

## अध्याय 3: एआईएल की वित्तीय पुनर्गठन और टर्न अराउंड योजना

### 3.1 अनुमोदित वित्तीय पुनर्गठन योजना (एफआरपी)

एआईएल के पास 31 मार्च 2011 को ₹42350 करोड़ की ऋण देयता बकाया थी। इसमें ₹20185 करोड़ का विमान ऋण (जिसमें भारत सरकार द्वारा ₹15400 करोड़ की प्रतिभूति दी गई थी) और ₹22165 करोड़ का कार्यशील पूँजी ऋण शामिल था। इसके अलावा, एआईएल के पास तेल विपणन कम्पनियों, कर प्राधिकरणों, विक्रेताओं आदि का ₹4600 करोड़ (लगभग) बकाया था। कम्पनी के संचालन से प्राप्त नकदी उच्च स्तरीय विमान ऋण और कार्यशील पूँजी उधारियों के भुगतान के लिए पर्याप्त नहीं थी। एआईएल के वित्तीय टर्नओवर और संचालन के ऋण पुनर्गठन तथा इक्विटी सहायता वाली वित्तीय पुनर्गठन योजना (एफआरपी) को आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (सीसीईए) द्वारा 12 अप्रैल 2012 को मंजूरी दी गई थी। अनुमोदित एफआरपी में इक्विटी निवेश करना, कार्यशील पूँजी का पुनर्गठन और परिसम्पत्तियों का मौद्रिकरण शामिल था।

#### क. इक्विटी निवेश

सरकार विव 2011-12 से विव 2031-32 तक की अवधि के दौरान ₹42182 करोड़ के इक्विटी निवेश पर सहमत हुई (12 अप्रैल 2012)। इक्विटी में निम्नलिखित शामिल होते:

- तेल विपणन कम्पनियों/विक्रेताओं, हवाई-अड्डों/कर प्राधिकरणों आदि को लंबित बकाए के भुगतान के प्रति ₹6750 करोड़ का अग्रिम इक्विटी निवेश
- वि.व. 2017-18 तक भुगतान किए जाने वाले ₹4552 की नकद घाटा इक्विटी, जिस समय तक एआईएल से नकद सकारात्मक आय की उम्मीद थी
- अपरिवर्तनीय डिबेंचरों (एनसीडी) जिसको कंपनी द्वारा जारी किया जाना था, पर ब्याज के भुगतान हेतु वि.व. 2031-32 तक भुगतान किए जाने वाले ₹11951 करोड़ की इक्विटी
- भारत सरकार द्वारा प्रत्याभूत ₹15400 करोड़ के विमान ऋण की अदायगी के प्रति वि.व. 2020-21 तक भुगतान किए जाने वाले ₹18929 करोड़ की इक्विटी

## ख. कार्यशील पूँजी का पुनर्गठन

₹22157 करोड़<sup>5</sup> का कार्यशील पूँजी ऋण (31 मार्च 2011) का निम्नलिखित तरीके से पुनर्गठन किया जाना था:

तालिका 3.1: कार्यशील पूँजी ऋण का पुनर्गठन

	अवयव	विवरण
1	नकद क्रेडिट सीमा: ₹3645.87 करोड़	यह राशि पुनर्गठन के बाद एआईएल की कार्यशील पूँजी को पूरा करने हेतु पर्याप्त होने की उम्मीद थी। एफसीएनआर <sup>6</sup> (बी) क्रेता क्रेडिट के लिए 6 प्रतिशत प्रतिवर्ष औसत ब्याज दर/शेष नकद क्रेडिट के प्रति 11 प्रतिशत प्रतिवर्ष
2	दीर्घावधि ऋण: ₹11112 <sup>7</sup> करोड़	यह 15 वर्ष की अवधि से अधिक दीर्घावधि ऋण के प्रति पुनर्गठन किए जाने वाले कार्यशील पूँजी ऋण के प्रति था। 11 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज ब्याज निषेध अवधि-1 वर्ष, मूलधन निषेध-2 वर्ष पुनर्भुगतान अवधि- 15 वर्ष
3	एनसीडी की कार्यवाही से पुनर्भुगतान किया जाने वाला अल्पावधि ऋण: ₹7400 <sup>8</sup> करोड़	शेष कार्यशील पूँजी ऋण को अपरिवर्तनीय डिबेंचर जारी करके पूरा किया जाना था, जिसे 2011-12 से 2031-32 की अवधि में सरकार द्वारा इक्विटी के माध्यम से भुगतान किया जाना था। अंतरिम अल्पावधि ऋण पर ब्याज दर 11 प्रतिशत प्रतिवर्ष था। एनसीडी पर ब्याज दर 9.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष था। एनसीडी पर ब्याज का भुगतान भारत सरकार द्वारा इक्विटी के माध्यम से किया जाना था।

स्रोत: सीसीईए को एमओसीए का नोट

## ग. परिसंपत्तियों का मुद्रीकरण

इस बात पर सहमति थी कि एआईएल अपनी परिसंपत्तियों का मुद्रीकरण करेगी और यह प्राकलित था कि इससे प्रतिवर्ष लगभग ₹500 करोड़ राजस्व अर्जित करते हुए दस वर्षों (वि.व. 2012-13 से वि.व. 2021-22) तक एआईएल को ₹5000 करोड़ का राजस्व आएगा।

<sup>5</sup> ₹22157 करोड़ जैसा कि सीसीईए द्वारा अनुमोदित किया गया था। सितम्बर 2011 तक कार्यशील पूँजी ऋण बकाया घटकर ₹21474.43 करोड़ हो गया जो एआईएल और इसके बैंकरों के बीच मास्टर पुनर्गठन करार (एमआरए) के अनुसार था।

<sup>6</sup> विदेशी मुद्रा गैर निवासी (बैंक)

