

नेपाल वायुसेवा निगम

नेपाल सरकारले पर्यटन क्षेत्रलाई उच्च प्राथमिकता दिई विभिन्न पाइलाहरू चालिरहेको भए तापनि एशियाकै सबभन्दा महङ्गो गन्तव्यहरू मध्ये नेपाल परिरहेको कारण विदेशी पर्यटक संख्या बढाउन नेपाल वायुसेवा निगमको ठूलो भूमिका हुनेमा कसैको दुईमत नहोला । त्यसै गरी मुलुकको भौगोलिक स्थितिलाई दृष्टिगत गर्दा आन्तरिक उडान तर्फ मुलुकको सम्पूर्ण चालु विमानस्थलहरूमा निगमले नियमित उडान गरी सेवा दिन सकेको खण्डमा मुलुकको आर्थिक तथा सामाजिक उत्थानमा ठूलो योगदान हुने निश्चित छ ।

निगमको गत ३/४ दशकको स्थितिलाई केलाएर हेर्दा सन् १९९० मा अन्तर्राष्ट्रिय सेवा तर्फ ११ वटा गन्तव्य र मुलुक भित्र ३९ वटा विमानस्थलमा सेवा दिईरहेको अवस्था थियो । सामान्य व्यापारिक सिद्धान्त अनुसार पनि विमान थप्दै र तदनुरूप गन्तव्य थप्दै निगमले आफ्नो व्यापारिक कारोबार बढाउँदै लग्नु पर्नेमा भन भन् खुम्चै गएको एक तीतो यथार्थ थियो । तसर्थ अबका दिनहरूमा निगमले व्यापारिक कारोबार बढाउँदै विदेशी पर्यटक संख्या बढाउने कार्यमा मद्दत गर्न तथा मुलुक भित्रको हरेक विमानस्थलमा सेवा पुऱ्याई मुलुकको आर्थिक तथा सामाजिक प्रगतिमा टेवा दिन अहम् भूमिका खेल्ने नीति लिई तदनुसार कार्यक्रम निर्धारण गरी अगाडि बढेको छ ।

अन्तर्राष्ट्रिय सेवा तर्फ सन् २०१२ मा निगमले बोकेको यात्रु संख्या २ लाख मात्र थियो भने अहिले वर्षको ४ लाख भन्दा बढी पुगिसकेको छ । यसरी त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलबाट उदगम भएको कुल अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यातायातको व्यापारको करिब १० प्रतिशत निगमले कब्जा गर्नमा सफल भएको र नयां दुईवटा वाईड बडी संचालनमा आएपछि यो १६/१७ प्रतिशत पुग्ने अपेक्षा निगमले गरेको छ । यस्को अलावा हवाई सेवा क्षेत्रमा महत्वपूर्ण मानिने Reliability र Punctuality मा पनि सुधार हुँदै गएको तथ्याङ्कबाट देखिन्छ । अब निगमको उद्देश्य भनेको यस संस्थालाई एक अन्तर्राष्ट्रिय स्तरकै संस्थामा परिणत गर्ने हो । यस्को लागि निगमले ३ वटा पक्षमा ध्यान दिएर अघि बढ्ने नीति लिएको छ । पहिलो प्राथमिकता भनेको अन्तर्राष्ट्रिय र आन्तरिक सेवा दुवै तर्फ विमान थप्दै निगमको कुल आय बढाउँदै लग्ने हो । यही नीति अन्तर्गत आउंदो १८ महिना भित्र ६ वटा Twin Otter र २ वटा थप A320-200 खरिद गर्ने प्रकृया शुरु गरिसकेको छ । नयां विमान थप्ने कार्य संग संगै निगमसंग भएका सबै पुराना विमानहरू आउंदो १८ महिना भित्र प्रतिस्थापन गरिनेछ । दोश्रो महत्वपूर्ण पक्ष भनेको हवाई सुरक्षा (Safety) हो । हवाई सुरक्षालाई उच्च प्राथमिकता दिएर जुनसुकै मूल्य चुकाएर भए पनि सुरक्षा (Safety) को मामलामा अन्तर्राष्ट्रियस्तरमा नै पुऱ्याउने कार्य प्रारम्भ गरिसकेको छ । यसको लागि इन्जिनियरिङ्ग र संचालन (Operation) तर्फ एक एक जना विदेशी विज्ञलाई करारमा नियुक्त गर्न पनि निगमले आवश्यक पाइला चालिसकेको छ । यसै गरी मर्मत सम्भार तर्फ पनि अन्य एयरलाईन्सले गर्ने गरेको बढी प्रभावकारी प्रणाली अंगीकार गर्दै जाने नीति निगमले लिई सकेको छ । उदाहरणको लागि नयां आउने दुईवटा वाईड बडीको चारवटा इन्जिनको सम्पूर्ण मर्मत सम्भार तथा संचालनको जिम्मा इन्जिन निर्माता कम्पनीलाई नै दिन निगमले कम्पनीका पदाधिकारीहरू संग छलफल शुरु गरिसकेको छ । टोटल केयर प्याकेज (Total Care Package) भन्ने सेवा उक्त कम्पनीले बाहेक अरु कम्पनीले दिन नसक्ने र विश्वको करिब ९५% एयरलाईन्सहरूले यसरी Outsourcing को अवधारणाबाट Rolls Royce को इन्जिनहरूको मर्मत सम्भार गरिरहेको जानकारी प्राप्त भएको छ । यसरी निर्माता कम्पनीले मात्र दिन सक्ने सेवा खरीद गर्न सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ मा विनाटेण्डर सोभै खरीद गर्न सक्ने प्रावधान रहेकोले एकै पल्ट १२ वर्ष अवधिको लागि निकट भविष्यमा ल्याइने दुई वाईड बडीका ४ वटै इन्जिनको संचालन, मर्मत सम्भार

