

कार्यकारी सार

भूमिका

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) भारत में एकमात्र विमानन यातायात सेवा प्रदाता है। यात्री तथा कार्गो यातायात में अप्रत्याशित वृद्धि के कारण हवाईअड्डे विशेषकर महानगरीय शहरों में हवाई अड्डों पर भीड़-भाड़ हुई। सरकार ने नए हवाई अड्डों के विकास के साथ-साथ वर्तमान हवाई अड्डों के आधुनिकीकरण में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) पद्धति को अपनाने का निर्णय लिया।

मंत्रिमंडल की स्वीकृति के साथ यह निर्णय लिया गया (सितम्बर 2003) कि दिल्ली तथा मुम्बई हवाई अड्डों का पुनर्गठन एएआई तथा चयनित जेवी भागीदारों के बीच दो पृथक कम्पनियों के गठन द्वारा जेवी मार्ग के माध्यम से किया जाएगा। प्रतिस्पर्धी बोली के बाद, मुम्बई हवाई अड्डे हेतु जेवी भागीदारों को फरवरी 2006 में चयनित किया गया। राज्य प्रमोटर की क्षमता में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने मुम्बई अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा प्राइवेट लिमिटेड (एमआईएएल), एक संयुक्त उद्यम कम्पनी (जेवीसी) के साथ 04 अप्रैल 2006 को छत्रपति शिवाजी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा (सीएसआई), मुम्बई के विकास तथा आधुनिकीकरण हेतु एक परिचालन, प्रबंधन, विकास करार (ओएमडीए) पर हस्ताक्षर किए। इस करार के अनुसार, 3 मई 2006 को एएआई ने सीएसआई हवाई अड्डे, मुम्बई को 'जैसा है जहां है, के आधार पर एमआईएएल को सौंप दिया।

इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, दिल्ली में एएआई द्वारा पीपीपी के कार्यान्वयन की निष्पादन लेखापरीक्षा के परिणामों के 2012-13 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5 में सूचित किया गया था जिसे अगस्त 2012 में संसद में प्रस्तुत किया गया। वर्तमान रिपोर्ट सीएसआई हवाई अड्डा, मुम्बई में पीपीपी परियोजना के कार्यान्वयन की जांच करती है।

सीएसआई हवाई अड्डा, मुम्बई पर पीपीपीके कार्यान्वयन में महत्वपूर्ण निष्कर्ष

डिजाइन के कारण क्षमता बाध्यता

सीएसआई हवाई अड्डा, मुम्बई में दो रनवे (रनवे 09/27 तथा 14/32) लगभग अपने मध्य बिन्दु पर एक दूसरे को काटते हैं जिसकी वजह से दोनों रनवे का एक साथ संचालन संभव नहीं है। यह रनवे की प्रबंधन क्षमता पर 'बाध्यता' स्थापित करता है। बोली के समय जीवीके

के नेतृत्व वाले कंसोर्टियम (जेवी भागीदार) द्वारा प्रस्तुत आरंभिक विकास योजना में, रनवे 09/27 के दक्षिण में स्थित एक अतिरिक्त समानांतर रनवे को हवाई अड्डे की रनवे क्षमता को बढ़ाने हेतु परिकल्पित किया गया था। समानांतर रनवे हेतु प्रस्ताव को बाद में रोक दिया गया था क्योंकि इसके लिए बड़े पैमाने पर सुविधाओं का स्थानांतरण तथा निजी स्वामित्व वाली भूमि का अधिग्रहण करना पड़ता था जिसके कारण विकास और इसकी कार्यसूची अनिश्चित हो जाती है। इस बाध्यता के साथ, सीएसआई हवाई अड्डा, मुम्बई जिस अधिकतम क्षमता का प्रबंधन कर सकता है, वह 40 मिलियन यात्री प्रति वर्ष (एमपीपीए) है। इसके विपरीत, हवाई अड्डे पर मांग 2015 में 40 एमपीपीए तक और 2026 तक बढ़कर 80 एमपीपीए तक पहुँच जाने की उम्मीद है। इस प्रकार, सीएसआई हवाई अड्डा, मुम्बई आधुनिकीकरण तथा उन्नयन के पश्चात् भी, यात्रियों की मांग को पूरा करने में असमर्थ होगा। नवी मुम्बई पर द्वितीय हवाई अड्डे के विकास में विलम्ब की वजह से समस्या के अधिक जटिल होने की संभावना है।