<sup>7</sup> एमआरए के अनुसार सितम्बर 2011 तक दीर्घावधि ऋण ₹11112 करोड़ से घटकर ₹10436.89 करोड़ हो गया।

<sup>8</sup> एमआरए के अनुसार सितम्बर 2011 तक अल्पावधि ऋण ₹7400 करोड़ से घटकर ₹7391.67 करोड़ हो गया।

ऐसा अनुमान था कि पुनर्गठन के पश्चात् एआईएल को वि.व. 2012-13 से सकारात्मक ईबीआईटीडीए आएगा, वि.व. 2017-18 से नकद आय और वि.व. 2019-20 से कर से पूर्व सकारात्मक लाभ (पीबीटी) होगा।

### 3.2 एआईएल में वित्तीय पुनर्गठन की स्थिति

भारत सरकार द्वारा एफआरपी के अनुमोदन के बाद कंपनी को प्राप्त इक्विटी, प्राप्त होने वाली वर्ष वार इक्विटी को नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 3.2 प्रतिबद्धता की तुलना में इक्विटी विमोचन

(₹ करोड़ में)

वर्ष	एमओसीए	एमओसीए	गिरावट(-)/वृद्धि	वर्ष के अंत में गिरावट(-)/ वृद्धि का कुल योग
	प्रतिबद्धता	विमोचन		
2011-12	8536	1200	(-)7336	(-)7336
2012-13	3678	6000	2322	(-)5014
2013-14	3560	6000	2440	(-)2574
2014-15	3441	5780	2339	(-)235
2015-16	3394	3300	(-)94	(-)329
<b>कुल</b>	22609	22280	(-)329	-

स्रोत: एआईएल के वित्त विभाग से प्राप्त डाटा

जैसाकि देखा जा सकता है वि.व. 2011-12 से वि.व. 2015-16 में कुल इक्विटी निवेश व्यापक रूप से प्रतिबद्धताओं के अनुरूप है। हालांकि वि.व. 2011-12 में महत्वपूर्ण कमी आयी जो तदनुसार अच्छी रही। इन वर्षों में कम विमोचन के कारण उन वर्षों के दौरान एआईएल की अल्पावधि उधारियों में वृद्धि हुई।

कार्यशील पूँजी ऋण के वित्तीय पुनर्गठन को एआईएल और इसके बैंकरों (एसबीआई और 18 अन्य ऋणदाता बैंक) के बीच मास्टर पुनर्गठन करार (एमआरए) के माध्यम से लागू किया गया था। ₹7400 करोड़ के अपरिवर्तनीय डिबेंचरों को सितम्बर 2012 के बजाए दिसम्बर 2012 में जारी किया गया था। ₹10436.89 करोड़ के कार्यशील पूँजी ऋण का दीर्घवधि ऋण रूप में पुनर्गठन किया गया था। मार्च 2016 तक बकाया विमान ऋण ₹13340 करोड़ तक घट गया (जिसमें से ₹6574.60 करोड़ भारत सरकार द्वारा प्रत्याभूत था)।

हालांकि एआईएल में परिसंपत्तियों का मुद्रिकरण अपेक्षानुसार नहीं हुआ है। भारत सरकार द्वारा इक्विटी निवेश से संबंधित विशिष्ट निष्कर्षों, कार्यशील पूँजी ऋण के पुनर्गठन और एआईएल की परिसंपत्तियों के मुद्रिकरण का सार नीचे के पैराग्राफों में दिया गया है।

### 3.3 भारत सरकार द्वारा इक्विटी निवेश से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 3.3.1 भारत सरकार द्वारा प्रत्याभूत विमान ऋण में कटौती और तत्पश्चात भारत सरकार की इक्विटी के समायोजन की आवश्यकता

भारत सरकार की प्रतिबद्धता वाले ₹42182 करोड़ में से ₹18929 करोड़ की इक्विटी राशि का महत्वपूर्ण भाग विभिन्न बैंकों से लिए गए विमान ऋण के भुगतान के लिए था जो पहले से ही भारत सरकार द्वारा प्रत्याभूत था (मार्च 2011 तक)। भारत सरकार द्वारा मार्च 2011 तक प्रत्याभूत ₹15400 करोड़ के विमान ऋण में आठ B-777-200 एलआर विमान की खरीद हेतु लिया गया ऋण भी शामिल था। इनमें से पांच B-777-200 एलआर विमान को कम्पनी द्वारा 2013 से 2015 की अवधि के दौरान बेच दिया गया। इन बिक्री कार्यवाहियों में फरवरी से मई 2014 के दौरान इन पांच विमानों के लिए 298.44 मिलियन यूएसडी (₹1804.96 करोड़<sup>9</sup>) की बकाया ऋण का भुगतान किया जाना था। हालांकि 2014-15 के दौरान भारत सरकार द्वारा दी गई इक्विटी को इन पांच बी-777-200 एलआर विमानों हेतु लिए गए ऋण के अवधि पूर्व समापन हेतु समायोजित (घटाया) नहीं किया गया था। चूँकि भारत सरकार द्वारा प्रतिबद्ध इक्विटी का उपयोग भारत सरकार द्वारा प्रत्याभूत विमान ऋण के भुगतान के लिए ही किया जाना था, भविष्य के अवमुक्त इक्विटी को पांच विमानों की बिक्री से होने वाली आय से ऋण में कटौती और उनसे संबंधित ऋण के भुगतान प्रति समायोजित किया जाना चाहिए।

एमओसीए ने अपने उत्तर (30 अगस्त 2016) में तथ्य को स्वीकार कर लिया और कहा कि इक्विटी में कटौती वार्षिक आधार पर किया जाना है और तदनुसार 2014-15 में इक्विटी से उपयुक्त समायोजन किया जाएगा। हालांकि आज तक (अगस्त 2016) एमओसीए द्वारा इक्विटी का समायोजन नहीं किया गया है।