तथा इन्जीनहरूको लाईफ साईकल व्यवस्थापन (Life Cycle Management) को सम्पूर्ण जिम्मा Rolls Royce कम्पनीलाई दिई निगमको हवाई सुरक्षा क्षमतालाई बृद्धि गर्दै अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा पुऱ्याउने तर्फ आवश्यक प्रकृया शुरु गरिसकेको छ । यस खालको Outsourcing कार्य निगमको इतिहासमा पहिलो पल्ट गर्न लागेको हो । यसरी चारवटा इन्जीनको सम्पूर्ण मर्मत सम्भार तथा संचालनको जिम्मा इन्जिन निर्माता कम्पनीलाई नै सुम्पिदा प्रत्येक महिना करीब रु. ६ करोड लाग्ने अनुमान गरिए तापनि यस सम्बन्धमा कम्पनी संग वार्तालाप गरी केही हप्तामा नै टुङ्गोमा पुग्ने छ । चराले ठोकेर अथवा अन्य जुनसुकै कारणले इन्जिनमा खराबी आए पनि सम्पूर्ण मर्मत खर्च लगायत जगेडा इन्जीन समेतको व्यवस्था तथा निश्चित समयमा गर्ने पर्ने मर्मत कार्यहरू का लागि कुनै थप शुल्क लागेमा उक्त Rolls Royce कम्पनीले गर्ने छ । निगमलाई एक अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको उत्कृष्ट संस्थामा रुपान्तरण गर्न तेश्रो महत्वपूर्ण पक्ष भनेको व्यवस्थापन सुधार नै हो । व्यवस्थापन सुधारको एक महत्वपूर्ण पाटोको रुपमा लिन सकिने Computerization कार्य जोडतोड्का साथ थालि सकेको छ । त्यसै गरी बृहत रुपमा O & M Survey को काम भइरहेको छ र केही हप्तामा नै O & M Survey को रिपोर्ट अन्तिम निर्णयको लागि सञ्चालक समितिमा पेश गरिने छ । यसको अलावा निगम भित्रको जनशक्तिको क्षमता र कार्य दक्षता, विधि, प्रणाली, प्रकृया, निर्णय गर्ने सामर्थ्य, कर्मचारीहरूको कार्यसंस्कार र मन (Mindset) परिवर्तन, निगमको समग्र मूल्य मान्यता र संस्थागत संस्कार, टिम स्पिरिट, हरेक कर्मचारीको बानी व्यहोरा आदि पक्षहरूमा निरन्तर रुपमा ध्यान दिएर एक सरकारी स्वामित्वको संस्था भए पनि निजी संस्थाहरू खास गरी अबौं डलर हैसियत भएका विदेशी एयरलाईन्सहरू संग निरन्तर रुपमा प्रतिस्पर्धा गर्न सक्ने स्थितिमा पुऱ्याउने लक्ष लिएर निगमका सम्पूर्ण कर्मचारी परिवार अघि बढिरहेको छ । यसमा निगमको ग्राहक बर्ग, सर्वसाधारण जनता, सम्पूर्ण पर्यटन उद्योग, शेल्स एजेन्ट, संचारमाध्यम, नेपाल सरकार तथा नियमन निकाय नागरिक उड्डयन प्राधिकरणवाट अझ बढी सहयोगको अपेक्षा निगमले गरेको छ ।

