

यो आयोजना तथ्याङ्क विवरण अनुवाद २०७३ वैशाख १३ (२५ अप्रिल २०१६) को अङ्ग्रेजी मूल संस्करणमा आधारित छ ।



## नेपाल : त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको क्षमता अभिवृद्धि लगानी कार्यक्रम

आयोजनाको नाम	त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको क्षमता अभिवृद्धि लगानी कार्यक्रम Tribhuvan International Airport Capacity Enhancement Investment Program
आयोजना नम्बर	३८३४९-०२५
देश	नेपाल
आयोजनाको अवस्था	प्रस्तावित
आयोजनाको प्रकार / सहायताको रूपरेखा	ऋण
लगानीको स्रोत / रकम	एमएफएफ सुविधा अवधारणा : त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको क्षमता अभिवृद्धि लगानी कार्यक्रम एसियाली विकास कोष २४०.०० मिलियन अमेरिकी डलर
रणनीतिक कार्यसूची	वातावरणीय रूपमा दिगो वृद्धि समावेशी आर्थिक वृद्धि क्षेत्रीय एकीकरण
परिवर्तनका संवाहक	सुशासन र क्षमता विकास साभेदारी निजी क्षेत्रको विकास
क्षेत्र/उपक्षेत्र	यातायात-हवाइ यातायात
लैङ्गिक समता र मूलप्रवाहीकरण	लैङ्गिक तत्व नभएको
वर्णन	नेपाल सरकारले त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल गुरुयोजना, सन् २०१०-२०२८

अनुसार काठमाडौंमा रहेको त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको विकासका लागि एडिबीलाई अनुरोध गरेको छ । यस कार्यक्रमले अन्तर्राष्ट्रिय हवाई संगठन (आईसीएओ) को मापदण्ड अनुसारका हवाई यातायात सुविधाको भौतिक सुधारमा लगानी गर्नेछ । यसले नेपालमा आफ्नै पहलमा हवाई यातायातको दिगो सुधारका लागि विमानस्थल सञ्चालनमा निजी क्षेत्रसमेतको सम्भाव्य सहभागिताको क्षमता विकास पनि गर्नेछ । यसमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई दुई वटा संस्थामा विभाजन गरेर स्थापना गरिने हवाई यातायात नियामक तथा सञ्चालन गर्ने निकायका रूपमा तिनीहरूको स्पष्ट कार्य सञ्चालन सुनिश्चितता पर्दछ ।

यो लगानी कार्यक्रम र यसको प्रतिफल द्रुत, दिगो र समावेशी आर्थिक वृद्धिको सरकारको विकासको लक्ष्यमा सहयोग गर्न नेपाल सहायता रणनीति, २०१३-२०१७ ले निर्धारण गरेका उद्देश्यहरूसँग मेल खाने रहेका छन् । त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल क्षेत्रीय सम्पर्कका लागि प्रमुख पूर्वाधार रहेको छ । २०७१ जेठ १४-१५ (२८-२९ मे २०१४) मा आयोजना भएको बहुक्षेत्रीय प्राविधिक तथा आर्थिक सहायताका लागि बङ्गालको खाडीको पहल (बे अफ बङ्गाल फर मल्टी सेक्टरल टेक्निकल एन्ड इकोनोमिक कोअपरेसन) को कार्यशालामा सहभागी सदस्य राष्ट्रहरूले विशेष रूपमा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको क्षमताको प्रवर्द्धन गर्नु पर्ने आवश्यकता पहिचान गरेका थिए । यो लगानी कार्यक्रम सन् २०१७ मा एडिफबाट सुनिश्चित (फर्म ) लगानीको रूपमा नेपाल कार्य सञ्चालन कार्य योजना २०१६-२०१८ मा समावेश गरिएको छ ।