<sup>9</sup> @1 यूएस डालर = ₹60.48- 2013-14 और 2014-15 के विनिमय दर का औसत

### 3.3.2 एनसीडी पर ब्याज के भुगतान के प्रति इक्विटी का अधिक भुगतान

अपरिवर्तनीय डिबेंचरों (एनसीडी) पर ब्याज चुकाने हेतु निवेश की जाने वाली प्रस्तावित इक्विटी ₹11951 करोड़ थी। एनसीडी पर परिकल्पित ब्याज दर 9.5 प्रतिशत थी। ₹11951 करोड़ (2031-32 तक) के एनसीडी पर ब्याज के भुगतान हेतु सरकार की इक्विटी प्रतिबद्धता इस दर को ध्यान में रखकर निकाली गई थी। एनसीडी पर वास्तविक ब्याज दर 9.08 प्रतिशत था। ब्याज दरों में अंतर (9.5 प्रतिशत की तुलना में 9.08 प्रतिशत) को देखते हुए इस उद्देश्य हेतु भारत सरकार द्वारा स्वीकृत इक्विटी सम्पूर्ण पुनर्भुगतान अवधि (2032 तक) आवश्यकता से ₹521.53 करोड़ तक अधिक थी।

लेखापरीक्षा अवधि के दौरान (वि.व. 2012-13 से 2015-16) ब्याज के प्रति वास्तविक प्रतिबद्धता ₹2022.59 करोड़ निकाली गई जिसके प्रति भारत सरकार की कुल इक्विटी प्रतिबद्धता ₹2461 करोड़ थी। इसके परिणामस्वरूप भारत सरकार द्वारा ₹438.41 करोड़ तक अधिक इक्विटी प्रतिबद्धता हुई जिसमें ब्याज अंतर के लिए ₹103.54 करोड़ और नवम्बर-दिसम्बर 2012 में एनसीडी जारी होने में देरी के कारण ₹334.87 करोड़ की इक्विटी प्रतिबद्धता शामिल थी।

एआईएल ने अपने उत्तर (02 फरवरी 2016) में तथ्यों को मान लिया तथा कहा कि अन्तर पर ध्यान देने के लिए भविष्य में इक्विटी आवश्यकताओं में संशोधन किया जाएगा।

एमओसीए ने अपने उत्तर (30 अगस्त 2016) में बताया कि 17 वर्षों की औसत परिपक्वता के लिए ब्याज दरों में अंतर के कारण संस्वीकृत इक्विटी ₹528.36 करोड़ अधिक थी। 2012-13 से 2014-15 की अवधि में अंतर ₹407.33 करोड़ की बजाए ₹93.24 करोड़ निकाला गया। विनिमय दर में अंतर और इक्विटी निवेश की तिथि में अंतर के कारण इस ₹93.24 करोड़ के अंतर को अभी तक इक्विटी प्रतिबद्धता में समायोजित नहीं किया गया था।

एमओसीए द्वारा अधिक इक्विटी की गणना प्राकलन आधार पर थी जबकि लेखापरीक्षा ने इक्विटी प्रतिबद्धता की वास्तविक मंजूरी के साथ वास्तविक व्यय को वार्षिक आधार पर माना गया। एमओसीए का तर्क, कि महत्वपूर्ण विदेशी विनमय विचलन जिसे टीएपी में शामिल नहीं किया गया था, के कारण इक्विटी समायोजन को समायोजित न किया जाना प्रासंगिक नहीं है क्योंकि एआईएल को ईंधन लागत में अत्यधिक कमी का लाभ भी मिला था। इस तत्व को भी टीएपी में शामिल नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त सरकारी इक्विटी जारी

करने में देरी से निपटने के लिए, भारत सरकार ने अतिरिक्त ऋण की प्रतिभूति दी जिससे यह अंतर पूरा हो पाया। एनसीडी ब्याज की वास्तविक मात्रा जानने के बाद अधिक ब्याज के गैर-समायोजन की एआईएल को अंतर्निहित सब्सिडी में वृद्धि हुई।

### 3.4 ऋण पुनर्गठन पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 3.4.1 एफआरपी द्वारा निर्धारित सीमा से बाहर नकद क्रेडिट

पुनर्गठन के पश्चात् एफआरपी में एआईएल की आगामी कार्यशील पूँजी (नकद क्रेडिट) ₹3645.87 करोड़ की परिकल्पना की गई थी। हालांकि लेखापरीक्षा ने देखा कि कम्पनी की वास्तविक कार्यशील पूँजी आवश्यकतायें इस सीमा से बहुत अधिक परे थीं जिसके परिणामस्वरूप कम्पनी को अतिरिक्त अल्पावधि ऋण लेना पड़ा। 2012-16 के दौरान एआईएल की वास्तविक अल्पावधि ऋण नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

तालिका 3.3: एआईएल की अल्पावधि ऋण

(₹ करोड़ में)

वर्ष	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
31 मार्च तक अल्पावधि ऋण	9,160.51	12,005.47	14,416.85	14550.88

अल्पावधि ऋण में बढ़ोत्तरी थी और यह मार्च 2015 तक ₹14,416.85 करोड़ राशि से बढ़कर मार्च 2016 तक ₹14550.88 करोड़ हो गई। अल्पावधि ऋण की अधिक मात्रा से एफआरपी के तहत किए गए वित्तीय पुनर्गठन के लाभ को चोट पहुँची जबकि इससे कम्पनी की ऋण देयताओं से कम्पनी को राहत की अपेक्षा थी।

लेखापरीक्षा ने कार्यशील पूँजी आवश्यकताओं और परिणामी अल्पावधि ऋण में वृद्धि के कारणों का विश्लेषण किया। यह देखा गया कि कम्पनी द्वारा अर्जित कुल राजस्व लक्षित राजस्व से लगातार कम था जैसा कि नीचे तालिका में देखा जा सकता है।