२०७४ साल चैत्र २०

OVERVIEW OF NEPAL AIRLINES CORPORATION



Date : 31st August, 2017

PAST AND PRESENT

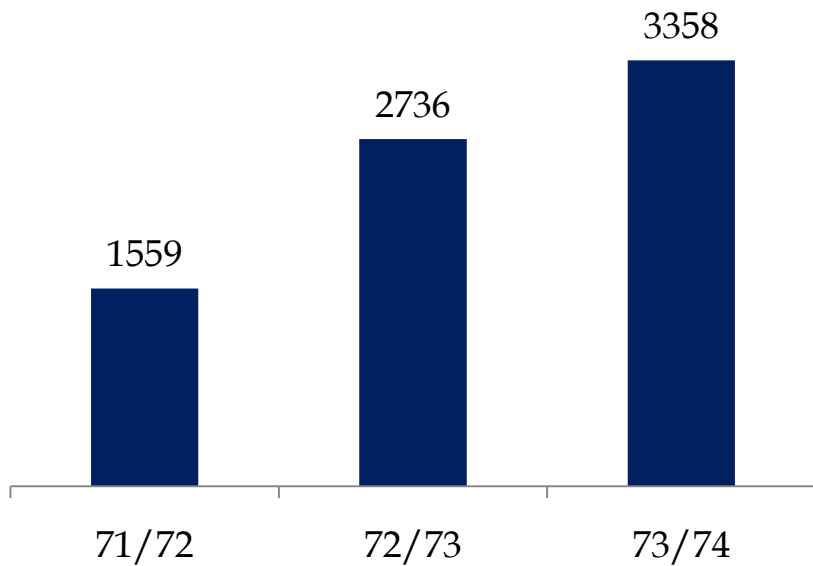
- NAC established from the date of enactment of Act on 1st July 1958 (17 Ashad 2015BS) with one Dakota aircraft and 97 employees.
- In 1990: 2 B727, 2 B757, 3 Avro, 11 Twin Otters and 1 Platus Potter- 2500 employees, 11 international destinations, 39 domestic destinations. NAC the best airline of South Asia.
- Now: 3 jets, 9 aircrafts for domestic service, 1400 employees, 8 international destinations

MANAGEMENT ROADMAP

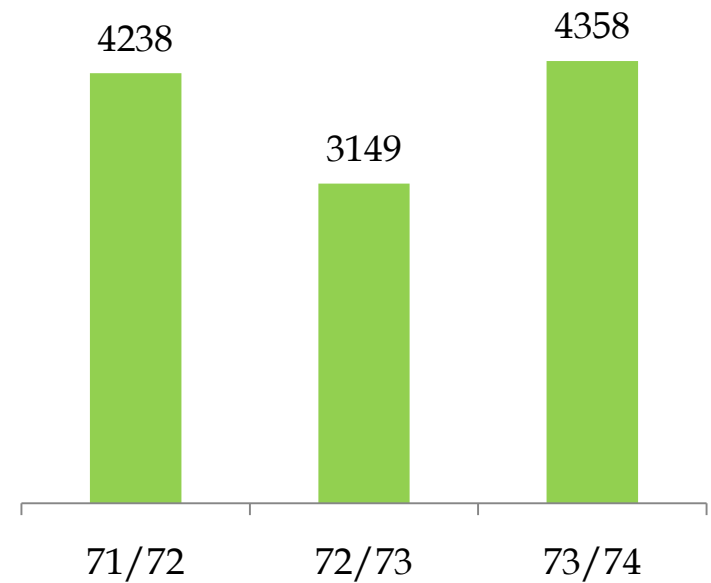
- NAC is the only Government entity competing directly with more than two dozen foreign companies
- Driving force: increased gross revenue.
- Minimum bureaucracy, strong bias for action, sense of urgency, fairness, fast decision, earning trust, change management, work-culture change.
- Action-oriented rather than process-oriented
- Apart from management, NAC's performance depend upon 5 factors:
 - Investment Capability
 - Technical/Managerial knowhow and talent of employees
 - Procedure & decision-making
 - Increased cooperation from regulatory body CAAN & government
 - Capability to lure customers with exciting and attractive services and/or with lower airfares

