरकारी एवं गैर-सरकारी सेक्टर के लिए एयर एम्बुलेंस सेवाएं प्रारम्भ करना ।
- 12.7 हैलीकॉप्टरों के पारम्परिक उपयोग को बनाए रखने के लिए मौसम के अनुकूल फसल छिड़काव के अवसरों की खोज करना।
- 12.8 हैली-हब अवधारणा के अंतर्गत हैलीपोर्टों की स्थापना, अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल केन्द्र एवं प्रशिक्षण स्कूलों की स्थापना के कार्यों को आगे बढ़ाना ।

13.0 वित्तीय संसाधनों का जुटाव

हैलीकॉप्टरों की अधिप्राप्ति तथा अन्य पूंजीगत परियोजनाओं के लिए कम्पनी को अगले पांच वर्षों के दौरान लगभग 900 करोड़ रुपए की उत्पत्ति करनी होगी। इसके एक भाग (20% तक) की उत्पत्ति आंतरिक रूप से उत्पन्न नकदी के माध्यम से किया जा सकता है।

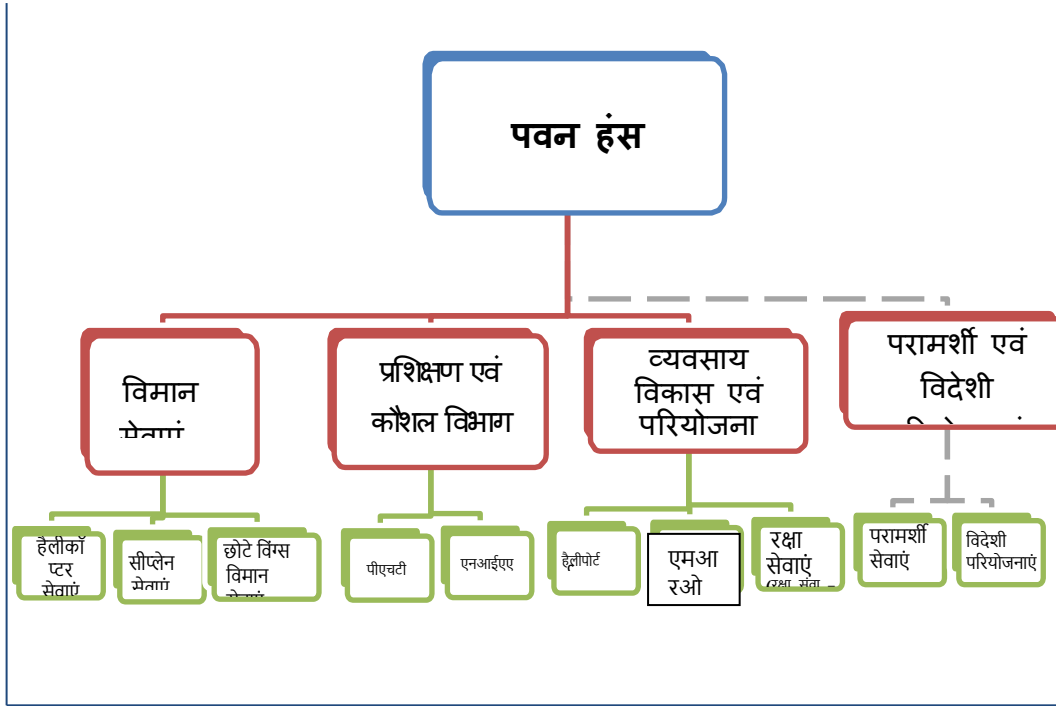
13.1 इक्विटी में प्रवेश:

- 13.1.1) आईपीओ के माध्यम से
- 13.1.2) सरकारों द्वारा किए जाने वाले इक्विटी प्रवाह
- 13.1.3) सार्वजनिक निजी भागीदारी फ्रेमवर्क के अंतर्गत राज्य सरकारों / विकास प्राधिकरणों की इक्विटी प्रतिभागिता

13.2 ऋण

- 13.2.1) बांड तथा अन्य उपकरण
- 13.2.2) वित्तीय संस्थानों / बैंकों से ऋण
- 13.2.3) अन्य: एक्विजिशन, आईआईएफसीएल इत्यादि

14.1 पवन हंस लिमिटेड 2020 रणनीतिक योजना:



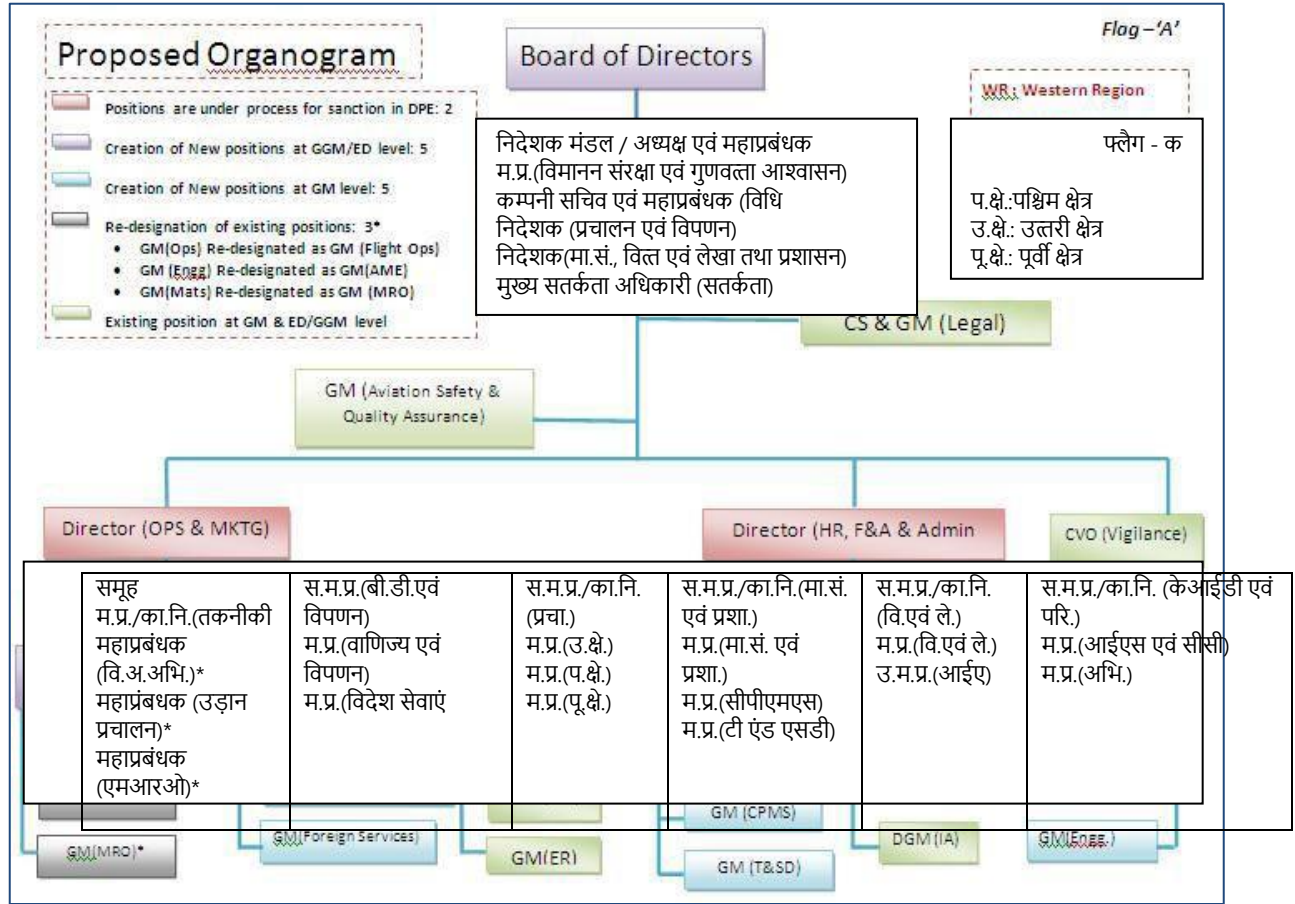
पवन हंस लिमिटेड को अधिग्रहण योजनाओं, कर्मियों के प्रशिक्षण तथा अनुरक्षण से संबंधित व्यवसाय के नए क्षेत्रों में प्रवेश करना चाहिए। पवन हंस लिमिटेड द्वारा ऐसी विभिन्न राज्य सरकारों को परामर्श प्रदान किए जाने चाहिए जिन्होंने हैलीकॉप्टरों की खरीद / प्रयोग के प्रति अपनी रूचि दर्शाई है।

जिन सरकारों ने इसमें रूचि दिखाई है उनमें उत्तराखंड, हिमाचल प्रदेश, गुजरात, केरल, पंजाब तथा पूर्वोत्तर राज्य शामिल हैं।