(पैरा 3.2)

प्रथम अस्वीकृति का अधिकार

राज्य समर्थन करार (एसएसए) सीएसआई हवाई अड्डे, मुम्बई की 150 किलोमीटर की त्रिज्या के अन्दर योजनित द्वितीय हवाई अड्डे के लिए एमआईएएल को प्रथम अस्वीकृति के अधिकार (आरओएफआर) की अनुमति देता है। एक प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण किया जाना था जिसमें यदि एमआईएएल चाहे तो वह भी भाग ले सकता था। बोली में असफल होने की दशा में यदि एमआईएएल की बोली अधिकतम प्रतिस्पर्धी बोली के 10 प्रतिशत के भीतर है तो एमआईएएल को अधिकतम प्रतिस्पर्धी बोली के साथ समानता करने की अनुमति दी जाएगी बशर्ते कि अपने आरओएफआर का उपयोग करते समय एमआईएएल ने बड़ी चूक के बिना किसी भी परियोजना करार में संतोषजनक कार्य निष्पादन किया हो। एमओसीए ने 2012-13 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5 की जांच के दौरान लोक लेखा समिति (पीएसी) को यह आश्वासन दिया कि यातायात के 40 एमपीपीए की संतृप्ति सीमा तक पहुँचने तक मुम्बई में दूसरे हवाई अड्डे की आवश्यकता नहीं है। विशेषकर जबकि 2015 तक यातायात 40 एमपीपीए तक पहुँचने की उम्मीद है, पर्याप्त सुरक्षा प्रदान करने तथा सुनिश्चित करने की आवश्यकता होगी ताकि मुख्य रूप से प्रतिस्पर्धा तथा पारदर्शिता के हितों का परित्याग न किया जाए, इस प्रावधान के द्वारा प्रतिस्पर्धा कम करने तथा दूसरे हवाई अड्डे पर एमआईएएल को लाभ देने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। एमआईएएल ने 2007 में एक सहायक कम्पनी, मैसर्स नवी मुम्बई हवाई अड्डा डेवलपर्स लिमिटेड की स्थापना की है।

(पैरा 3.4)

रियायत अवधि

मुम्बई तथा दिल्ली हवाई अड्डे के पुननिर्माण हेतु जेवी मार्ग को अपनाने के लिए मंत्रिमंडल की मंजूरी मांगते समय, प्रस्ताव में 30 वर्षों की आरम्भिक रियायत अवधि परिकल्पित की गई जिसको पारस्परिक सहमति तथा बातचीत की शर्तों के अधीन अगले 30 वर्षों के लिए बढ़ाया जा सकता था। तथापि, ओएमडीए के अनुसार एमआईएल 30 वर्षों के लिए रियायत अवधि को और 30 वर्षों के लिए बढ़ाने के लिए एक पक्षीय अधिकार रखता है बशर्ते कि प्रथम रियायत अवधि के 20वें से 24वें वर्ष के दौरान कोई चूक नहीं हुई हो। रियायत अवधि को बढ़ाने के लिए पहले समीक्षा तथा फिर से बातचीत के प्रावधान का अभाव ओएमडीए एमआईएल को स्थिर शर्तों एवं निबधनों के साथ हवाई अड्डों को वास्तव में 60 वर्षों की अवधि के लिए परिचालन हेतु अधिकार प्रदान करता प्रतीत होता है। अतः सरकार के हितों की सुरक्षा तथा एमआईएल द्वारा प्रतिबद्ध परिणाम देने हेतु यह आवश्यक है कि एमओसीए द्वारा एमआईएल के कार्य निष्पादन की विनियमित तथा पूर्ण दस्तावेजी समीक्षा की जाए।

(पैरा 3.5)