Number of Flights

International

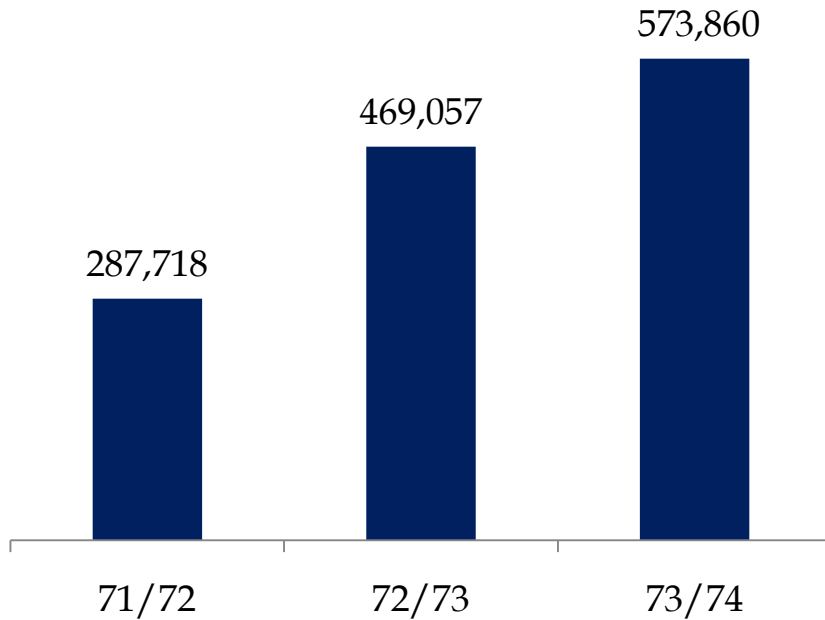


Domestic

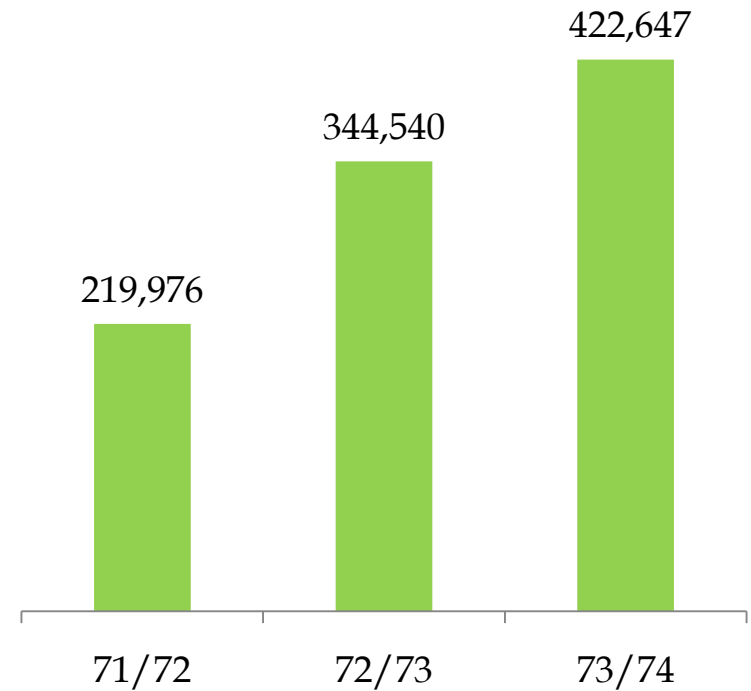


Seat Production and PAX-*International*

Seat Production

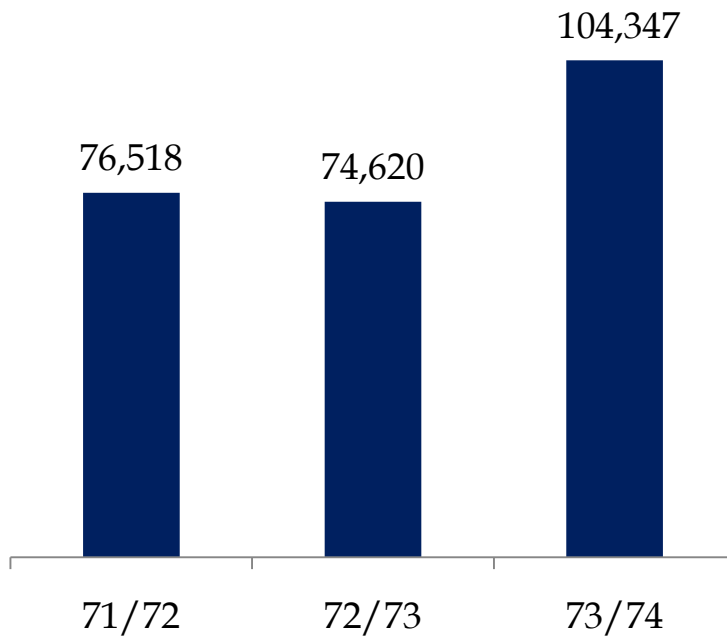