- क. पवन हंस लिमिटेड को अनुरक्षण के उच्चतर मानक तथा सेवा मानक बरकरार रखने चाहिए।
- ख. पवन हंस लिमिटेड को पॉयलटों तथा तकनीशियनों के लिए अपने अपने प्रशिक्षण केन्द्रों का समेकन करना चाहिए। नई दिल्ली/मुम्बई/पुणे में हैलीपोर्ट।
- ग. केवल पवन हंस लिमिटेड द्वारा उपलब्ध करवाई जा सकने वाली अनूठी अनुरक्षण सेवाओं के विपणन और बिक्री को बढ़ावा देने के लिए ध्रुव हैलीकॉप्टरों के अनुरक्षण तथा प्रचालन के लिए रणनीतिक साझेदारी का निर्माण करना चाहिए।

14.1 पवन हंस लिमिटेड की प्रबंधन संरचना का पुनः निर्माण:

नए विविधिकरण को ध्यान में रखते हुए पवन हंस लिमिटेड को देश में बढ़ रही हैलीकॉप्टर की पूर्ति के लिए प्रतिस्पर्धी परिस्थितियों में तत्पर, पारदर्शी एवं व्यवस्था चालित संगठन बने रहने के लिए रणनीतिक परिवर्तन करने होंगे। नई संगठनात्मक संरचना प्रस्तावित की गई है जिसके अंतर्गत संगठनात्मक विकास योजना की आवश्यकता के अनुसार दो कार्यात्मक निदेशकों तथा तीन स्वतंत्र निदेशकों के लिए लोक उपक्रम विभाग का अनुमोदन प्रतीक्षित है।



14.2 XAवीं पंचवर्षीय योजना (2012-2017)का संक्षेप

(रूप करोड़ में)

विद्यमान बेड़ा	विद्यमान संख्या	नया अधिग्रहण	कुल बेड़ा आकार	नए अधिग्रहण की अनुमानित लागत
मध्यम	35	17	52	1020.00
हल्के एकल इंजन	08	02	10	24.00
हल्के दोहरे इंजन	शून्य	02	02	49.50
हैवी ड्यूटी	03	01	04	70.00
सीप्लेन	शून्य	02	02	26.00
योग	46	22+2 (एसपी)	68+2 (एसपी)	1189.50

15.0 निष्कर्ष

विश्व भर में लगभग 35,000 हेलीकॉप्टर प्रचालन कर रहे हैं तथा केवल 267 हेलीकॉप्टरों के साथ इसमें भारत का योगदान इस तथ्य के बावजूद भी 1% से कम है कि भारत विश्व का दूसरा सबसे अधिक जनसंख्या वाला एवं अत्याधिक तीव्र गति से विकास की ओर अग्रसर ऐसा देश है जहां बाजार की प्रच्छन्न संभावनाओं का दोहन करके महत्वपूर्ण विकास किए जाने के अवसर उपलब्ध हैं। हेलीकॉप्टर उद्योग तथा X।।वीं पंचवर्षीय योजना अवधि (2012-17) के माध्यम से इसके विकास की संभावनाओं को ध्यान में रखते हुए एक रूपरेखा प्रस्तावित की गई है जिसमें पवन हंस के महत्वपूर्ण योगदान के साथ विद्यमान सिविल हेलीकॉप्टरों की संख्या को 267 से बढ़ाकर 500 किया जाना प्रस्तावित है।

अपने बाजार भाग को बनाए रखने तथा अपनी नेतृत्व स्थिति को बरकरार रखने के लिए पवन हंस नीचे उल्लिखित प्रमुख प्रयास करना चाहती है:

- 15.1 विमान सेवाएं
- 15.2 विद्यमान बाजार में अपनी प्रतिस्पर्धी स्थिति को सुदृढ़ बनाना
- 15.3 नए विमान बेड़े का अधिग्रहण / पट्टे पर प्राप्त करना
- 15.4 हेली पर्यटन; जीबीएस से प्राप्त सहायता के माध्यम से विधि प्रवर्तन एवं चिकित्सा बचाव के लिए सरकार को सहायता, बिजली की तारों की हॉटलाइन धुलाई इत्यादि जैसे नए क्षेत्रों में कार्य प्रारम्भ करना।
- 15.5 अनुरक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल सुविधाओं की स्थापना; एचएएल के साथ ध्रुव, चीता, एवं चेतक हेलीकॉप्टरों के अनुरक्षण के लिए संयुक्त उद्यम
- 15.6 प्रशिक्षण एवं कौशल विकास के केन्द्र स्थापित करना: पुणे हडप्सर में केन्द्र का विकास
- 15.7 हेलीपोर्टों की स्थापना: नई दिल्ली में रोहिणी परियोजना
- 15.8 सीप्लेन एवं छोटे फिक्स्ड विंग विमान प्रचालन
- 15.9 ग्राहक संतुष्टता में सुधार
- 15.10 क्षेत्रीय हेली हबों का निर्माण

बेड़े की प्रस्तावित वृद्धि मुख्यतः तटीय एवं अपतटीय ग्राहकों आंतरिक आईबीआर, नागर विमानन मंत्रालय के X।।वीं पंचवर्षीय की सकल बजट सहायता तथा गृह मंत्रालय, पर्यटन मंत्रालय, राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण, पूर्वोत्तर क्षेत्र विभाग/पूर्वोत्तर क्षेत्र परिषद अथवा पट्टा व्यवस्था के माध्यम से की जाएगी।

पवन हंस लिमिटेड के पास विभिन्न राज्य सरकारों से काफी अधिक देयताएं बकाया हैं, विशेषतः पूर्वोत्तर राज्यों एवं अन्य सरकारी एजेंसियों से, जिसके कारण कम्पनी की नकदी प्रवाह स्थिति प्रभावित हुई है और सकारात्मक प्रयास करते हुए संबंधित पार्टियों के साथ इसका निपटान शीघ्र किया जाना आवश्यक है।

पवन हंस लिमिटेड

खंड-घ

आईपीओ: आगे का रास्ता

अध्याय- I: आईपीओ- आगे की दिशा

1.1 पवन हंस की विस्तार योजनाएं

पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लिमिटेड (पवन हंस), एक सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम, भारत की अग्रणी हेलीकॉप्टर कम्पनी है जो अनेक उद्देश्यों हेतु हेलीकॉप्टर सेवाएं प्रदान करने में लगी है जैसे अपतटीय प्रचालन, अंतर-द्वीपीय पारवहन, अगम्य क्षेत्रों को जोड़ना आदि। पवन हंस के पास 46 हेलीकॉप्टरों का मिश्रित बेड़ा है और यह भारत के समस्त हेलीकॉप्टर कारोबार का लगभग 40% बनता है। कम्पनी ने वर्ष 2009-10 में एक विस्तार योजना आरंभ की है और तब से लगभग 13 हेलीकॉप्टरों जैसे 3 एएस-350बी3 और 10 डॉफिन एन3 हेलीकॉप्टरों के साथ 2 अतिरिक्त एमआई-72 हेलीकॉप्टरों के बेड़े का अर्जन किया है और इनकी डिलीवरी जून 2012 में की गई है। हेलीकॉप्टर उद्योग के विकास की संभावना को ध्यान में रखते हुए, नागर विमानन मंत्रालय ने एक रोडमैप प्रस्तावित किया है जिसमें सिविल हेलीकॉप्टरों की संख्या को वर्तमान 267 से बढ़ाकर अगले पांच वर्ष के दौरान 500 से अधिक किए जाने की आशा है। उद्योग का बड़ा खिलाड़ी होने के नाते पवन हंस को हेलीकॉप्टर उद्योग के समग्र विकास में योगदान देने की आशा है और 22 हेलीकॉप्टरों के अधिग्रहण की योजनाएं हैं जिसमें 18 मौजूदा डॉफिन एन हेलीकॉप्टरों का उनके उपयोगी आर्थिक जीवन के पूरा होने के कारण चरणबद्ध रूप से निपटान किया जाना शामिल है। 18 हेलीकॉप्टरों में से, 9 का निपटान 12वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक अर्थात् वित्त वर्ष 2012-17 तक किया जाना प्रस्तावित है और शेष 9 का निपटान वित्त वर्ष 2022 के अंत तक किए जाने का प्रस्ताव है।

कम्पनी की विस्तार योजना में रु.1,189.50 करोड़ का पूंजीगत व्यय अंतर्निहित है। कम्पनी का अपने आंतरिक संग्रह से इक्विटी में योगदान देने और विभिन्न बैंकों से ऋण संबंधी गठजोड़ करने का प्रस्ताव है।

तथापि, पवन हंस पर भारत सरकार द्वारा 470.22 करोड़ रुपए का दावा है। इस दावे को कम्पनी के तुलन पत्र में चालू देनदारी के रूप में ले जाया जा रहा है और इससे कम्पनी की समग्र विकास/विस्तार योजनाओं पर प्रभाव पड़ सकता है।