तालिका 3.4: लक्षित टीएपी बनाम वास्तविक राजस्व

(₹ करोड़ में)

	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
टीएपी लक्ष्य	18511	21521	24069	26889
वित्तीय विवरणों के अनुसार वास्तविक राजस्व	16072	19093	20613	20526
अंतर	2439	2428	3456	6363

राजस्व में गिरावट शुरूआती वर्षों में अवमुक्त कुल इक्विटी में देरी (बाद में आगामी वर्षों में अतिरिक्त इक्विटी जारी करके अंतर कम किया गया) और ₹1935.94 करोड़ की परिसंपत्ति मुद्रिकरण की गैर-वसूली से जुड़ा था जिसके कारण घाटा हुआ जिसे अतिरिक्त अल्पावधि उधारियों के माध्यम से पूरा किया जाना था। एआईएल द्वारा नियंत्रण योग्य आय एवं व्यय की कुछ महत्वपूर्ण मदों में 2012 से 2016 की अवधि के दौरान योजना में लक्ष्य से महत्वपूर्ण विचलन देखा गया जो नीचे तालिकाबद्ध है:

**तालिका 3.5 आय और व्यय के अनुमान की तुलना में वास्तविक महत्वपूर्ण मदें**

(₹ करोड़ में)

मुख्यमदें - वि.व.	मार्च- 2015		मार्च-2014		मार्च-2015		मार्च-2016	
	अनुमानित	वास्तविक/ (पी) के संदर्भ में (ए) के अंतर का प्रतिशत	अनुमानित	वास्तविक/ (पी) के संदर्भ में (ए) के अंतर का प्रतिशत	अनुमानित	वास्तविक/(पी) के संदर्भ में (ए) के अंतर का प्रतिशत	अनुमानित	वास्तविक/(पी) के संदर्भ में (ए) के अंतर का प्रतिशत
	(पी)	(ए)	(पी)	(ए)	(पी)	(ए)	(पी)	(ए)
आय								
प्रचालन राजस्व	16700	16027.84 (-4.02%)	19564	18370.87 (-6.1%)	22277	19801.71 (-11.11%)	24730	19992.34 (-19.15)
यात्री राजस्व	14253	12573.86 (-11.78%)	16725	14290.4 (-14.56%)	19139	15919.33 (-16.82%)	21297	15773.86 (-25.93)
एसईएसएफ <sup>10</sup> /वीवीआई पी तथा चार्टर	668	1074.02 (60.78%)	668	1119.85 (67.64%)	668	1136.31 (70.11%)	668	1075.34 (60.97)
अन्य प्रचालन राजस्व	1778	1559.02 (-12.32%)	2171	1920.7 (-11.53%)	2470	2093.54 (-15.24%)	2765	2324.67 (-15.92)
इन-हाऊस एमआरओ तथा जीएच से राजस्व	0	598.22 (-)	0	748.84 (0%)	0	261.48 (0%)	-	399.58 (0%)
परिसम्पत्तियों का मुद्रिकरण (निवलकर)	500	0 (-100%)	500	0 (-100%)	500	0 (-100)	500	64.06 (-83%)
स्टाफ लागत	2325	3254.73 (39.99%)	2355	3152.19 (33.85%)	2478	2466.64 (-0.46%)	2659	2345.52 (-11.78)
व्यय								
विमान रख-रखाव	1672	830.81 (-50.31%)	1901	1484.04 (-21.93%)	2059	2280.2 (10.74%)	2260	2125.52 (-5.95)
ब्याज एवं वित्तीय प्रभार	2553	3868.96 (51.55%)	2542	4071.34 (60.16%)	2518	4028.28 (59.98%)	2447	4474 (82.84)

स्रोत: एफआरपी तथा एआईएल की वार्षिक रिपोर्ट

<sup>10</sup> एसईएसएफ-विशेष अतिरिक्त सैक्शन फ्लाइट

- **कम प्रचालन राजस्व:** एआईएल अपने प्रक्षेपित लोड लक्ष्यों<sup>11</sup> को प्राप्त करने के बावजूद इसके प्रक्षेपित राजस्व को सृजित करने में विफल रहा। यह मुख्यतः कमतर प्रचालनों के कारण था जोकि उपयुक्त विमान की उचित संख्या और उपलब्ध बेड़े के प्रभावी प्रचालन की कमी से हुए थे। विमान की उपलब्धता, परिनियोजन और प्रचालन से संबंधित समस्याओं पर इस रिपोर्ट के अध्याय 4 और 5 में चर्चा की गई है। एआईएल ने यात्री प्रचालनों के अलावा ग्राउंड प्रबंधन, इन्जीनियरिंग, कार्गो कार्यकलापों के उत्पन्न इसके राजस्व को भी नहीं बढ़ाया था।
- **मुद्रिकरण:** एआईएल ₹500 करोड़ के वार्षिक मुद्रिकरण लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सका। एआईएल 2015-16 में केवल ₹64.06 करोड़ अर्जित कर सका था। मुद्रिकरण पर विशेष लेखापरीक्षा निष्कर्षों को पैरा 3.5 में शामिल किया गया है।
- **स्टाफ लागत:** स्टाफ लागतें प्रक्षेपित लागत से लगातार उच्चतर थी (2014-15 और 2015-16 को छोड़कर जब यह मामूली रूप से कम था)। यह अशंत: न्यायाधीश धर्माधिकारी समिति की सिफारिशों को कार्यान्वित न करने के अलावा, सहायकों (एआईएटीएसएल तथा एआईईएसएल) के परिचालनों में विलंब के कारण था जिस पर इस रिपोर्ट के अध्याय 8 में चर्चा की गई है।
- **विमान रख-रखाव:** विमान रख-रखाव प्रभार प्रक्षेपणों से कम रहे (2014-15 और 2015-16 को छोड़कर जो तीव्र वृद्धि को दर्शाते हैं)। रख-रखाव पर कमतर व्यय एआईएल के लिए नुकसान देह साबित हुआ जैसाकि एआईएल की स्वीकारोक्ति से देखा जा सकता है कि ए 320 बेड़ा 20 वर्षों से अधिक पुराना था। उनकी ग्राउंडिंग रख-रखाव के लिए निधियों की कमी के अलावा इजीनियरिंग मुद्दों के कारण थी। लेखापरीक्षा ने कलपूर्जों की कमी के कारण विमान की ग्राउंडिंग के भी कई मामले देखे। इन मुद्दों पर इस रिपोर्ट के अध्याय 5 में विस्तार से बताया गया है।
- **ब्याज प्रभार:** ब्याज प्रभार प्रक्षेपण से अधिक हो गया था क्योंकि कम्पनी ने कार्यशील पूंजी की कमी को पूरा करने के लिए लघु अवधि ऋण लिया था।