Total PAX

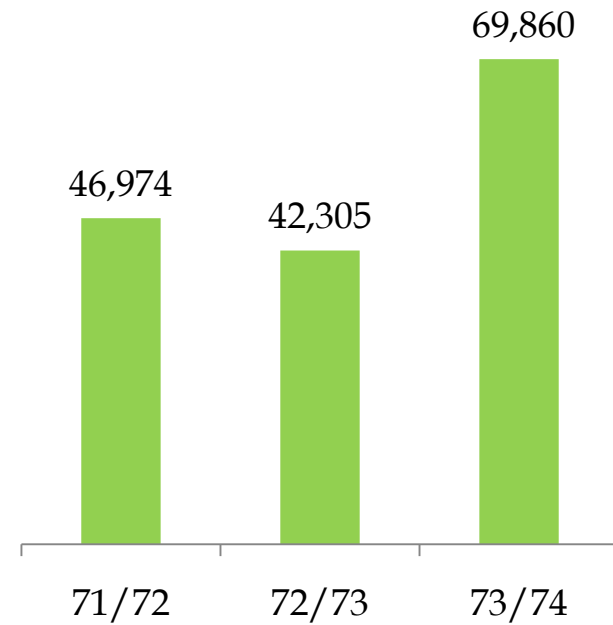


Seat Production and PAX-*Domestic*

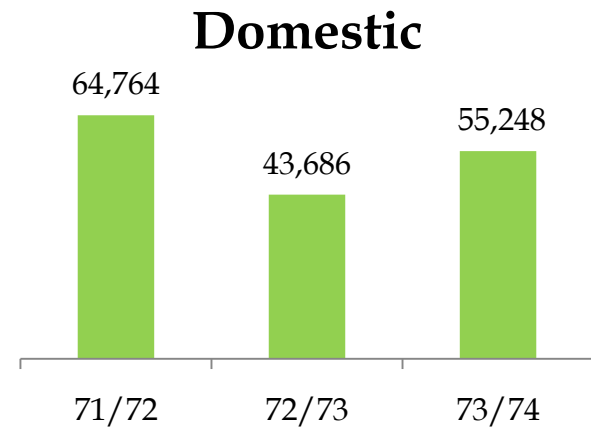
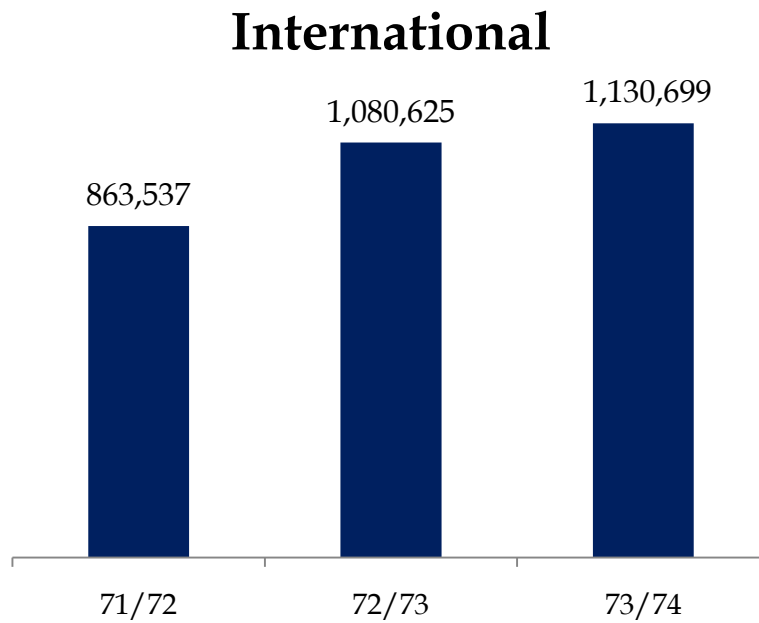
Seat Production