अनिवार्य पूंजीगत परियोजनाओं की स्थिति

एमआईएल को मार्च 2010 तक 32 अनिवार्य पूंजीगत परियोजनाओं (एमसीपीज) को पूरा करना था। इन 32 एमसीपी में से 28 को मार्च 2008 तक पूरा करना था। एक एमसीपी (एस-06) को समय पर पूरा नहीं किया गया तथा इसे दो वर्षों के विलम्ब से किया गया। एसएसए हवाई अड्डा मूल प्रभारों में 10 प्रतिशत वृद्धि के माध्यम से एमआईएल को प्रोत्साहन प्रदान करता है बशर्ते कि एमसीपीज को मई 2008 तक पूरा किया गया हो। एमओसीए ने एमआईएल को प्रोत्साहन की अनुमति दी तथापि एमआईएल परियोजना को समय पर पूरा करने में विफल रहा। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि परियोजना को पूर्ण करने में हुए अत्यधिक विलम्ब पर मूल हवाई अड्डे प्रभारों में वृद्धि जैसे लाभों को न दिया जाए।

(पैरा 3.8)

अन्य पूंजीगत परियोजनाओं की स्थिति

एमसीपीज के अलावा, मास्टर प्लान 2007 ने 45 अन्य पूंजीगत कार्यों के एक सेट को सूचीबद्ध किया था जिसमें एयरसाइड कार्यों, टर्मिनल कार्यों तथा शहर की ओर का विकास शामिल था जो परियोजना के समग्र कार्यान्वयन हेतु आवश्यक थे। कार्य की वास्तविक प्रगति,

धीमी थी जबकि चरण 1 (2010 की समाप्ति पर) में लक्षित आठ के प्रति केवल तीन कार्य ही पूर्ण हुए थे। स्वतंत्र इंजीनियर ने केवल तेरह कार्यों में प्रगति की सूचना दी थी जिसने काम की गति में सुधार के लिए काफी गुंजाइश का संकेत दिया।

(पैरा 3.9)

परियोजना लागत अनुमानों में वृद्धि

मूल लेन-देन दस्तावेजों (ओएमडीए, एसएसए) ने परियोजना हेतु लागत अनुमान को वर्णित नहीं किया। परियोजना लागत का आरंभिक अनुमान ₹ 5,826 करोड़ (2006) था। इन अनुमानों को एमआईएएल द्वारा 2008, 2010 तथा अन्तिम रूप से 2011 में ₹ 12,380 करोड़ तक ऊपर की ओर उत्तररोत्तर संशोधित किया गया। मार्च 2014 तक की अवधि हेतु ऐरा द्वारा स्वीकृत परियोजना लागत ₹ 11,647.46 करोड़ है। चूंकि ऐरा द्वारा महत्वपूर्ण व्यय को आगामी नियंत्रण अवधियों (2013-14 से अधिक) हेतु स्थानांतरित कर दिया गया है, अतः परियोजना लागत में आगे वृद्धि निश्चित है।

(पैरा 4.1)