1.2 भारत सरकार के दावों की पृष्ठभूमि

पवन हंस की स्थापना ओएनजीसी की पर्यवेक्षण संबंधी गतिविधियों और पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए हेलीकॉप्टर सेवाएं मुहैया कराने के लिए नागर विमानन मंत्रालय के अधीन एक सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम के रूप में की गई थी। पवन हंस के 42 हेलीकॉप्टरों (21 वेस्टलैंड और 21 डॉफिन हेलीकॉप्टर) वाले प्रारंभिक बेड़े को वर्ष 1986 और 1988 की अवधि के दौरान ब्रिटिश ओवरसीज डेवलपमेंट एडमिनिस्ट्रेशन (ओडीए) के अनुदान और इंडो-फ्रेंच इकॉनॉमिक प्रोटोकॉल के तहत 250.90 करोड़ रुपए की परियोजना लागत पर आयातित किया गया था।

जून 1986 में वित्त मंत्रालय ने निर्णय किया कि सम्पूर्ण परियोजना लागत (250.90 करोड़ रुपए) कम्पनी को इक्विटी पूंजी के रूप में प्रदान किया जाए। तथापि, पवन हंस को केवल 113.76 करोड़ रुपए का इक्विटी योगदान प्राप्त हुआ था जिससे

परियोजना लागत की तुलना में 137.14 करोड़ रुपए का फर्क रह गया था। इस फर्क को उपरोल्लिखित समझौतों के तहत अनुदानों के माध्यम से वित्त मंत्रालय द्वारा पवन हंस की ओर से हेलीकॉप्टर विनिर्माताओं (वेस्टलैंड हेलीकॉप्टर्स लिमिटेड, यूके और एयरोस्पेटिएल, फ्रांस) को प्राधिकृत भुगतान (130.91 करोड़ रुपए) जारी करके और पवन हंस के आंतरिक संग्रहण (6.23 करोड़ रुपए) द्वारा पूरा किया गया।

वित्त मंत्रालय द्वारा जारी किए गए विदेशी मुद्रा भुगतानों (130.91 करोड़ रुपए) को पवन हंस द्वारा जीएफआर के नियम 237 (ii) के अधीन यथोपेक्षित सरकारी खजाने में समतुल्य रुपए की जमाराशि के जरिए चुकाया जाना था। पर्याप्त अतिरिक्त इक्विटी निवेश नहीं किया गया, जिसके परिणामस्वरूप वित्त मंत्रालय द्वारा जारी किए गए 130.91 करोड़ रुपए के भुगतान को कम्पनी की बहियों में वित्त मंत्रालय के बकाया दावे के रूप में परिलक्षित किया गया है। कम्पनी द्वारा दावों के समाधान के लम्बित रहते, वित्त मंत्रालय ने प्रतिवर्ष 18 प्रतिशत की दर से ब्याज प्रभारित किया। वित्त मंत्रालय कुल 470.22 करोड़ रुपए की धनराशि का दावा कर रहा है जिसमें 130.91 करोड़ रुपए की बकाया राशि पर 31 मार्च, 2001 तक 18 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से ब्याज भी शामिल है।

उल्लेखनीय है कि आर्थिक मामलों पर मंत्रिमंडल समिति (सीसीईए) के निदेशों के आधार पर, पवन हंस ने अपनी चार्टर दरों में किसी भी ब्याज संबंधी लागत को शामिल नहीं किया, और इसे शुरू से ही ग्राहकों से वसूल नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त, भारत सरकारों के अनुदेशों के आधार पर, वेस्टलैंड हेलीकॉप्टर वर्ष 1991 में स्थायी रूप से सेवा से हटा लिए गए और इनकी बिक्री से प्राप्त आगम भी गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम के अधीन सरकार में जमा कराए गए थे।

पवन हंस इस बाजार के विशाल अप्रयुक्त संभावनाओं का एक उल्लेखनीय खिलाड़ी है जिसमें अपने बेड़े के विस्तार और अन्य अनिवार्य पूंजीगत कार्यक्रमों के लिए बहुत अधिक राशि के पूंजी निवेश की आवश्यकता है जिससे कम्पनी को प्रतिस्पर्धी बने रहने और अपनी बाजार हिस्सेदारी में बढ़ोतरी करने में सहायता मिल सकती है। पवन हंस भविष्य में एक सार्वजनिक निर्गम (पब्लिक ईश्यू) की संभावना और सभी संबंधित पक्षों के एक समानतापूर्ण समाधान पर पहुँचने के लिए भारत सरकार के दावों से संबंधित मुद्दों पर विचार कर रहा है।

1.3 कार्यपद्धति

उपर्युक्त पृष्ठभूमि में, पवन हंस ने कम्पनी की विकास/विस्तार योजनाओं और कम्पनी के मूल्यांकन पर भारत सरकार के दावों का आकलन करने के लिए एसबीआई कैपिटल मार्केट्स लिमिटेड (एसबीआईकैप) को परामर्शदाता के तौर पर नियुक्त किया है।

अध्ययन के लिए अपनाई गई कार्य-पद्धति का लक्ष्य भारत सरकार के दावों के समाधान के लिए कम्पनी के पास उपलब्ध विभिन्न विकल्पों, कम्पनी के इक्विटी मूल्यांकन के साथ-साथ भारत सरकार को प्राप्त होने वाले परिणामी लाभों पर चर्चा करना है। कम्पनी को एक चालू निकाय मानते हुए विभिन्न कारोबारी परिदृश्यों के अधीन कम्पनी के मूल्यांकन के लिए मुख्य तौर पर डीसीएफ (छूट प्राप्त नकद प्रवाह) तकनीक अपनाई गई है। भावी निवल नकद प्रवाहों का प्राक्कलन कम्पनी की प्रस्तावित विस्तार योजनाओं के आधार पर किया गया है।

ईबीआईडीटीए के लाभों में आने वाले वर्षों के दौरान वर्तमान 33 प्रतिशत से शून्य: शून्य: घटकर 20 प्रतिशत होना प्रत्याशित किया गया है। यदि कम्पनी अपने ईबीआईडीटीए लाभों में वृद्धि नहीं कर पाती है, तो यह अपने ऋण और अपनी विस्तार योजनाओं से संबंधित अन्य लागतों को पूरा करने की स्थिति में ही है जिससे इसकी लाभप्रदता उल्लेखनीय रूप से प्रभावित हो रही है। भारत सरकार के दावों के समाधान की अंतिम तारीख 1 अप्रैल, 2013 अर्थात् वित्त वर्ष 2014 को मान्यता दी गई है और, जब तक कि अन्यथा उल्लेख न हो, मूल्यांकन के लिए इसे 1 अप्रैल 2014 अर्थात् वित्त वर्ष 2015 माना गया है।

अवधारणाओं के आधार पर, एक मूल मामला वित्तीय योजना तैयार की जा चुकी है और कम्पनी का मूल्यांकन 15.5 प्रतिशत की इक्विटी लागत पर इक्विटी स्टेकधारकों के लिए निशुल्क नकद प्रवाहों में छूट प्रदान करके किया गया है। मूल मामले में अवधारणा की गई है कि कम्पनी 12वीं पंचवर्षीय योजना के अंत में 2016-17 में अपने 18 में से अपने 30 वर्ष के उपयोगी आर्थिक जीवन को पूरा करने वाले 9 डॉफिन एन हेलीकॉप्टरों का निपटान करती है और शेष 9 हेलीकॉप्टरों को वित्त वर्ष 2022 तक उनके 30 वर्ष के उपयोगी आर्थिक जीवन के परे अतिरिक्त 5 वर्ष के लिए तैनात करने में सक्षम है।

मूल मामले के अतिरिक्त, एक परिदृश्य पर भी विचार किया गया है जिसमें माना गया है कि कम्पनी वर्ष 2016-17 में 30 वर्ष का अपना उपयोगी कार्यकाल पूरा करने वाले सभी 18 डॉफिन एन हेलीकॉप्टरों (75% की औसत तैनाती सहित) को 5 अतिरिक्त वर्ष तक तैनात कर सकेगी और तदनुसार, वित्त वर्ष 2022 के अंत में 18 हेलीकॉप्टरों के सम्पूर्ण बेड़े का निपटान किया जाएगा।

1.4 समाधान के विकल्प

एक न्यायसंगत समाधान पर पहुँचने के उद्देश्य से, भारत सरकार के दावों से संबंधित मुद्दों का समाधान करने के लिए निम्नलिखित विकल्प उभरते हैं:

क) **मूल मामला:** **भारत सरकार के दावों पर यथास्थिति बनाए रखना**

भारत सरकार के दावों पर यथास्थिति बनाए रखने से कम्पनी की खराब वित्तीय स्थिति परिलक्षित होगी, जिसका प्रभाव कम्पनी की क्रेडिट रेटिंग पर पड़ेगा, और इस प्रकार, इसकी ऋण उठाने की क्षमता प्रभावित होगी। इसके अतिरिक्त, इसका कम्पनी द्वारा आईपीओ जारी करने की संभावनाओं पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा जिससे इसके विस्तार की योजनाएं बर्बाद हो जाएंगी।