आयोजनाको  
औचित्य र  
राष्ट्रिय/क्षेत्रीय  
रणनीतिसँगको  
सम्बन्ध

नेपालमा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल एक मात्र अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल रहेको छ । यसले नेपाल प्रवेशद्वारका रूपमा सेवा प्रदान गरि रहेको छ । यसले नेपालमा सबैभन्दा ठुलो आन्तरिक विमानस्थलको रूपमा पनि सेवा प्रदान गर्दछ । त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा सन् २०१३ मा सरदर दैनिक २५४ उडान भएका थिए, जसमा ६५ अन्तर्राष्ट्रिय र १८९ आन्तरिक अर्थात् वार्षिक कुल २३,६९९ अन्तर्राष्ट्रिय र ६९,०७६ आन्तरिक उडान भएका थिए । नेपालमा आगामी २० वर्षमा हवाई यातायातको वार्षिक स्थिर वृद्धि (३-५ प्रतिशतसम्मको) हुने अनुमान गरिएको छ । तर त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको अवस्थिति काठमाडौं सहरको ज्यादै नजिक रहेकाले त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थललाई यसको सीमा क्षेत्रभन्दा थप विस्तार गर्न दिँदैन । बढ्दो मागलाई विमानस्थलको हालको सीमा क्षेत्रभित्रै उपलब्ध क्षेत्रफलको अरु बढी प्रभावकारी उपयोग गरेर सम्बोधन गरिनु पर्दछ । यस परिस्थितिमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले एडिबीको सहयोगमा सन् २०१०-२०२८ मा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको पूर्वाधार सुधारका लागि गुरुयोजना तयार गरेको छ । एडिबीले सन् २००९ देखि नै गुरुयोजना अनुरूप हवाई यातायात क्षमता अभिवृद्धि आयोजना (एटीसीईपी) मार्फत त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको क्षमता अभिवृद्धिको प्रारम्भिक चरणमा सहयोग गरि रहेको छ । एटीसीईपीको आयोजना क्षेत्रमा धावन मार्गलाई ट्याक्सी वेका रूपमा उपयोग घटाउन समानान्तर ट्याक्सी वेको उत्तरी भागलाई विस्तार

गर्ने, त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा बढी विमानहरू राख्न यात्रु चढाउन/ओराल्न र सामान राख्न/भिकनका लागि विमान रोक्ने क्षेत्र (अप्रोन एरिया) विस्तार गर्ने र धावन मार्गको दक्षिणी भागमा ३०० मिटर धावन मार्ग विस्तार गर्ने रहेका छन् । त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको क्षमताका व्यावधानहरूलाई सम्बोधन गर्नुका अतिरिक्त एटीसीईपीले अन्तर्राष्ट्रिय सुरक्षा मापदण्ड बमोजिम आगमन प्रकाश प्रणाली (अप्रोच लाइटिङ् सिस्टम) लगायत हवाई यातायात उपकरणका प्रावधानहरूको पूर्ण मिलानका लागि पनि सहयोग गर्दछ । धावन मार्गको दक्षिणतिरको अन्तिममा ट्याक्सी वे विस्तार गर्ने, जहाज पार्किङ्गस्थल (ह्याङ्गर) लाई त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको पूर्वी भागमा स्थानान्तरण गर्ने र आन्तरिक विमानस्थलमा यात्रु चढाउन/ओराल्न र सामान राख्न/भिकनका लागि विमान रोक्ने क्षेत्र (अप्रोन एरिया) निर्माण गर्ने लगायत गुरुयोजना अन्तर्गत सन् २०२८ को अनुमानित माग धान्ने गरी हवाई उड्डयन सुविधाको थप विकासको योजना गरिएको छ । यो पूर्वाधार सुधार कार्यले त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको भौतिक क्षमता वृद्धि र हवाई यातायात सुरक्षा प्रवर्द्धन गर्न अन्तर्राष्ट्रिय हवाई उड्डयन संगठन (आईसीएओ) को गुणस्तर र सञ्चालनका सिफारिसहरू अनुकूल बनाउने दुवै लक्ष्य लिएको छ ।

त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको अन्तर्राष्ट्रिय टर्मिनल भवन यसको डिजाइन गरिएको क्षमताको नजिक रहेको छ । एटीसीईपी अन्तर्गत पुनःनिर्माणको काम भएपछि अन्तर्राष्ट्रिय टर्मिनल भवनले तिस लाखदेखि ३९ लाखसम्म यात्रुलाई सेवा दिन सक्छ, सन् २०१३ मा यसले ३१ लाख यात्रुलाई सेवा दिएको थियो । सन् २०२० मा अन्तर्राष्ट्रिय यात्रुको सङ्ख्या ५६ लाख र सन् २०३० मा ८६ लाख पुग्ने प्रक्षेपण गरिएको छ । बढ्दो हवाई यात्रु धान्नका लागि नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय टर्मिनल भवनको आवश्यकता टढ्कारो छ । यो मागलाई जतिसक्दो चाँडो पुरा गर्न सरकारले नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय टर्मिनल भवन बनाउन आफ्नै लगानी वा सरकारी-निजी साभेदारी योजना अनुसार लगानीको खोजी गरिरहको छ ।