निधीयन तथा विकास शुल्क में अन्तर

ओएमडी के अनुच्छेद 13.1 (ए) के अनुसार, एमआईएएल को मास्टर प्लान तथा प्रमुख विकास योजनाओं के अनुसार हवाई अड्डे के विकास सहित अपने दायित्वों का पालन करने के लिए समुचित ऋण तथा इक्विटी अंशदानों के माध्यम से वित्तपोषण तथा/अथवा सभी वित्तीय आवश्यकताओं को पूरा करने की व्यवस्था करनी चाहिए। इसके अलावा, ओएमडीए अनुबंधित करता है कि एमआईएएल, यदि इसे विकास निधीयन आवश्यक हो, तो समय पर मुम्बई तथा/अथवा नेशनल स्टॉक एक्सचेंज पर एमआईएएल के शेयरों की सूची बढ़ कर सकता है। आरंभिक वित्तपोषण योजना के अनुसार, ₹ 5,826 करोड़ की परियोजना लागत का इक्विटी, आन्तरिक स्रोतों तथा ऋण के माध्यम से पूरी तरह से वित्तपोषण किया जाना था। जैसाकि परियोजना लागत उत्तररोत्तर बढ़ रही है, अतः एमआईएएल द्वारा निधीयन अन्तर को पूरा करने के लिए यात्रियों से विकास फीस (डीएफ) के उद्ग्रहण की मांग की गई तथा उसे मंजूर किया गया। ओएमडीए में परिकल्पित रूप में परियोजना के लिए वित्तपोषण के स्रोत प्राप्त करने के लिए कोई प्रयास नहीं किया गया। दिसम्बर 2012 में ₹ 3,400 करोड़ का डीएफ उद्ग्रहण करने के लिए ऐरा की मंजूरी के साथ, डीएफ परियोजना निधीयन का 29.19 प्रतिशत हो गया था जबकि एमआईएएल के निजी भागीदारों की ₹ 888 करोड़ की इक्विटी ने मात्र 7.6 प्रतिशत का योगदान दिया। परियोजना लागत लगभग दोगुनी हो जाने पर भी

एमआईएएल के ऋण में परिवर्तन नहीं हुआ था जो यह दर्शाता है कि परियोजना के लिए वित्तीय जोखिम को जेवी भागीदार पर उचित रूप से हस्तांतरित नहीं किया गया था।

(पैरा 4.3 तथा 4.4)

वैमानिकी तथा गैर वैमानिकी सेवाओं को परिभाषित करने में ओएमडीए तथा ऐरा अधिनियम के बीच विरोध

सीएसआई हवाई अड्डा, मुम्बई के लिए हस्ताक्षरित ओएमडीए तथा राज्य समर्थन करार तथा भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (ईआरए/ऐरा) अधिनियम, 2008 के प्रावधानों के बीच विरोधाभास था। यह सीएसआई हवाई अड्डे, मुम्बई के लिए टैरिफ निर्धारण में विनियामक की भूमिका पर दीर्घकालिक प्रभाव डालेगा। वैमानिकी तथा गैर-वैमानिकी सेवाओं की परिभाषा ओएमडीए तथा ऐरा अधिनियम के बीच काफी अलग है। ग्राउंड प्रबंधन तथा कार्गो प्रबंधन सेवाओं को ओएमडीए में गैर-वैमानिकी सेवाओं के रूप में नामित किया गया है परन्तु इन्हें ऐरा अधिनियम के तहत वैमानिकी सेवाओं के रूप में वर्णित किया जाता है। हवाई अड्डे प्रभारों के निर्धारण के लिए 'लक्षित राजस्व' में गैर-वैमानिकी सेवाओं से सृजित राजस्व का केवल 30 प्रतिशत भाग लेता है। इस प्रकार, सीएसआई हवाई अड्डा, मुम्बई के मामले में कार्गो तथा ग्राउंड हैंडलिंग से सृजित राजस्व यात्रियों द्वारा देय टैरिफ को केवल 30 प्रतिशत की सीमा तक आर्थिक सहायता देगा। जैसाकि कार्गो तथा ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं हवाई अड्डे के लिए राजस्व का एक मुख्य स्रोत हैं, अतः ऐसे प्रावधान के कारण यात्रियों पर लगाए गए अधिक टैरिफ व्यय की कीमत पर एमआईएएल को अनुचित वित्तीय लाभ है। एमओसीए ओएमडीए के अंतर्गत सरकार द्वारा स्वीकृत रियायतों तथा ग्राउंड हैंडलिंग और कार्गो सेवाओं को वैमानिकी सेवाओं के रूप में वर्गीकृत करने के पश्चात् एमआईएएल से सरकार को मिलने वाले राजस्व पर वित्तीय प्रभाव को आकलित करे जैसाकि पीएसी द्वारा पीपीपी-आईजीआई हवाई अड्डा, दिल्ली के कार्यान्वयन पर अपनी रिपोर्ट में सिफारिश की है।

(पैरा 5.2)