ख) **विकल्प 1 — भारत सरकार के समस्त दावों का पवन हंस के संसाधनों में से एक बार किया जाने वाला समाधान (ओटीएस)**

यदि कम्पनी को भारत सरकार के दावों का अग्रिम रूप से समाधान करने को कहा जाता है, तो यह दिवालिया हो जाएगी क्योंकि इसके पास पर्याप्त नकदी नहीं है।

ख) **विकल्प 2 (क) — कम्पनी की विस्तार योजनाओं पर विचार किए बिना 10 वर्ष की अवधि के दौरान पवन हंस के संसाधनों में से भारत सरकार के समस्त दावों का भुगतान**

यदि कम्पनी अपनी विस्तार योजनाओं को आगे नहीं बढ़ाती है, तो इसके पास मौजूदा 18 हेलीकॉप्टरों का उनके उपयोगी कार्यकाल को पूरा करने के कारण निपटान किए जाने के बाद केवल 29 हेलीकॉप्टरों का बेड़ा रह जाएगा। इस बेड़े के सेवा से बाहर होने से, कम्पनी के नकदी प्रवाह और ऋण चुकाने की क्षमता प्रभावित होगी।

ग) विकल्प 2 (ख) - कम्पनी की विस्तार योजनाओं पर विचार करते हुए 10 वर्ष की अवधि के दौरान पवन हंस के संसाधनों में से भारत सरकार के समस्त दावों का भुगतान

कम्पनी के अपनी विस्तार योजनाओं के साथ आगे बढ़ने और 10 वर्ष में समस्त दावों का भुगतान करने के परिदृश्य में भी, कम्पनी के नकदी प्रवाह और ऋण चुकाने की क्षमता प्रभावित होगी क्योंकि भारत सरकार के दावों के भुगतान के लिए नकद बहिर्प्रवाह के साथ-साथ विस्तार योजनाओं के लिए अपेक्षित इक्विटी की आवश्यकता को पूरा करने के लिए नकदी का बहिर्प्रवाह होगा।

(घ) विकल्प 3 — भारत सरकार के समस्त दावों का अधित्याग:

भारत सरकार के समस्त दावों के अधित्याग की स्थिति में, 53 करोड़ रुपए की आयकर देनदारी उत्पन्न होती है क्योंकि पवन हंस ने पूर्व में ब्याज के एक निश्चित हिस्से पर आयकर की कटौती का दावा किया था, जिसका वास्तव में भारत सरकार को भुगतान नहीं किया गया था। इस देनदारी के कारण, कम्पनी की अपेक्षाकृत स्वस्थ स्थिति को परिलक्षित करते हुए अन्य वित्तीय संकेतकों के साथ इस देनदारी के समाधान के वर्ष में कम्पनी की ऋण चुकाने की क्षमता बिल्कुल पर्याप्त है। इसके अतिरिक्त, चूंकि इक्विटी पूंजी अपवर्तित बनी हुई है जिसमें भारत सरकार 51% की हिस्सेदारी है, अतः इस विकल्प के तहत विनिवेश संभव नहीं हो सकता।

(ङ) विकल्प 4 — भारत सरकार के समस्त दावों का इक्विटी में परिवर्तन:

भारत सरकार द्वारा समस्त दावों को इक्विटी में परिवर्तित करने के निर्णय करने की स्थिति में, 53 करोड़ रुपए की आयकर देनदारी उत्पन्न होगी, जिसकी वजह से कम्पनी की ऋण चुकाने की क्षमता इस देनदारी के समाधान के वर्ष में बस पर्याप्त है। इस विकल्प में भारत सरकार की कम्पनी में हिस्सेदारी वर्तमान 51% से 83.19% बढ़कर हो जाती है और इससे सरकार को भविष्य की तारीख में अपनी हिस्सेदारी को 51% से बढ़ाकर 83.19% करके विनिवेश के माध्यम से कम्पनी के मूल्य को खोलने का अवसर प्राप्त होता है। यदि भारत सरकार अपनी हिस्सेदारी को उपयुक्त इक्विटी मूल्य के समानुरूप कम कर देती है, तो इससे सरकार को लगभग 295 करोड़ रुपए मिल सकते हैं। इस विकल्प के तहत, भारत सरकार कम्पनी से दावा की गई राशि के 62% की रिकवरी कर सकेगी। यदि भारत सरकार अपनी हिस्सेदारी को प्रीमियम के अनुरूप कम कर पाती है, तो यह समनुरूप हिस्सेदारी को कम करने की तुलना में और अधिक धन की उगाही कर सकेगी।

(च) विकल्प 5 — पिछले वर्षों के दौरान कर की कटौती के लिए आयकर विभाग द्वारा अनुमति दिए गए/पवन हंस द्वारा पहले से दावा की गई सीमा (अर्थात् कुल संचित ब्याज का लगभग 50%) तक ब्याज का वित्त वर्ष 2015 से आरंभ होने वाले 10 वर्ष के दौरान भुगतान और शेष ब्याज और मूलधन का इक्विटी में परिवर्तन

इस स्थिति में, कर परामर्शदाता द्वारा प्रदान की गई कर संबंधी सलाह के आधार पर, पवन हंस द्वारा पहले से दावा

किया गया ब्याज 165.91 करोड़ रुपए बनता है और कम्पनी द्वारा किसी कर का भुगतान किया जाना अपेक्षित है। इस विकल्प के तहत, कम्पनी के वित्तीय संकेतक पर्याप्त डीएससीआर सुनिश्चित करते एक स्वस्थ स्थिति को परिलिखित करते हैं। कम्पनी की हिस्सेदारी वर्तमान 51% से बढ़कर 78.11% हो जाती है और सरकार अपनी हिस्सेदारी का 51% तक विनिवेश करने पर विचार कर सकती है। यदि हिस्सेदारी को उचित इक्विटी दर के समनुरूप कम किया जाता है, तो इससे भारत सरकार को 225 करोड़ रुपए मिल सकते हैं। इस विकल्प के तहत, भारत सरकार कम्पनी की ओर से दावा की गई राशि के 82% की रिकवरी करने में सक्षम हो सकती है। यदि भारत सरकार अपनी हिस्सेदारी को प्रीमियम के अनुरूप कम कर पाती है, तो यह समनुरूप हिस्सेदारी को कम करने की तुलना में और अधिक धन की उगाही कर सकेगी।

पवन हंस भारत सरकार के दावों को इक्विटी में परिवर्तित करने और भारत सरकार की हिस्सेदारी के अनुवर्ती विनिवेश का कोई प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकती है।

ऊपर रेखांकित सभी विकल्पों का, कम्पनी की विस्तार योजनाओं, मूल्यांकन और ऋण चुकाने की क्षमता के संबंध में मूल्यांकन किया गया है।

1.5 एसबीआईकैप्स का विनियोजन और अध्ययन का उद्देश्य

उपर्युक्त पृष्ठभूमि के आलोक में, पवन हंस ने एक वित्तीय सलाहकार प्रतिवेदन तैयार करने के लिए एसबीआई कैपिटल मार्केट्स लि. (एसबीआईकैप्स) की नियुक्ति की, जिसने भारत सरकार के विचारार्थ विभिन्न विकल्पों के साथ-साथ कम्पनी की कारोबारी योजना और कम्पनी के मूल्यांकन के प्रभाव, विस्तृत विश्लेषण और कम्पनी द्वारा प्रयुक्त किए जा सकने वाले विभिन्न विकल्पों पर प्रकाश डाला है।

एसबीआईकैप्स को सेवाओं की निम्नलिखित मुख्य सीमाओं पर विचार करने का काम सौंपा गया है:

- क) कम्पनी द्वारा तैयार की गई व्यापार योजना की समीक्षा करना
- ख) कम्पनी की विस्तार योजनाओं पर भारत सरकार के दावों के भुगतान के प्रभाव का अध्ययन करना
- ग) विभिन्न परिदृश्यों के अधीन पवन हंस के मूल्यांकन पर भारत सरकार के दावे के प्रभाव का अध्ययन करना।
- घ) ऐसे विभिन्न विकल्प प्रस्तुत करना जो पवन हंस के लिए आगे का मार्ग प्रशस्त कर सकें।

भारत अगले 10 वर्षों में एक क्षेत्रीय हब और एक महत्वपूर्ण वैश्विक बाजार के रूप में स्वयं को स्थापित करने की राह पर है, जो न केवल एयरलाइनों के लिए, बल्कि विमान के पुर्जों के निर्माताओं, एयर कार्गो कम्पनियों, हेलीकॉप्टर सेवा प्रदाताओं के साथ-साथ अवसंरचना विकासकर्ताओं के लिए भी अवसर प्रस्तुत करेगा। देश के आकार और जनसंख्या को देखते हुए, हवाई सेवाओं का उपयोग अपेक्षाकृत कम है, जो पिछले कुछ वर्षों के दौरान विमानन क्षेत्र में देखी गई विकास दर को बनाए रखने का अवसर प्रदान कर रहा है।