एआईएल ने उत्तर में (02 फरवरी 2016) बताया कि कार्यशील पूंजी ऋण में वृद्धि ईंधन लागतों, विनिमय दर, क्षमता वृद्धि में अवरोध, सहायक कंपनियों की कार्यात्मकता में विलम्ब, परिसम्पत्तियों के मुद्रिकरण से कम आय जैसे कई कारकों के कारण थी।

---

<sup>11</sup> अध्याय 11 की तालिका 11.1 देखें



एमओसीए ने अपने उत्तर (30 अगस्त 2016) में बी 787 विमान की बिक्री एवं पट्टा से वापसी हेतु लिए गए अंतरिम ऋण कार्यशील पूंजी, विदेशी विनिमय में अंतरों और बढ़ी हुई ईंधन लागत के अलावा अपनी गारंटी के लिए सरकारी संस्वीकृति की विलंब से प्राप्ति को उत्तरदायी ठहराया था। इसने इस तथ्य को स्वीकार किया कि यात्री राजस्व में कमी, परिसम्पत्तियों के मुद्दीकरण में विलंब और सहायक कम्पनियों के प्रचालन ने कार्यशील पूंजी को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया था।

तथापि, अंतरिम ऋण को छोड़ने के बाद भी कार्यशील पूंजी की आवश्यकता हेतु लिए गए लघु अवधि ऋण में वृद्धि हुई थी। इसके अलावा 2014-16 में ईंधन लागत में बहुत अधिक कमी ने विदेशी विनिमय अंतर के प्रभाव का समंजन कर दिया। 2014-15 और 2015-16 में लघु-अवधि ऋणों में वृद्धि हुई थी जबकि ईंधन लागत प्रक्षेपित स्तरों से कम थी। सहायक कम्पनियां प्रचालन में थी जिससे एआईएएल पर स्टाफ लागत का कम भार पड़ा।

### 3.4.2 ₹11.30 करोड़ का अतिरिक्त ब्याज भार

एफआरपी के अनुसार, 30 सितम्बर 2012 तक अपरिवर्तनीय ऋणपत्र (एनसीडी) जारी किए जाने थे। तथापि, 18 दिसम्बर 2012 तक एनसीडी जारी नहीं किए जा सके थे। एनसीडी से प्राप्त अर्जन से कम्पनी की लघु अवधि उधारियों को चुकाया जाना था। एनसीडी जारी करने में विलंब के परिणामस्वरूप अंतरिम अवधि के लिए लघु अवधि (सितम्बर से दिसम्बर 2012) उधारियों पर किया गया अतिरिक्त ब्याज भुगतान ₹11.30 करोड़<sup>12</sup> है।

एआईएल/एमओसीए ने अपने उत्तर (02 फरवरी 2016/30 अगस्त 2016) में बताया कि एनसीडी जारी करने में विलंब प्रक्रियात्मक औपचारिकताओं के कारण था और दावे के साथ कहा कि एआईएल या एमओसीए इन विलम्बों के लिए उत्तरदायी नहीं था।

एआईएल के साथ-साथ एमओसीए ने स्वीकार किया है कि एनसीडी को जारी करने में विलम्ब के कारण अंतरिम अवधि में बैंकों के लघु अवधि ऋणों पर ब्याज के भुगतानों के प्रति ₹11.30 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ था। एनसीडी जारी करने में विलंब के

<sup>12</sup> लघु अवधि ऋणों की वापसी में विलम्ब के लिए 11 प्रतिशत (ब्याज की बैंक दर) और 10.08 प्रतिशत (एनसीडी ब्याज 9.08 प्रतिशत+ भारत सरकार की गारन्टी फीस 1 प्रतिशत) के बीच भिन्न ब्याज के भुगतान पर विचार करते हुए।

महत्वपूर्ण वित्तीय प्रभाव पर विचार करते हुए एनसीडी जारी करने की प्रक्रियाओं को फास्ट ट्रेक किया जाना चाहिए।

### 3.5 परिसम्पत्तियों का मुद्रीकरण

सीसीईए द्वारा अनुमोदित (12 अप्रैल 2012 की इसकी बैठक में) वित्तीय पुनर्गठन योजना में ₹500 करोड़ के प्रत्याशित वार्षिक राजस्वों के साथ दस वर्ष की अवधि में ₹5000 करोड़ के सृजन के लिए एआईएल परिसम्पत्तियों के मुद्रीकरण की परिकल्पना की है। तत्पश्चात, कम्पनी ने भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) और अन्य बैंकों के साथ मास्टर पुनर्गठन करार (एमआरए) पर हस्ताक्षर किए थे जिसमें मुद्रीकरण हेतु बारह सम्पत्तियों के सूचक सैट को सूचीबद्ध किया गया था। इन सम्पत्तियों की सूची अनुलग्नक 1 में दी गई है।