आउटसोर्सिंग घरेलू तथा अन्तर्राष्ट्रीय कार्गो गतिविधियां

कार्गो राजस्व में मुख्य रूप से घरेलू तथा अन्तर्राष्ट्रीय कार्गो परिचालन शामिल है। एमआईएएल ने सितम्बर 2012 तक अपनी कार्गो गतिविधियों को बाहरी स्रोत से करने की योजना बनाई थी तथा आकलित किया था कि इसके परिणामस्वरूप कार्गो राजस्व बाहरी स्रोत की वजह से दो वर्षों (अर्थात् 2012-13 तथा 2013-14) की अवधि में वास्तव में 2011-12 से 40 प्रतिशत की गिरावट दर्ज करेगा। जैसाकि कार्गो राजस्व टैरिफ को सहायता देता है (कार्गो राजस्व का 30 प्रतिशत हवाई अड्डे प्रभारों की गणना में लिया जाता है), अतः कार्गो

राजस्व में गिरावट के कारण अधिक टैरिफ तथा यात्रियों पर अधिक भार होगा। इसके अलावा, एएआई का राजस्व भाग कार्गो राजस्वों में आकलित मुख्य कमी के साथ काफी कम हो जाएगा।

(पैरा 5.4)

टर्मिनल सी के पास एक समूह इकाई संघ के होटल के संचालन के लिए छूट देना

ओएमडीए के अनुच्छेद 8.3.7 के अनुसार, हवाई अड्डे पर सभी विकास कार्य मौजूदा मास्टर प्लान के अनुसार किए जाएंगे तथा कोई विकास कार्य जो मास्टर प्लान में परिकल्पित नहीं है, को करने की अनुमति नहीं दी जाएगी। एमआईएएल ने जून 2009 में टर्मिनल 1 सी के पास होटल निर्माण का कार्य ले लिया जबकि, यह उपरोक्त अनुसार ओएमडीए की शर्तों के उल्लंघन में था और मास्टर प्लान में सम्मिलित नहीं था। एमआईएएल ने एएआई को सूचना दी (फरवरी 2010) कि उसने टर्मिनल 1 सी में होटल के संचालन के लिए प्रतिस्पर्धी बोली लगवाई थी तथा मैसर्स ताज जेवीके होटल एंड रिसार्ट्स और ग्रीनरीज होटल्स एवं रिसार्ट्स संघ सफल बोलीदाता के रूप में उभरा। सफल बोलीदाता तथा एमआईएएल को न्यूनतम गारंटी के प्रावधान के साथ सकल राजस्व का 4.65 प्रतिशत राजस्व मिलना था जिसे एएआई द्वारा स्वीकृत किया गया, जबकि ऐसी व्यवस्था एएआई के राजस्व भाग पर प्रतिकूल प्रभार डालेगी। एएआई होटल परियोजना में सकल राजस्व आय का केवल 1.79 प्रतिशत प्राप्त करेगा (होटल से एमआईएएल को प्राप्त 4.65 प्रतिशत राजस्व का 38.7 प्रतिशत)। चूंकि होटल एमआईएएल के समूह इकाई को दे दिया गया है, अतः राजस्व में वृद्धि जीवीके गुप को लाभ दे सकती है क्योंकि यह एएआई के साथ बाँटा नहीं जाता है।

(पैरा 5.5)

सेवानिवृत्ति मुआवजे की प्राप्ति में विलम्ब

ओएमडीए के अनुसार, एमआईएएल सामान्य कर्मचारियों की अनवशोषित संख्या हेतु एएआई को सेवानिवृत्ति मुआवजे का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था। ओएमडीए के अनुच्छेद 1.1 के अनुसार, सेवानिवृत्ति मुआवजा एएआई की वर्तमान उपलब्ध स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति के आधार पर दिया जाना था। एएआई ने एमआईएएल को दस वर्षों तक मासिक किस्तों के रूप में सेवानिवृत्ति मुआवजा के भुगतान के लिए अनुमति दी थी जो एमओसीए के विशेष निर्देशों का उल्लंघन है, जो निर्धारित करती हैं कि एमआईएएल को शेष राशि का शीघ्र भुगतान करना चाहिए। इसके परिणामस्वरूप एमआईएएल को अनुचित लाभ हुआ और इसके कारण एएआई को ब्याज (₹ 71.37 करोड़) की हानि हुई। इंदिरा गाँधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे में पीपीपी