नागर विमानन मंत्रालय ने हेलीकॉप्टर उद्योग के लिए एक रूपरेखा (रोडमैप) प्रस्तावित किया है जिसमें सिविल हेलीकॉप्टरों की संख्या वर्तमान 267 से बढ़ाकर अगले पांच वर्षों के दौरान 500 से अधिक होने की आशा है और एक प्रमुख कम्पनी होने के नाते पवन हंस द्वारा उद्योग के समग्र विकास में योगदान दिए जाने की आशा है। उद्योग के विकास की संभावना को ध्यान में रखते हुए, पवन हंस ने 12वीं पंचवर्षीय योजना अवधि (2012-17) के लिए एक व्यापार योजना तैयार की है, जिस पर अनुवर्ती खंडों में चर्चा की गई है।

1.6 पवन हंस की व्यापार योजना

पवन हंस ने एक व्यापार योजना तैयार की है जिसमें इसके ग्राहकों की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए जून 2012 में डिलीवरी किए गए 2 अतिरिक्त एमआई-172 हेलीकॉप्टरों के साथ 12वीं पंचवर्षीय योजना अवधि अर्थात 2012-17 के दौरान 22 अतिरिक्त हेलीकॉप्टरों का अधिग्रहण किया जाना प्रस्तावित है। कम्पनी ने निम्नलिखित कारकों पर विचार करते हुए अपनी व्यापार योजना तैयार की है।

- ग्राहकों की ओर से मांग में समग्र वृद्धि:** पवन हंस अपतटीय हेलीकॉप्टर सेवाएं मुहैया कराने में एक बड़ी कम्पनी है और यह ओएनजीसी के उत्पादन और कर्मिदल परिवर्तन संबंधी कामों के लिए वर्ष 1986 से ओएनजीसी को अपनी सेवाएं प्रदान कर रही है। ओएनजीसी ने इंगित किया है कि अगले 5 वर्ष के दौरान इसका 25 अन्य अपतटीय प्लेटफॉर्म तैयार करने का प्रस्ताव है और तदनुसार, हेलीकॉप्टरों की मांग में वृद्धि होने की संभावना है। इसके अतिरिक्त, अन्य अपतटीय कम्पनियों जैसे ब्रिटिश गैस, जीएसपीसी, केयर्न एनर्जी आदि को भी अपने प्रचालनों के लिए हेलीकॉप्टर सेवाओं की आवश्यकता है। अपने मौजूदा के साथ साथ संभावित ग्राहकों की उनके अपतटीय प्रचालनों से संबंधित मांग को पूरा करने के उद्देश्य से, पवन हंस का 7 मध्यम श्रेणी के हेलीकॉप्टरों का अधिग्रहण करने का प्रस्ताव है। साथ ही, कम्पनी का अपने मौजूदा और नए ग्राहकों की मांग को पूरा करने के लिए विभिन्न श्रेणियों के अधीन 7 अतिरिक्त हेलीकॉप्टरों (अर्थात 2 हल्के एकल इंजिन, 2 हल्के ट्विन इंजिन, 1 भारी और 2 सीप्लेन) का अधिग्रहण करने का प्रस्ताव है।
- मौजूदा संविदाओं के कारण लगाए गए प्रतिबंध:** ओएनजीसी के साथ मौजूदा संविदाओं में एक विंटेज उपबंध निर्धारित है, जिसके द्वारा ओएनजीसी के साथ इसके उत्पादन के साथ-साथ कर्मिदल परिवर्तन संबंधी कार्यों के लिए तैनात हेलीकॉप्टरों को 5 वर्ष विंटेज होना पड़ता है। तदनुसार, 5 वर्ष से अधिक की सर्विस लाइफ वाले हेलीकॉप्टरों को ओएनजीसी के साथ इसके अपतटीय प्रचालनों के लिए तैनात नहीं किया जा सकता।

अध्याय II :: आईपीओ के प्रति पवन हंस लिमिटेड का दृष्टिकोण

2.1 : आईपीओ

- (क) पवन हंस लिमिटेड "गैर-मूलभूत" सेक्टर के अधीन आता है क्योंकि कम्पनी एक प्रतिस्पर्धी वातावरण में प्रचालन करती है जिसमें निजी क्षेत्र की उपस्थिति भी है।
- (ख) पवन हंस लिमिटेड की प्रदत्त पूंजी 245.62 करोड़ रुपए है। वर्तमान शेयरधारिता के अनुसार, भारत सरकार 51% (125.27 करोड़ रुपए) धारित करती है और शेष 49% (120.35 करोड़ रुपए) इक्विटी ओएनजीसी द्वारा धारित है। सरकार की नीति के अनुसार, विनिवेश के सभी मामलों में, एक सीपीएसई में सरकार कम से कम 51% इक्विटी और प्रबंधन नियंत्रण रखेगी।
- (ग) पवन हंस लिमिटेड का वर्ष 1986 में कम्पनी की स्थापना के समय वेस्टलैंड हेलीकॉप्टरों की खरीद के संबंध में वित्त मंत्रालय का रु.470.22 करोड़ (मूल धनराशि 130.91 करोड़ और दिनांक 31 मार्च, 2001 तक संचित 339.31 करोड़ रुपए ब्याज) का बकाया दावा है। वित्त मंत्रालय पवन हंस लिमिटेड की ओर से दावा की गई ऐसी देयताओं के अधित्याग करने के नागर विमानन मंत्रालय के प्रस्ताव से सहमत नहीं हुआ है। तथापि, वित्त मंत्रालय द्वारा प्रस्तावित किया गया कि 130.91 करोड़ रुपए की ऋण की मूल धनराशि को इक्विटी में परिवर्तित किया जाए और पवन हंस लिमिटेड द्वारा सरकार को 339.31 करोड़ रुपए के संचित ब्याज का भुगतान किया जाना अपेक्षित होगा।
- (घ) जनता को इक्विटी ऑफर किए जाने संबंधी मामले पर पवन हंस लिमिटेड के बोर्ड में दिनांक 30-31 अक्टूबर 2013 को आयोजित 139वीं बैठक में और 21 मई, 2014 को आयोजित 142वीं बैठक में विचार-विमर्श किया गया था। ओएनजीसी का मत था कि आईपीओ के प्रकटीकरण की अपेक्षाओं पर विचार करते हुए, वित्त मंत्रालय द्वारा दावा की गई बकाया ऋण और ब्याज के रूप में 470.22 करोड़ रुपए की धनराशि आईपीओ को आकर्षक नहीं बना सकती है और हो सकता है कि आईपीओ से काफी धन प्राप्त न हो। इसके अतिरिक्त, सीएमडी, ओएनजीसी ने पवन हंस लिमिटेड द्वारा विनिवेश और आईपीओ के लिए कोशिश करने के लिए सिद्धांत रूप में सहमति प्रदान कर दी थी। बोर्ड ने विचार करके इस विकल्प को अनुमोदित किया कि भारत सरकार को 130.91 करोड़ रुपए को इक्विटी में परिवर्तित करने के लिए प्रयास करना चाहिए। तदनुसार, भारत सरकार इस ऋण परिवर्तन के बाद और जनता के लिए 126 करोड़ रुपए का आईपीओ जारी करने के माध्यम से पवन हंस लिमिटेड में 51% शेयरधारिता रख सकती है। ओएनजीसी द्वारा 120.35 करोड़ रुपए की शेयरधारिता की वर्तमान धनराशि रखे जाने से, 130.91 करोड़ रुपए के ऋण के परिवर्तन और 126 करोड़ रुपए के आईपीओ के बाद, 502 करोड़ रुपए की संवर्धित इक्विटी पूंजी की शेयरधारिता पद्धति इस प्रकार होगी, भारत सरकार: 51%, ओएनजीसी: 24% और जनता: 25%। सेबी की अपेक्षाओं के अनुसार, प्रस्तावित आईपीओ, निर्गम पश्चात पूंजी का कम से कम 25% होना चाहिए जहां यह पूंजी 1600 करोड़ रुपए से कम या समान हो।

(ङ) आईपीओ प्रक्रिया को तेज करने के लिए:

- पवन हंस लिमिटेड पर वित्त मंत्रालय के 470.22 करोड़ रुपए के दावे का समाधान

- पवन हंस लिमिटेड के बोर्ड की पुनर्संरचना और सेबी की निगमित शासन की अपेक्षा के अनुपालन के तौर पर कार्यकारी और स्वतंत्र निदेशकों की नियुक्ति
- सेबी की अपेक्षाओं के अनुसार, न्यूनतम 51% के अध्यक्षीन, निर्गम पश्चात पूंजी के कम से कम 25% के सार्वजनिक निर्गम (पब्लिक ईश्यू) के जरिए सरकारी शेयरधारिता को कम करके 126 करोड़ रुपए के प्रस्तावित आईपीओ निर्गम के लिए विनिवेश विभाग के माध्यम से सरकार का अनुमोदन