#### 3.5.1 परिसम्पत्तियां जिनका तत्काल मुद्रीकरण व्यवहार्य नहीं है

लेखापरीक्षा ने देखा कि बारह सम्पत्तियों में से पांच का मुद्रीकरण उनकी स्थिति और एआईएल के साथ उनके पट्टे की निबंधन एवं शर्तों के कारण व्यवहार्य नहीं था जिस पर नीचे चर्चा की गई है:

**तालिका 3.7: पांच सम्पत्तियों की स्थिति**

क्रम सं.	सम्पत्ति का नाम	आबंटन का उद्देश्य
1	वसंत विहार, दिल्ली में सम्पत्ति	स्टाफ क्वार्टरों के निर्माण हेतु 1967 में आबंटित की गई 27.2 एकड़ भूमि
2	नवी मुम्बई में दो सिडको प्लॉट	<ul style="list-style-type: none"> <li>स्टाफ क्वार्टरों के निर्माण हेतु, 1983 में भूतपूर्व एआई को आबंटित 100021 वर्ग मीटर क्षेत्र।</li> <li>स्टाफ क्वार्टरों के निर्माण हेतु भूतपूर्व एआई को 1984 एवं 1985 में आबंटित क्रमशः 5 हेक्टेयर एवं 2 हेक्टेयर भूमि।</li> </ul>
3	पुराना एयरपोर्ट कलिना, सांता क्रूज, मुम्बई में भवन	एआईएल द्वारा आबंटित भूमि जिसे बाद में एमआईएल ने ले लिया था।
4	कार्यालय भवन, एनआईटीसी, सांताक्रूज, मुम्बई	
5	बाबा खड़ग सिंह मार्ग, दिल्ली में भूमि	सिटी टर्मिनल कार्यालय के निर्माण हेतु 1983 में आबंटित भूमि

वसंत विहार, दिल्ली में भूमि, स्टाफ क्वार्टरों के निर्माण हेतु भूतपूर्व इंडियन एयरलाइन (आईएल) को आबंटित की गई थी। तथापि, आबंटन पत्र के खण्ड सं. 2 (iv) के उल्लंघन में अनाधिकृत निर्माण के कारण भूमि एवं विकास अधिकारी (एल एण्ड डीओ) ने अक्टूबर 1980

में अनधिकृत निर्माण क्षेत्र पर ब्याज सहित अतिरिक्त प्रीमियम एवं भूमि किराया लगाया था। चूंकि आईए ने इसका भुगतान नहीं किया था, एल एण्ड डीओ ने भूमि का आबंटन रद्द कर दिया था (अक्टूबर 1983) और सरकारी भूमि पर अनधिकृत कब्जे/अनधिकृत निर्माण/स्टाफ क्वार्टरों के दुरुपयोग के लिए ₹373 करोड़ का मांग पत्र भी भेजा था (नवम्बर 2014)। पट्टे को 31 मार्च 2016 तक पुनः बहाल नहीं किया गया था।

सिडको द्वारा प्लॉटों का आबंटन स्टाफ क्वार्टरों के निर्माण के लिए भूतपूर्व आईए और एआई को किया गया था। कम्पनी को अब तक एआई प्लॉट हेतु पट्टा विलेख प्राप्त नहीं हुआ था। इसके अलावा, कम्पनी भूतपूर्व आईए को आबंटित 7 हेक्टेयर प्लॉटों के संबंध में करार कार्यान्वित करने में विफल रही। सिडको ने स्पष्ट किया कि यह उक्त सम्पत्तियों के मुद्रीकरण की अनुमति नहीं देगी क्योंकि यह विशेष उद्देश्य के लिए दिए गए थे। सिडको को बाजार मूल्य के 50 प्रतिशत पर भूमि को वापस देना ही एकमात्र विकल्प है जो सिडको के बोर्ड के अनुमोदन के विषयाधीन है।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने 10 वर्ष की अवधि (01 अप्रैल 2001 से 31 मार्च 2011) के लिए छत्रपति शिवाजी अंतरराष्ट्रीय एयरपोर्ट (सीएसआईए), मुम्बई पर भूमि को पट्टे पर लेने के लिए एआईएल के साथ करार (मार्च 2006) किया था। पुराना एयरपोर्ट, कलीना और एनआईटीसी, सान्ताक्रूज के एआईएल भवन इस पट्टे पर ली गई भूमि पर बने थे। मुम्बई इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (एमआईएएल) ने मई 2006 में सीएसआईए, मुम्बई का अधिग्रहण कर लिया था। एआईएल ने सीएसआईए में सुविधाओं हेतु एमआईएएल के साथ 22 फरवरी 2010 को अंतरिम करार किया था। चूंकि सुविधा के लिए किया गया यह करार समाप्त हो चुका है और एमआईएएल के साथ नए करार को अभी अंतिम रूप दिया जाना है। अतः इन भवनों का मुद्रिकरण नहीं हो सकता था।

एआईएल ने मुद्रिकरण हेतु बाबा खड़ग सिंह मार्ग, दिल्ली पर एक प्लॉट (3.54 एकड़) निश्चित किया गया था। शहरी विकास मंत्रालय (एमओयूडी) ने सिटी टर्मिनल कार्यालय और संबंधित सुविधाओं के निर्माण के लिए इस प्लॉट को नवम्बर 1983 में भूतपूर्व आईए को पट्टे पर आबंटित किया था। मैसर्स डीटीजेड ने इस प्लॉट के मूल्य का अनुमान ₹584 करोड़ लगाया था। एमओयूडी ने फिर 2008 में दिल्ली मेट्रो रेल कार्पोरेशन (डीएमआरसी) को 1565.25 वर्ग मीटर का प्लॉट आबंटित किया था। इस क्षेत्र का मौजूदा अनुमानित मूल्य ₹63.8 करोड़ था (मैसर्स डीटीजेड की मूल्य निर्धारण रिपोर्ट को ध्यान में रखते हुए)। तथापि, डीएमआरसी ने एयर इंडिया को किसी राशि का भुगतान नहीं किया था। एआईएल के पास