Total PAX

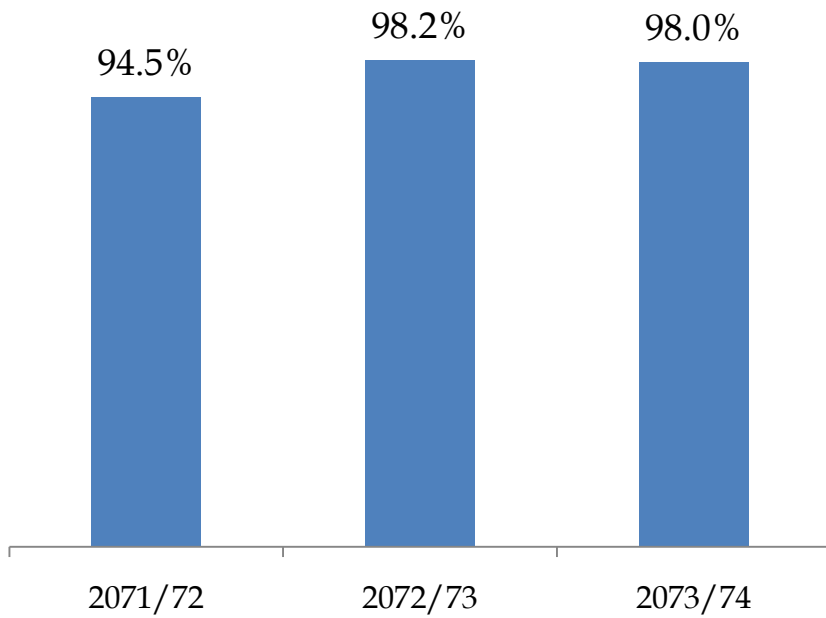


Total Cargo (kg)