(च) आईपीओ से पवन हंस लिमिटेड को एक रणनीतिक भागीदार को शामिल करने और यह स्वयं को भावी चुनौतियों का सामना करने के लिए समर्थ होने का अवसर मिलेगा

(छ) अनुवर्ती खंड का उद्देश्य आईपीओ के प्रति संभावित दृष्टिकोणों का परीक्षण करना और ऐसी रणनीति को चिह्नित करना है जिसमें भारत सरकार के उद्देश्यों सहित कम्पनी की आवश्यकता का ब्यौरा दिया गया हो

2.2 आईपीओ प्रक्रिया

(क) आईपीओ में भारत का अनुभव भारत सरकार की इक्विटी की छोटी धनराशियों को वित्तीय निवेशकों में बिक्री करने तक सीमित रहा है। तथापि, कारोबारी या रणनीतिक भागीदार को शामिल करने की प्रक्रिया ने गति नहीं पकड़ी है।

(ख) आईपीओ में शेयरधारकों के प्रोफाइल, प्रबंधन की शैली, निगमित प्रकृति का पूर्ण परिवर्तन निहित है और इस प्रकार इसके लिए व्यापक विश्लेषण और योजना अपेक्षित है।

(ग) आईपीओ प्रक्रिया अनेक पीएसयू में सफलतापूर्वक पूरा हो चुकी है। इन में से कुछ अनुभवों का विश्लेषण सुझाता है कि सम्पूर्ण प्रक्रिया को मौटे तौर पर तीन खंडों में बांटा जा सकता है, नामतः

- प्रारंभिक अवस्था
- कार्यान्वयन अवस्था
- कार्यान्वयन-पश्चात अवस्था

(घ) प्रारंभिक अवस्था

(i) पुनर्संरचना से एकाधिक तरीकों से भावी लाभप्रदता और निवेशक अनुभव में वृद्धि होने की आशा की जाती है। जहां पुनर्संरचना में बिना उल्लेखनीय परिवर्तनों के प्रशासनिक कार्रवाई निहित होती है और इससे शेयर के मूल्य में वृद्धि होती है, यह आईपीओ से पहले की जा सकती है; ऐसे मामलों में जिनमें उल्लेखनीय पुनर्संरचना अपेक्षित है, वहां वास्तविक कार्यान्वयन से पूर्व लागत-लाभ विश्लेषण करना पड़ सकता है।

(ii) वैश्विक अनुभव के आधार पर, ऐसे कुछ क्षेत्र जहां पुनर्संरचना का प्रयास किया गया है, निम्नानुसार हैं:

- निगमित, संगठनात्मक और प्रबंधन संरचना
- रणनीतिक और व्यापारिक योजना
- विपणनी रणनीति
- मूल्य-निर्धारण और मूल्य-संरचना रणनीति
- मानव संसाधनों का प्रबंधन
- प्रचालन प्रबंधन
- प्रबंधन और वित्तीय प्रतिवेदन प्रणालियां

- सूचना प्रौद्योगिकी

उपर्युक्त क्षेत्र मात्र सांकेतिक हैं न कि सम्पूर्ण

- (iii) उपर्युक्त में से कुछ क्षेत्रों पर नीचे और अधिक विस्तार से प्रकाश डाला गया है जिनकी पवन हंस लिमिटेड के लिए प्रासंगिकता हो सकती है:

- (iii.i) निगमित शासन:

निगमित शासन में कम्पनी के लिए अपने सर्वश्रेष्ठ हित में स्वतंत्र वाणिज्यिक निर्णय लिया जाना आवश्यक होता है। जवाबदेही के साथ स्वायत्ता का संतुलन बनाया जाना आवश्यक है। आईपीओ से पूर्व सफल आईपीओ प्रक्रिया के लिए उठाया गया सबसे महत्वपूर्ण कदम सरकार को दिन प्रतिदिन के प्रचालनों से अलग करके और बोर्ड को शक्तियां प्रत्यायोजित करके पीएसयू के प्रबंधन को प्रचालनिक स्वायत्तता प्रदान करना है।

पीएसयू के प्रबंधन को प्रशासनिक नियंत्रणों और/या बोर्ड को शक्तियों के पर्याप्त प्रत्यायोजन के कारण अपनी शक्तियों को प्रयोग करने से प्रतिबंधित किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त जवाबदेही की बहु-स्तरीय प्रणाली ने बोर्डों को पीएसयू के हित में निर्णय लेने से प्रतिबंधित किया है। पीएसयू प्रबंधनों को रणनीति से संबंधित प्रमुख निर्णय लेने और कम्पनी के दिन-प्रतिदिन के प्रचालनों का प्रबंधन करने के लिए व्यावसायिक और अधिकारप्राप्त होना होगा।

बोर्ड की कार्यप्रणाली में अधिकाधिक व्यावसायिकता लाने के उद्देश्य से, बोर्ड में नियुक्तियां किए जाने, बोर्ड की संरचना और कार्यकारी निदेशकों की नियुक्ति के तरीके की समीक्षा की आवश्यकता पड़ सकती है। इसके अतिरिक्त, बोर्ड के सदस्यों का कार्यकाल केवल अवधि आधारित नहीं होना चाहिए, बल्कि अमल में इसे व्यक्ति के कम्पनी में योगदान से जोड़ा जाना चाहिए।

बोर्ड को शक्तियों का अधिक प्रत्यायोजन होना चाहिए। यह तथ्य महत्ता रखती है, क्योंकि कम्पनियों को उन बाजारों की तेजी से बदलती प्रकृति के साथ अधिकाधिक तेजी से प्रतिक्रियाशील होने की आवश्यकता है जिनमें वे काम करते हैं। पूंजीगत व्यय करना, संयुक्त उद्यमों में शामिल होने जैसे निर्णय प्रबंधन पर छोड़ दिए जाने चाहिए। इसके अतिरिक्त, पीएसयू को दिन-प्रतिदिन आधार पर अपनी इकाइयों का प्रबंधन करने के लिए पर्याप्त स्वायत्ता दी जानी चाहिए।

- (iii.ii) वित्तीय पुनर्संरचना:

यह पीएसयू में निगमित शासन की संकल्पना से जुड़ा है। चूंकि अंतिम शेयरधारकों के प्रति जवाबदेही कम होती है, प्रबंधन के पास निष्पादन करने के लिए पर्याप्त प्रोत्साहन नहीं होते, न ही निष्पादन न होने के लिए उनके समक्ष प्रतिस्थाना, टेकओवर आदि के रूप में कोई खतरा होता है। निजी संगठनों में, दोषी प्रबंधन को टेकओवर के तंत्र द्वारा दंडित किया जा सकता है जबकि लेनदार (सावधिक ऋणदाता) संभावित या वास्तविक चूक की स्थिति में प्रबंधकीय परिवर्तनों की मांग कर सकते हैं। अनेक मामलों में, भारत सरकार के सामाजिक उद्देश्य और/या प्रशासनिक मूल्य-निर्धारण नीतियां कीमतों पर सीमा लगाए जाने में परिणत हो जाती है, इस प्रकार यदि पीएसयू आंतरिक कुशलताएं प्राप्त करने में सक्षम भी हों, तो लाभ अर्जित करने की उनकी क्षमता कम हो जाती है।

इसके अतिरिक्त कम्पनियों की बैलेंस शीट के सही मूल्य को परिलक्षित करने के लिए कम्पनियों में वित्तीय पुनर्संरचना की आवश्यकता होती है, जिसके लिए उनकी परिसम्पत्तियों और उनके संबंधित बाजार मूल्यों या प्रतिस्थापना मूल्यों का आकलन अपेक्षित हो सकता है। इसमें कम्पनी की अप्रत्यक्ष लागतों और आकस्मिक देनदारियों का मूल्यांकन शामिल हो सकता है। अन्य कम्पनियों को पूंजीगत पुनर्संरचना की आवश्यकता हो सकती है जिसमें कम्पनी को लीवरेजिंग के लाभ प्रदान करने की दृष्टि से इष्टतम ऋण इक्विटी अनुपात का निर्धारण शामिल हो सकता है।

तदनुसार, वित्तीय पुनर्संरचना को न केवल घाटे में चल रहे पीएसयू बल्कि लाभकारी पीएसयू के लिए भी उतना ही अनिवार्य पाया गया है।

(iii.iii) व्यापार और प्रौद्योगिकीय पुनर्संरचना :

विगत में, अनेक पीएसयू के लिए व्यापार के नए क्षेत्रों में परिवर्तित होने की प्रक्रिया को वाणिज्यिक कारणों द्वारा शासित नहीं किया गया है: इसलिए, प्रत्येक पीएसयू की मूल सक्षमताओं को निर्धारित करना और प्रत्येक कारोबार की सापेक्ष महत्ता का निर्णय करना आवश्यक है। कारोबार की पुनर्संरचना में ऐसे कारोबारों को पृथक करना निहित हो सकता है जो प्रतिगम के दृष्टिकोण से और अधिक आकर्षक नहीं हैं या अन्य लाभकारी प्रचालनों के लिए बाधा हैं।