ऐसी भूमि के स्वामित्व विलेख नहीं थे और यह भूमि अब तक खाली पड़ी है। एमओयूडी ने इस आधार पर मुद्रीकरण हेतु अनुमति देने से मना कर दिया (मार्च 2014 तथा अगस्त 2014) कि इस भूमि का उपयोग केवल नियत उद्देश्य के लिए ही किया जाना है।

अतः उपरोक्त सम्पत्तियों का मुद्रीकरण नहीं किया जा सका क्योंकि यह विशिष्ट उद्देश्यों के लिए आबंटित की गई थी और संबंधित प्राधिकरणों ने भी मुद्रीकरण हेतु अनुमति देने से इन्कार कर दिया था।

एमओसीए ने अपने उत्तर (30 अगस्त 2016) में बताया कि एमओयूडी तथा भूमि एवं विकास अधिकारी (एल एण्ड डीओ) के साथ सचिव स्तर पर बैठकें की गई हैं और ₹373 करोड़ की शास्ति वापस लेने और वसंत विहार, दिल्ली में भूमि के आबंटन के नियमन के लिए अनुरोध किया गया था। सिडको अभी तक नेरूल, मुम्बई के प्लॉट के अंतिम उपयोग को बदलने के लिए सहमत नहीं था, अतः उक्त का मुद्रीकरण नहीं किया जा सकता था। पुराने एयरपोर्ट की सम्पत्तियों का मुद्रीकरण नहीं किया जा सका क्योंकि यह भूमि एएआई की थी। एनबीसीसी (इंडिया) लिमिटेड (एनबीसीसी) के माध्यम से बाबा खड़ग सिंह मार्ग, दिल्ली की भूमि के मुद्रीकरण हेतु प्रयास किए जा रहे थे। स्वामित्व के परावर्तन और मुद्रीकरण के प्रकारों के मुद्दों पर एमओयूडी के साथ चर्चा चल रही थी।

तथ्य यह है कि एआईएल द्वारा भूमि के संभावित मुद्रीकरण के संबंध में वर्तमान में कोई निश्चितता नहीं है और न ही भविष्य में। मंत्रालय ने यह भी पुष्टि की कि शास्ति का अधित्याग अब तक नहीं किया गया था। इसके अलावा, चूंकि कम्पनी को पुराने एयरपोर्ट, कलिना और एनआईटीसी, सांता क्रूज के भवनों से संबंधित मुद्दें ज्ञात थे, अतः इन सम्पत्तियों को सबसे पहले मुद्रीकरण हेतु निश्चित नहीं किया जाना चाहिए।

### 3.5.2 परिसम्पत्तियां जिनके लिए मुद्रीकरण के कोई प्रयास नहीं किए गए

लेखापरीक्षा ने देखा कि निम्नलिखित चार सम्पत्तियाँ मुद्रीकरण हेतु निश्चित किए जाने के बावजूद वर्तमान में एआईएल के उपयोग में थी इससे इनके तत्काल मुद्रीकरण पर प्रभाव पड़ेगा:

- पालावथांगल गांव में फ्रीहोल्ड भूमि तथा आवासीय फ्लैट तथा आईए स्टाफ हाऊसिंग कॉलोनी, चेन्नई

- एयरलाइन्स हाऊस, 113 गुरुद्वारा रकाबगंज रोड़, दिल्ली। यह एआईएल का पंजीकरण कार्यालय और कार्पोरेट मुख्यालय है।
- यूनिट सं. 264, 297, 310, 489, 631, 678, 684, 714, एशियाड विलेज कॉम्प्लैक्स, नई दिल्ली
- केंद्रीय प्रशिक्षण स्थापना कॉम्प्लैक्स, हैदराबाद में फ्रीहोल्ड भूमि और भवन जिसे जीओएम/निगरानी समिति के निर्णय के अनुसार प्रोफिट सेंटर में विकास हेतु चिन्हित किया गया है।

फ्रीहोल्ड सम्पत्तियों अर्थात् एशियाड विलेज कॉम्प्लैक्स, नई दिल्ली और चेन्नई में आवासीय फ्लैट, के मुद्रिकरण हेतु कोई कार्रवाई शुरू नहीं की गई थी।

प्रबंधन ने उत्तर में बताया (02 फरवरी 2016) कि टीएपी के अंतर्गत मुद्रिकरण हेतु बताई गई परिसम्पत्तियां सूचक थी और यह मुद्रिकरण पर निगरानी समिति के परामर्श तथा उपयोगिता तथा सर्वेक्षण समिति की सिफारिशों के आधार पर व्याप्त बाजार स्थितियों, इसके उपयोग तथा भावी आवश्यकताओं पर विचार करते हुए वास्तविक मुद्रिकरण कार्यक्रम से भिन्न हो सकती थी।

एमओसीए ने अपने उत्तर (30 अगस्त 2016) में बताया कि लेखापरीक्षा द्वारा बताई गई सम्पत्तियों का एयर इंडिया द्वारा कार्यालय के रूप में या आवासीय क्वार्टरों के रूप में उपयोग किया जा रहा था, अतः प्रबंधन ने सम्पत्तियों को रखने का निर्णय लिया था।

यह देखा गया कि चार वर्षों के बीत जाने के बाद भी कम्पनी ने मुद्रिकरण हेतु निर्धारित सम्पत्तियों को बदलने के लिए उचित परिश्रम नहीं किया जिसके परिणामस्वरूप मुद्रिकरण लक्ष्य की प्राप्ति नहीं हो सकी।