प्रबंधनों के कार्यान्वयन के संबंध में 2012-13 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 5 में समान मुद्दे पर पीएसी की सिफारिश पर एमओसीए का ध्यान दिलाया जाता है जहां पीएसी ने निष्कर्ष दिया है कि एमओसीए एएआई के कर्मचारियों के हितों की सुरक्षा करने से भटक गई तथा और अपने निर्देशों को लागू करने में विफल रही। साथ ही यह भी सिफारिश की कि एमओसीए द्वारा ओएमडीए के अनुसार ठेकागत बाध्यताओं को लागू किया जाए।

(पैरा 5.7)

हवाई अड्डा भूमि का सर्वेक्षण और भूमि अभिलेखों का रख-रखाव

न तो ओएमडीए और न ही एएआई और एमआईएएल के बीच हस्ताक्षर किए गए पट्टा विलेख ने पट्टागत भूमि के विशेष ब्यौरों को निर्धारित एवं परिभाषित किया है। दोनों दस्तावेजों में 'पट्टागत परिसर' का मानचित्र दिया जाना था जिसे खाली छोड़ा गया था। एएआई के पास अद्यतित भूमि अभिलेख नहीं थे। वैसे तो सीएसआई हवाईअड्डा, मुम्बई के क्षेत्र को प्रस्ताव अनुरोध में 1875 एकड़ बताया गया था जोकि एमआईएएल द्वारा वास्तविक सर्वेक्षण पर 2006 एकड़ तक बढ़ गया। एएआई और एमआईएएल द्वारा उद्धृत क्षेत्रों में अधिक महत्वपूर्ण अंतर एएआई द्वारा अनुरक्षित भूमि अभिलेखों और दस्तावेजों की गुणवत्ता पर प्रश्न उठाता है। इंदिरा गाँधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, दिल्ली में पीपीपी प्रबंधन के कार्यान्वयन से संबंधित 2012-13 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट सं. 5 में समान मुद्दे पर पीएसी की सिफारिश पर एमओसीए का ध्यान दिलाया गया कि भूमि का आवश्यक सर्वेक्षण कर लिया जाए और भविष्य के लिए पट्टागत भूमि और चिन्हित परिसम्पत्तियों की पहचान करने के लिए प्रत्यक्ष अंकन किया जाए और पीएसी को छः माह के अंदर सूचना दी जाए।

(पैरा 6.1)

कम अग्रिम फीस के आधार पर एमआईएएल को हस्तांतरित चिन्हित भूमि

चिन्हित परिसम्पत्तियों 'मुख्यतः' ओएमडीए के अनुसार, एएआई के उपयोग के लिए नियत थी और इनको इस शर्त के साथ वैमानिकी उद्देश्यों के लिए, यदि आवश्यक हो, एमआईएएल को हस्तांतरित किया जा सकता था कि दलों (एएआई और एमआईएएल) को ऐसे हस्तांतरण की शर्तों एवं निबंधनों पर बातचीत करनी चाहिए। एएआई ने ओएमडीए में दिए अनुसार शर्तों और निबंधनों पर बातचीत के बिना एमआईएएल द्वारा दी गई अग्रिम फीस के आधार पर कम प्रतिफल के प्रति एमआईएएल को चिन्हित परिसम्पत्तियों से 48.15 एकड़ भूमि हस्तांतरित करने पर सहमति दी थी। एमओसीए का मत था कि भुगतान की गई अग्रिम फीस का हवाई

अड्डे पर भूमि तथा परिसम्पत्तियों की सीमा के साथ कोई संबंध नहीं था तथापि यह एमआईएएल को चिन्हित परिसम्पत्ति के भाग को हस्तांतरित करने का आधार था।

(पैरा 6.2)