हवाई आवागमनको बढ्दो मात्राको व्यवस्थापन गर्न सबै विस्तार कार्यसँग समानान्तर रूपमा सञ्चालन क्षमतामा पनि सुधार गर्नु जरूरी छ । क्षमता अभिवृद्धि गरिएका पूर्वाधार र सञ्चालनगत दक्षताले यात्रु तथा विमान कम्पनीहरूलाई प्रदान गर्ने सेवाको स्तर बढाउने र त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको वित्तीय दिगोपनमा सुधार ल्याउने छ ।

प्रभाव	दिगो, व्यापक आधारको, समावेशी आर्थिक वृद्धि हासिल भएको ।
प्रतिफल	त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको सुरक्षा, क्षमता र सञ्चालन दक्षतामा सुधार भएको ।
नतिजा	त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल गुरुयोजना बमोजिम त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय

विमानस्थलको हवाई यातायात सुविधा पुरा भएको ।

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको क्षमता अभिवृद्धि भएको ।

भौगोलिक  
अवस्थिति

### वातावरणीय र सामाजिक विषय वस्तुको सारांश

वातावरणीय पक्षहरू

अस्वैच्छिक पुनर्वास

आदिवासी जनसङ्ख्या

### सरोकारवालासँगको सञ्चार, सहभागिता र परामर्श

आयोजना निर्माणको अवधिमा

आयोजना कार्यान्वयनको अवधिमा

### व्यावसायिक अवसरहरू

परामर्श सेवा परामर्शदाताहरू एडिबीको परामर्शदाताको प्रयोग सम्बन्धी निर्देशिका (सन् २०१३ मार्च, पछिल्ला संशोधनहरू समेत) बमोजिम नियुक्त गरिने छन् ।

खरिद वस्तु तथा कामको खरिद कार्य एडिबीको खरिद निर्देशिका (सन् २०१५ अप्रिल, पछिल्ला संशोधनहरू समेत) बमोजिम गरिने छन् ।

### जिम्मेवार कर्मचारी

जिम्मेवार एडीबी अधिकारी सुनेयुकी साकाई

जिम्मेवार एडीबी विभाग दक्षिण एसिया विभाग

जिम्मेवार एडीबी महाशाखा यातायात र सञ्चार महाशाखा, एसएआरडी ।

कार्यान्वयन गराउने निकाय **नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण**  
पोस्ट बक्स नं. २८४, बबर महल  
काठमाडौं,  
नेपाल

## समय तालिका

अवधारणा पारित	२०७२ फागुन २८ (११ मार्च २०१६)
तथ्य प्राप्त	२०७४ जेठ ०१ देखि २०७४ जेठ १७ (१५ मे २०१७ देखि ३१ मे २०१७)
व्यवस्थापन समीक्षा बैठक	२०७४ जेठ १९ (०२ जुन २०१७)
स्वीकृति	२०७४ असोज १३ (२९ सेप्टेम्बर २०१७)
पछिल्लो समीक्षा भ्रमण (मिसन)	-
पछिल्लो आयोजना तथ्याङ्क विवरण अद्यावधिक	२०७२ चैत ०८ (२१ मार्च २०१६)

आयोजना तथ्याङ्क विवरणमा कुनै पनि आयोजना तथा कार्यक्रमको सारांश जानकारी दिइएको हुन्छ । किनभने आयोजना तथ्याङ्क विवरण भनेको निरन्तर चलिरहेको प्रक्रिया हो । कतिपय जानकारी सुरुकै विवरणमा उपलब्ध नहुन सक्छन् तर त्यस्ता जानकारीहरूलाई समेत क्रमवद्ध रूपमा समावेश गर्दै लगिने छ । प्रस्तावित आयोजनाका बारेमा समावेश गरिएका जानकारीहरू अनुमानित तथा साङ्केतिक हुन् ।

एडिबीबाट यस आयोजना तथ्याङ्क विवरणमा दिइएका सूचनाहरू यसका प्रयोक्ताहरूलाई कुनै पनि किसिमको सुनिश्चितताविना स्रोतका लागि मात्र रहेका छन् । एडिबीले उच्च गुणस्तरको विवरण प्रदान गर्ने प्रयास गर्दा गर्दै पनि यी सूचना कुनै पनि किसिमको वचनवद्धताविना नै “यथा तथ्य”का, व्यावसायिकताको सीमित वचनवद्धता र खास प्रयोजनका लागि उपयुक्तताको वचनवद्धता विनाका तथा अनतिक्रम्य रहेका छन् । एडिबीले विशेष गरी यस्ता कुनै पनि सूचनाको तथ्यपरकता वा पूर्णताका सम्बन्धमा कुनै पनि प्रकारको वचनवद्धता वा प्रतिनिधित्व गर्दैन ।