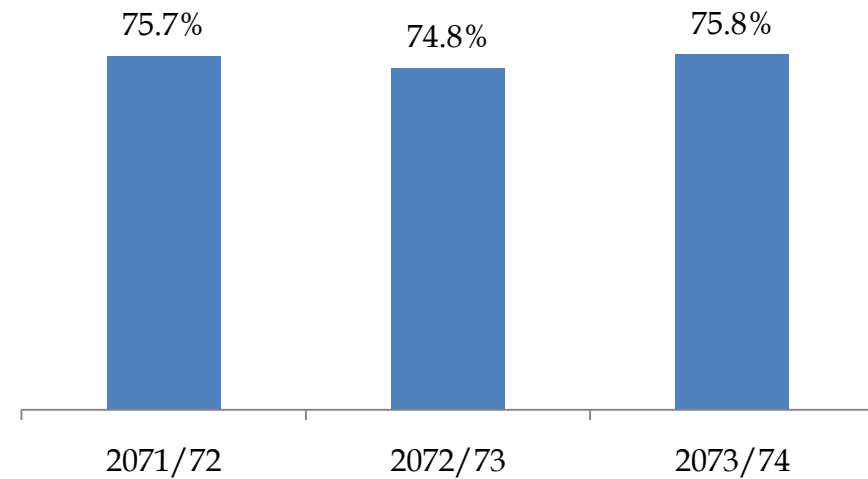


International Sector

Reliability



Punctuality

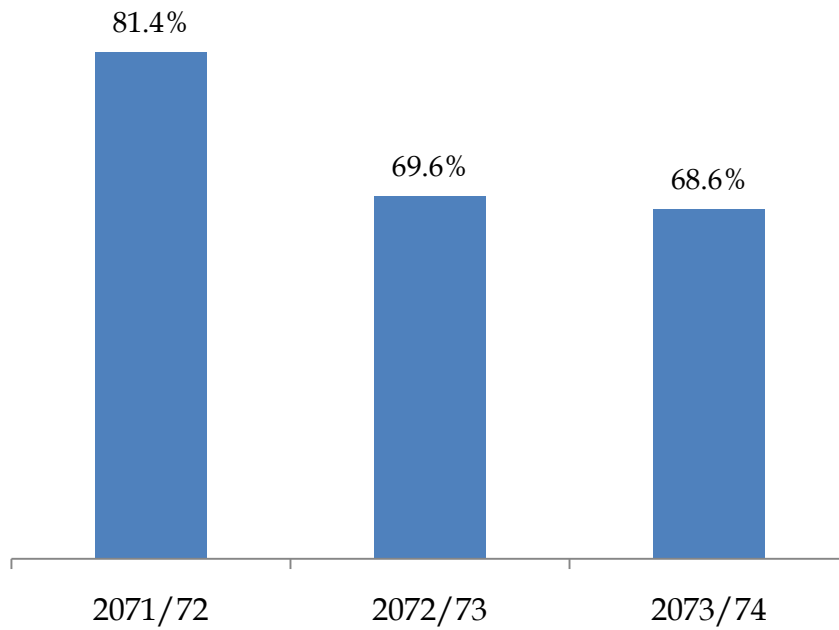


PUNCTUALITY COMPARISON

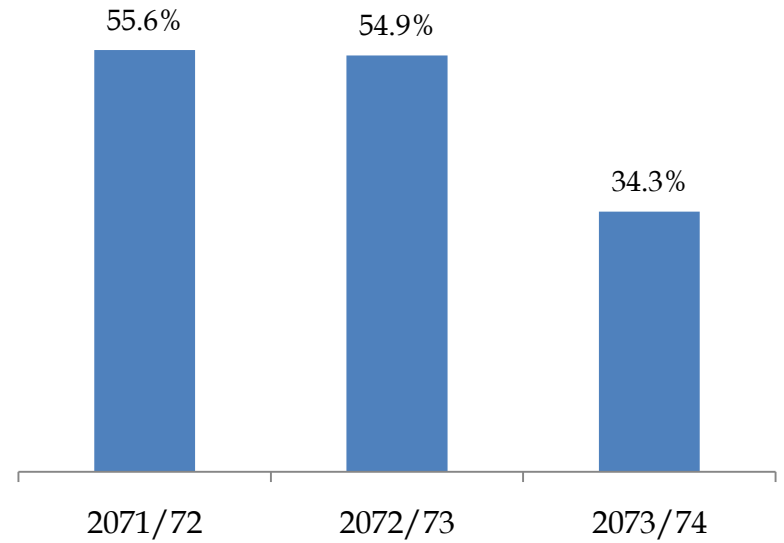
- NAC- 75.8%
- Ethiopian Airlines- 74.85%
- Spice Jet- 73.72%
- Thai Air Asia- 74.48%
- China Southern- 64.19%
- China Eastern- 61.8%
- Air China- 60.14%
- Turkish Air- 76.35%
- Lufthansa- 76%
- Air France- 76%
- Singapore Airlines- 84.07%
- Qatar- 82.95%
- Japan Airlines- 85.27%
- Indigo- 81.22%
- Hong Kong Airlines- 88.83%