190.1 एकड़ का वाणिज्यिक दोहन

ओएमडीए का अनुच्छेद 2.2.4 एमआईएएल को गैर हस्तांतरण परिसम्पत्तियों के प्रावधान हेतु प्रदान किए गए पट्टागत परिसर के दस प्रतिशत को उपयोग करने की अनुमति देता है। यह आवश्यक रूप से वाणिज्यिक दोहन के लिए एमआईएएल को उपलब्ध भूमि है। प्रारंभिक रूप से (आरएफपी तथा ओएमडीए के अनुसार) वाणिज्यिक उपयोग के लिए उपलब्ध भूमि क्षेत्र 179.8 एकड़ था। दिसम्बर 2011 में पूरक पट्टा दस्तावेज के कार्यान्वयन के साथ, संभाव्य गैर हस्तांतरण परिसम्पत्ति भूमि 190.1 एकड़ तक बढ़ गई तथा चिन्हित भूमि के हस्तांतरण के परिणामस्वरूप 196.67 एकड़ के वाणिज्यिक दोहन के लिए एमआईएएल की पात्रता में अतिरिक्त वृद्धि हुई। यद्यपि अहस्तांतरणीय परिसम्पत्तियों से प्राप्त राजस्व एसएसए के अनुसार वैमानिकी प्रभारों के निर्धारण हेतु 'लक्षित राजस्व' का भाग नहीं बनाएगा तथापि यह यात्रियों पर विभिन्न लेवी के रूप में भार को कम करने की राजस्व बढ़ाने की क्षमता वाला कार्य होगा। एमओसीए/एआई द्वारा भूमि के वाणिज्यिक दोहन की मितव्ययिता को ध्यान में रखने की आवश्यकता है।

(पैरा 6.3)

अतिक्रमण

अतिक्रमण के अन्तर्गत क्षेत्र का कोई सुनिश्चित आकलन नहीं था जिसने भूमि रिकॉर्ड प्रबंधन में गंभीर कमियों को दर्शाते हुए 147 एकड़ से 308.96 एकड़ तक वृद्धि को जारी रखा। एमआईएएल ने मैसर्स हाउसिंग डिवलपमेंट एण्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (एचडीआईएल) के साथ अतिक्रमणकारियों के पुनर्वास तथा अतिक्रमण की गई हवाई अड्डे की भूमि के प्रत्यावर्तन के संबंध में कार्यकलापों को करने के लिए एक ठेका किया। अतिक्रमण को, प्रारंभ करने की तारीख के 48 माह के अन्दर अर्थात् अक्टूबर 2011 तक या एमआईएएल के विवेक पर छः माह के अतिरिक्त विस्तारण के अन्दर, हटाया जाना था। बाद में ठेका का एमआईएएल द्वारा समाप्त कर दिया गया क्योंकि अतिक्रमणों को हटाया नहीं गया था।

(पैरा 6.7 तथा 6.8)

अनधिकृत व्यय

एसएसए ने अनुबंधित किया कि यात्री सेवा शुल्क (पीएसएफ) का संग्रहण एयरलाइंस करेंगी तथा एएआई को सुरक्षा घटक (एससी) तथा एमआईएएल को सुविधा घटक (एफसी) का सीधा वितरण करेंगी। एमआईएएल एसएसए के प्रावधानों के अन्तर्गत एफसी को संशोधित कर सकता है जबकि एससी को सरकार के निर्देशानुसार संशोधित किया जा सकता है। एमओसीए ने समय-समय पर अनुदेश जारी किए जिसमें निर्देश था कि हवाई अड्डे के प्रचालक (एएआई के बजाय) पीएसएफ के एससी घटक का संग्रहण तथा विशिष्ट उद्देश्य हेतु उपयोग करेंगे। एमआईएएल ने सुरक्षा बनाए रखने के लिए आवश्यक बताते हुए कम्प्यूटर, फर्नीचर तथा फिक्सचर सहित विभिन्न अनुपयोगी उपस्करों की एकपक्षीय खरीद की। इसके परिणामस्वरूप 2006-12 के दौरान एमआईएएल को ₹ 87.97 करोड़ का अवांछित लाभ हुआ।

(पैरा 7 तथा 7.1)