व्यापारिक प्रचालनों की पुनर्संरचना को आगे कम्पनी की कारोबारी संभावना में सुधार लाने के लिए कम्पनी की विपणन रणनीति तक विस्तारित किया जा सकता है। इससे लाभप्रदता में सुधार लाने और इस प्रकार विनिवेश की जा रही कम्पनी के मूल्यांकन में मदद मिलती है। इसके अतिरिक्त, प्रौद्योगिकीय स्तरोन्नयन या पुनर्संरचना के लिए या तो पीएसयू की प्रतिस्पर्धात्मक स्थिति को बनाए रखने या इसे सुधारने की आवश्यकता होती है।

(iii.iv) मानव संसाधनों का प्रबंधन:

कम्पनी के प्रमुख स्टेकधारक होने के नाते कर्मचारियों का समर्थन प्राप्त करने के लिए कार्यक्रम के साथ अग्रसक्रिय रूप से संबद्ध किए जाने की आवश्यकता है। तथापि, विशिष्ट रूप से प्रक्रिया में एक अंतर्निहित द्वंद्व होता है क्योंकि कम्पनी को चलाने के लिए मुख्य रूप से कतिपय मात्रा में यौक्तिकरण की आवश्यकता होती है। इस प्रकार आईपीओ कार्यक्रम की सफलता के लिए मानव संसाधनों का प्रबंधन अति महत्वपूर्ण है।

अक्सर पाया गया है कि सार्वजनिक क्षेत्र से जिन संगठनों का विनिवेश किया जा रहा है उनके पास अधिशेष मानवशक्ति होती है। तदनुसार आईपीओ से पूर्व, संगठन में आवश्यक कर्मचारियों की इष्टतम संख्या का मूल्यांकन करना अनिवार्य है। अधिकांशतः ये कवायदें विनिवेश किए जा रहे संगठनों के लिए लाभकारी सिद्ध हुई हैं, क्योंकि उद्यम के आईपीओ से पूर्व मानवशक्ति यौक्तिकरण के लिए पर्याप्त उपाय कार्यान्वित किए जा सकते हैं। तथापि, यौक्तिकरण को लागू करने की योजनाओं का पारदर्शी होना होगा और कार्यक्रम की सफलता सुनिश्चित करने के लिए इसे कर्मचारियों के लिए लाभकारी माना गया है।

(iv) कार्यान्वयन अवस्था

कार्यान्वयन अवस्था के प्रमुख आयाम पीएसयू का मूल्यांकन, उपयुक्त आईपीओ रणनीति का चयन होते हैं ताकि समग्र लक्ष्यों को पूरा किया जा सके।

(v) मूल्यांकन

कम्पनी की इक्विटी का मूल्यांकन यह सुनिश्चित करने के लिए प्रधान महत्व रखता है कि यह एक शेयर के यथार्थ मूल्य को परिलक्षित करे। मूल्यांकन प्रक्रिया स्वतंत्र, पारदर्शी और पूर्वाग्रह से मुक्त होनी चाहिए।

(vi) आईपीओ रणनीति: आईपीओ की रणनीतियों के संबंध में कुल अनुभवों में निम्नलिखित में से एक या एक से अधिक का संयोजन शामिल होता है

- सार्वजनिक निर्गम
- संयुक्त उद्यम
- बंद अभिदान
- ऋणशोधन
- रियायतें-
- बोलियां
- वाउचर/प्रमाणपत्र आधारित अंतरण

तथापि, भारतीय संदर्भ में, सार्वजनिक और निजी क्षेत्र में विगत अनुभव के आधार पर, इक्विटी स्टेक के अंतरण के लिए केवल पहले तीन तरीके व्यवहार्य हो सकते हैं।

(vii) आईपीओ की कार्यपद्धति:

आईपीओ की कार्यपद्धति आईपीओ रणनीति के आधार पर भिन्न-भिन्न होती है जिसे किसी निगम विशेष के लिए अंतिम रूप दिया गया हो। इसमें निम्नलिखित शामिल होते हैं:

(viii.1) मध्यवर्ती संस्थाओं का चयन और भूमिका: पर्याप्त विशेषज्ञता और अनुभव रखने वाले श्रेष्ठी बैंकरों और समन्वयकों की नियुक्ति आईपीओ कार्यक्रम की सफलता को सुनिश्चित करने के लिए महत्वपूर्ण कारक होती है। अंतिम चयन प्रतिस्पर्धात्मक और पारदर्शी होना चाहिए।

(viii.2) बिक्री का मूल्य निर्धारण: शेयरों को ईष्टतम मूल्य-निर्धारित न किए जाने की स्थिति में विनिवेश किए जाने वाले शेयरों का मूल्य निर्धारण काफी ध्यान आकर्षित करता है। इक्विटी मूल्यांकन और शेयरों के मूल्य-निर्धारण के बीच अंतर को रेखांकित किया जाना आवश्यक है। एक विश्लेषणात्मक अध्ययन के माध्यम से मूल्यांकन से, मूल्य निर्धारण के लिए आधार तैयार होता है। तथापि, शेयर की सिद्ध कीमत अनेक कारकों पर निर्भर करती है जैसे लक्षित समूह, निर्गम का आकार, बिक्री का तरीका और पूंजी बाजारों की स्थिति।

(viii.3) बिक्री के लिए लक्षित समूह : पीएसयू की बिक्री के लिए लक्षित समूह सामान्य जनता, वित्तीय निवेशक, म्युचुअल फंड, वित्तीय संस्थाएं, विदेशी संस्थागत निवेशक, रणनीतिक निवेशक और पीएसयू के कर्मचारी हो सकते हैं। लक्षित समूह का चयन और संरचना निर्गम

के आकार, पूंजी बाजारों की स्थिति और निर्गम के मूल्य-निर्धारण आदि पर निर्भर करेगी।

(ड) कार्यान्वयन पश्चात अवस्था :

यह अवस्था निगम के आईपीओ के पश्चात अधिग्राहक (अधिग्राहकों) के मुद्दों से संबंधित है जिसमें ऐसे मामले शामिल हैं जैसे निगमित शासन, निःशुल्क बाजार, भविष्य में स्टोक के अंतरण के लिए पर्याप्त निकासी विकल्प, और आर्थिक तथा विधिक विनियम। तथापि इन मुद्दों पर विस्तार से चर्चा नहीं की गई है क्योंकि वर्तमान में ऐसा किया जाना जल्दबाजी होगी।

(च) लोकार्पण (लांच) से पूर्व की तैयारी और उपयुक्त अध्यवसाय

(1) लोकार्पण-पूर्व से संबंधित प्रमुख गतिविधियां

- दीर्घावधिक उद्देश्यों वाली कारोबारी योजना को विपणन परामर्शदाता द्वारा तैयार किया जाना आवश्यक है जिसे वृद्धि की योजनाओं को निवेश की आशा के साथ संरेखित करने होगा।
- सरकारी अनुमोदन से निर्गम पश्चात पूंजी के का 25% जनता को न्यूनतम निवल पेशकश के समग्र विरलन स्तर पर निर्णय करना, जिसमें भारत सरकार 51% रखेगी
- कम्पनी अधिनियम, 2013 और आईएफआरएस के अनुपालन के अनुसार पिछले पांच वित्तीय वर्षों के लिए पुनः उल्लिखित लेखा परीक्षित वित्तीय विवरण
- स्टॉक एक्सचेंज की अपेक्षाओं और अद्यतन सचिवालयी और विधिक अभिलेखों के साथ संरेखण के लिए समझौता ज्ञापनों और संगम अनुच्छेदों की समीक्षा
- प्रत्येक इक्विटी शेयर के सममूल्य को 10,000 रुपए से कम करके 10 रुपए किया जाना और कम्पनी की प्राधिकृत पूंजी में वृद्धि।

(2) मध्यवर्ती संस्थाओं और सलाहकों की नियुक्ति:

- बुक रनिंग लीड मैनेजर (बीआरएलएम), लेखा परीक्षक, विधिक सलाहकार, निर्गम के पंजीयक, जमाकर्ता (एनएसडीएल/सीडीएसएल), सिंडीकेट के सदस्य, एस्करो एकत्रण बैंक, डोमेन विशेषज्ञ, अनुसंधान विश्लेषक, आईपीओ ग्रेडिंग एजेंसी, विज्ञापन और पीआर एजेंसी और मुद्रक।
- मध्यवर्ती संस्थाओं और सलाहकारों के साथ संव्यवहार करार/महत्वपूर्ण दस्तावेज जैसे प्रमुख ग्राहकों और ऋणदाताओं/बैंकों की ओर से सहमति पत्र
- आईपीओ और अन्य निगमित कार्रवाइयों के लिए बोर्ड और स्टोकधारकों का अनुमोदन मांगना। बोर्ड स्तरीय आईपीओ समितियों का गठन करना