Domestic Sector

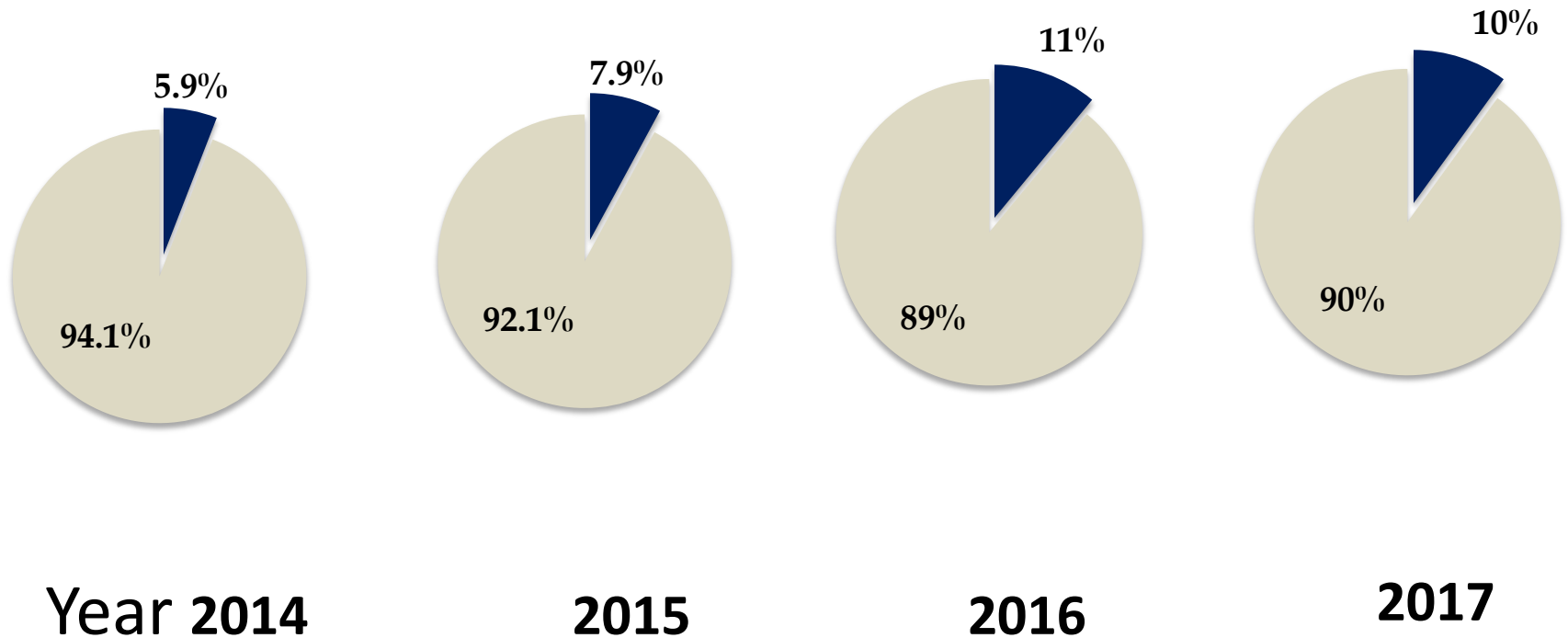
Reliability



Punctuality



Market Share- International



Note: Reduction in Market share in 2017 due to unavailability of aircraft

OCCUPANCY COMPARISON (FALGUN)

- Doha: NAC-88.18%, Qatar-86.97%, Himalayan-88.5%
- Hongkong: NAC-85.54%, Dragon-86.98%
- Kualalampur: NAC-83%, Air Asia-73.63%, Malaysian Air-87.23%, Malindo-76.2%, Himalayan-79.3%
- Delhi: NAC-83.4%, Jet-90.9%, Indigo-91.7%
- Mumbai: NAC-67.8%, Jet-78.7%
- Dubai: NAC-69.71%, Fly Dubai-75.5%, Himalayan-85.8%

NAC'S FUTURE

- Profit cannot be the only factor in airlines industry.
- To make NAC an international standard airline, NAC must go along with guidelines and recommendation from ICAO.
- The focus should be on wide range of infrastructure, human resources, training, and related capacity-building activities.
- The ultimate goal of these efforts is to realize a safe and efficient air transport foundation in NAC, which is consistent with ICAO's Standards and Recommended Practices (SARPs).
- But NAC cannot hide the fact that there are still large discrepancies in many activities compared to SARPs.
- NAC as well as CAAN has to study, analyze and try to be in tune with more than 12,000 SARPs with 19 Annexes and five procedures for air navigation (PANS), many of which are constantly evolving in concert with latest developments and innovations.

MAJOR INITIATIVES

- ❑ Received ISAGO certification Award
- ❑ Online Booking (International) implemented on 1st Shrawan 2074
- ❑ Integrated Software for documentation, rostering and crew training has been purchased and is in implementation phase. The software will be on live in August
- ❑ Strengthening Engineering and Operation capability, especially focused on safety-recruitment of two experts in the offing.

NEW CONCEPT IN ENGINE OPERATION & MAINTENANCE

- New concept in overall operation and maintenance of Rolls Royce engines of new two A330 for smooth operation of two new Wide Body.
- For the first time in NAC's history, NAC has decided to give contract of Total Care Package to Rolls Royce Company. As per clause 41(1)(kha), NAC is in the process of directly purchase this exclusive package from engine manufacturing company Rolls Royce.
- The contract shall be for a period of 12 years.
- Total Care package shall cover all kinds of scheduled/non-scheduled and planned/unplanned repair, refurbishments including all AOG situations like bird hits etc. Also included will be spare engine, if needed. Rolls Royce company will provide various other facilities including credit to NAC in certain situations.

PILOT SITUATION

- Requirement for two A330:- 16 captain & 16 co-pilots.
- In the beginning 1st A330 shall be operated by 4NAC captains and 4 expat captains, and 6 NAC co-pilots and required expat co-pilots
- For two A330, in the first one year, 8 NAC captains and 11 expat captains, 10 NAC co-pilots & required expat co-pilots
- After 12 to 18 months, 12 NAC captains & 6 expats, and 14 NAC co-pilots & required expats
- For Y12E, presently only 2 active captains (3 more if technically cleared) and 8 co-pilots. To operate 4 Y12E, requirement is 7 captains and 7 co-pilots. In 6 to 12 months, 4 NAC captains & 3 expats, and all 7 NAC co-pilots. In 12 to 18 months, only one expat captain and rest all NAC crew.
- For MA60, all NAC crew (all Nepali captains and copilots).