(3) बीआरएलएम द्वारा उपयुक्त अध्यवसाय प्रक्रिया

- उपयुक्त अध्यवसाय के प्रकार: वाणिज्यिक, वित्तीय, विधिक और प्रतिष्ठा संबंधी
- संव्यवहार का मूल्यांकन और संरचना और विधिक और संविदागत अवरोधों की पहचान
- अभ्यावेदनों और वारंटियों की पुष्टि और सत्यापन
- कारोबारी योजना का वैधकरण

- जोखिम प्रबंधन रणनीतियां

(4) सूचीकरण करार के उपबंध 49 का अनुपालन: निगमित शासन

- यदि कम्पनी में एक कार्यकारी अध्यक्ष है, तो बोर्ड में कम से कम 50% स्वतंत्र निदेशक होने चाहिए, अन्यथा बोर्ड के कम से कम एक तिहाई स्वतंत्र निदेशक होने चाहिए। बोर्ड में कम से कम एक महिला निदेशक होगी।
- लेखापरीक्षा समिति: न्यूनतम तीन निदेशक होने चाहिए और दो तिहाई सदस्य और अध्यक्ष स्वतंत्र निदेशक हों
- स्ट्रेकधारक/निवेशक शिकायत समिति और पारिश्रमिक समिति जिसमें गैर-कार्यकारी निदेशक शामिल हों
- जोखिम प्रबंधन समिति का गठन
- निदेशक मंडल और वरिष्ठ प्रबंधन के लिए आचार संहिता
- सचेतक (व्हिसल ब्लोअर) नीति
- सूचीबद्ध कम्पनी के कर्मचारियों द्वारा शेयरों के परोक्ष लेन-देन की रोकथाम के लिए परोक्ष लेन-देन नीति

(5) डेटा रूम तैयार करना

- सभी महत्वपूर्ण संविदाएं और महत्वपूर्ण दस्तावेज, उपयुक्त अध्यक्ष प्रामाणपत्र और आईपीओ संबंधी अन्य दस्तावेज

(6) आईपीओ निर्गम के लिए सांकेतिक समय सारणी (आवश्यक सरकारी अनुमोदनों के पश्चात)

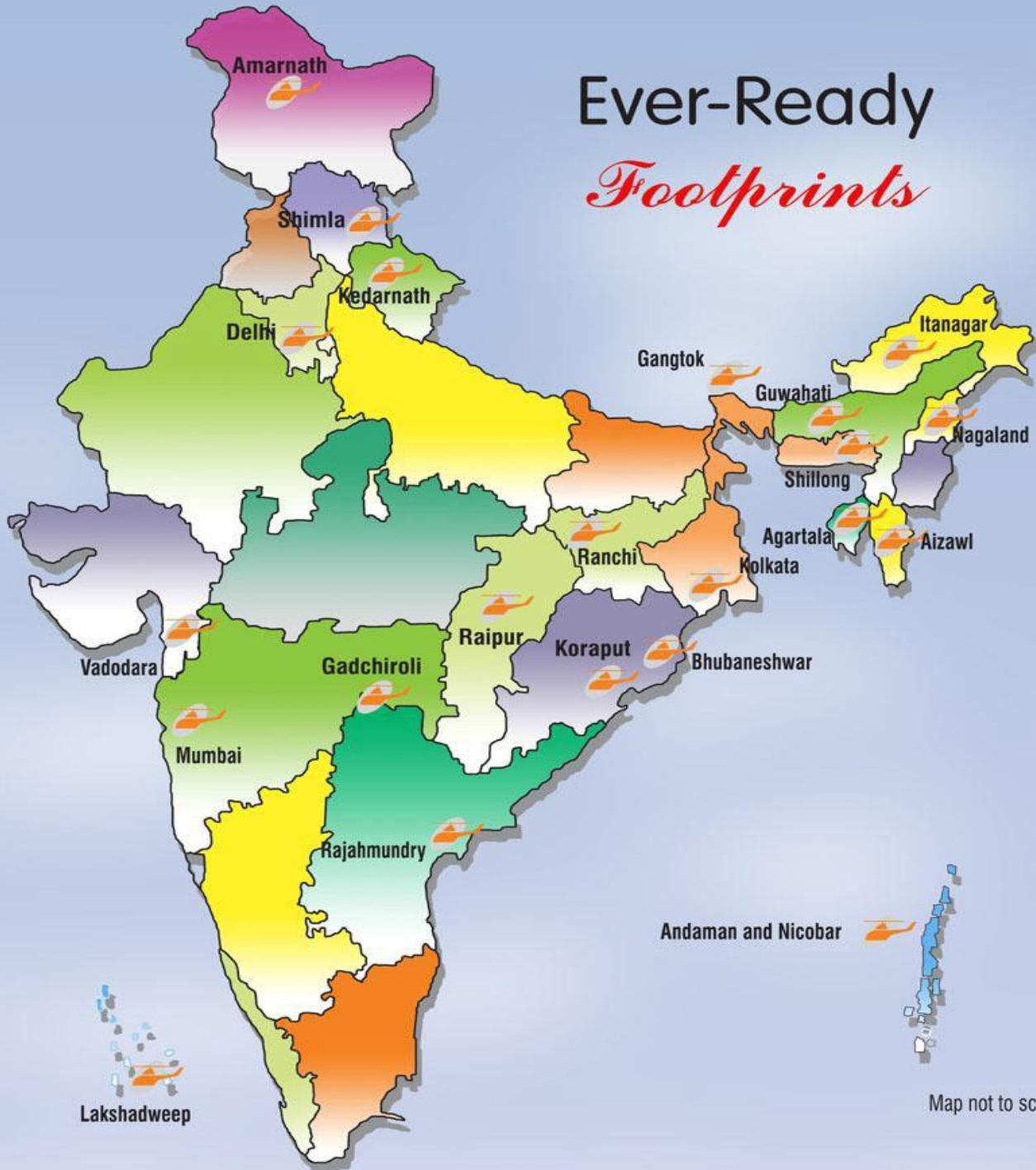
- लोकार्पण-पूर्व तैयारी और उपयुक्त अध्यक्ष: **5 सप्ताह**
- विनियामक दस्तावेज प्रक्रिया, मसौदा भुलावा (रेड हैरिंग) विवरणिका प्रस्तुत करना, सेबी का अनुमोदन, विपणन रणनीति, मूल्य संबंधी सुझाव आदि.: **11 सप्ताह** (यह मानते हुए कि सेबी की टिप्पणियां 2 महीने में प्राप्त होती हैं)।
- विपणन और बही निर्माण: रोड शो, मूल्य सीमा (प्राइस बैंड) की घोषणा, अंतिम विवरणिका, निर्गम जारी होना: **2 सप्ताह**
- बंद होना: बंद/समाधान होना, स्टॉक एक्सचेंज में सूचीबद्ध होना, सेबी को अंतिम प्रतिवेदन: **3 सप्ताह**

3.0 निष्कर्ष:

आईपीओ के उद्देश्य और लक्ष्य स्पष्टतया स्थापित किए जा सकते हैं। तथापि, सफलता के प्रमुख कारक देशों और क्षेत्रों के अनुसार भिन्न-भिन्न होते हैं। कोई सटीक मार्ग नहीं होता: प्रक्रिया की कुशलता को केवल सभी शामिल स्ट्रेकधारकों की कुशलता और लाभों को अधिकतम करने की दृष्टि

से मापा जा सकता है। इस प्रकार, समस्त प्रक्रिया का नियोजन और प्रबंधन एक सफल आईपीओ कार्यक्रम के लिए अति महत्वपूर्ण कारक होता है और पवन हंस लिमिटेड आईपीओ के सफल रणनीतिक कार्यान्वयन के लिए एक अनुभवी आईपीओ प्रबंधक/वित्तीय संस्था को विनियोजित करेगी।

Ever-Ready *Footprints*



North Region
Safdarjung Airport
New Delhi-110003
Tel: 01124615722
Fax: 011-24611801
gm_nr@pawanhans.co.in

Corporate Office
C-14, Sector-1, Noida-201301
Distt. Gautam Budh Nagar (U.P.)
Tel: 0120-2476703
Fax: 0120-2534311
corp.affairs@pawanhans.co.in

Western Region
Juhu Aerodrome, S.V. Road
Vile Parle (West), Mumbai-56
Tel: 022-26261700
Fax: 022-26146926, 022-26261704
gm_wr@pawanhans.co.in

Eastern Region
Assam Flying Club
Hangar LGBI Airport
Guwahati-781015
Tel: 0361-2842175, 2842177
Fax: 022-26146926, 022-26261704
gm_er@pawanhans.co.in

corp.affairs@pawanhans.co.in www.pawanhans.co.in