### 3.5.3 2012-13 से 2015-16 की अवधि के दौरान सम्पत्तियों के मुद्रिकरण के लिए एआईएल द्वारा किए गए प्रयासों पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 3.5.3.1 मुद्रिकरण के लिए सम्पत्तियों के मूल्य निर्धारण के लिए सलाहकार की नियुक्ति

एआईएल ने 108 सम्पत्तियों, जिनमें भारत के बाहर स्थित तीन सम्पत्तियां शामिल हैं, के मूल्यनिर्धारण के लिए मैसर्स डीटीजेड इंटरनेशनल प्रॉपर्टी एडवाइजर्स प्राइवेट लिमिटेड (डीटीजेड) को नियुक्त किया था (जनवरी 2012)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मुद्रीकरण हेतु 108 सम्पत्तियों का चयन अनुचित था। इन 108 सम्पत्तियों में से 48 सम्पत्तियों को राज्य सरकार/भारतीय विमानपत्तन प्रधिकरण/अन्य सरकारी संस्थाओं द्वारा पट्टे पर दिया गया था जिनमें से 31 सम्पत्तियां केवल उस उद्देश्य के लिए थी जिसके लिए वह आबंटित की गई थी। 18 सम्पत्तियों का स्वामित्व स्पष्ट नहीं था। अतः इन सम्पत्तियों का मुद्रीकरण अस्पष्ट था।

35 सम्पत्तियों से संबंधित स्वामित्व विलेख लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे, अतः उनकी उपलब्धता को लेखापरीक्षा में सुनिश्चित नहीं किया जा सका था।

प्रबंधन ने उत्तर (02 फरवरी 2016) में बताया कि टीएपी/एफआरपी बनाते समय कोई 'वास्तविकता की जांच' नहीं की गई थी कि परिसम्पत्तियों का वास्तव में मुद्रीकरण किया जा सकता था या नहीं। प्रदत्त सूची केवल सूचक थी, "अंतिम" नहीं। स्वामित्व विलेख के नियमन, विलेख में विभिन्न प्रतिबंधों के साथ-साथ कतिपय त्रुटियों के साथ सम्पत्तियों के पुनः स्थापन के साथ-साथ परिसम्पत्तियों के निपटान के लिए प्रयास किए जा रहे थे। आरएफपी में आरंभ में निर्धारित सम्पत्तियां (मैसर्स डीटीजेड के लिए) अधिशेष, खाली, दीर्घावधि आधार पर अधिग्रहण न की गई, शेष एफएसआई पाई गई सम्पत्ति पर आधारित है जिसका जेवी/विकासक के माध्यम से मुद्रीकरण किया जा सकता था। तथापि, मुद्रीकरण के लिए वास्तव में चयन की गई सम्पत्तियां समय-समय पर प्रबंधन के निर्णयों पर आधारित थीं।

एमओसीए ने अपने उत्तर (30 अगस्त 2016) में बताया कि एआई से संबंधित सभी सम्पत्तियों के डाटाबेस जो इन में से प्रत्येक सम्पत्ति की नवीनतम स्थिति को दर्शाता है, को एयर इंडिया ने तैयार किया था। इस डाटाबेस के आधार पर, एआई ने मुद्रीकरण के अगले चरण के लिए कुछ सम्पत्तियों का चयन किया था।

कम्पनी को ज्ञात था कि मैसर्स डीटीजेड को मूल्य निर्धारण के लिए दी गई अधिकतर सम्पत्तियों का स्वामित्व मुद्दा था, इन्हें विशिष्ट उद्देश्य हेतु आबंटित किया गया था और इनके मुद्रीकरण हेतु मंत्रालय/प्राधिकरण आदि की पूर्व अनुमति आवश्यक थी। इसके बावजूद इन सम्पत्तियों में से अधिकतर को मूल्यनिर्धारण के लिए दिया गया था और मुद्रीकरण हेतु टीएपी में भी दर्शाया गया था।

### 3.5.3.2 नरीमन पॉइन्ट, मुम्बई में एयर इंडिया भवन को पट्टे पर देना

प्रबंधन ने फरवरी 2012 में नरीमन पॉइन्ट, मुम्बई के एआईएल भवन के नौ तलों से ₹5.77 करोड़ प्रति माह के अपेक्षित राजस्व के साथ 19 तलों में खाली स्थान को पट्टे पर देने का निर्णय किया था। हालांकि, खाली स्थान को पट्टे पर देने की वास्तविक प्रक्रिया अक्टूबर 2012 में शुरू की गई थी। वर्तमान में (मार्च 2016) 17 तलों को एसबीआई, आयकर और सेवाकर विभागों को पट्टे पर दे दिया गया था, अधिकतर पट्टों को अप्रैल 2015 के बाद अंतिम रूप दिया गया था। इस पट्टे के परिणामस्वरूप कम्पनी को ₹85 करोड़ का राजस्व प्रतिवर्ष मिलेगा। दो तलों पर शेष स्थान को पट्टा पर देना शेष है।

प्रबंधन ने उत्तर (02 फरवरी 2016) में बताया कि पट्टा में विलंब कम प्रतिक्रिया के कारण था। एआईएल द्वारा अक्टूबर 2012 और मार्च 2013 में जारी निविदा को कम प्रतिक्रिया के कारण दो बार स्थगित करना पड़ा था। प्राप्त उद्धरण बाजार दर से काफी कम था। आयकर और सेवा कर विभागों को पट्टा इस शर्त के साथ दिया गया था कि जब एआईएल कार्यालयों द्वारा उस स्थान का अधिग्रहण किया जाएगा तब उनको चरणबद्ध तरीके से उन तलों को सौंपना होगा और खाली तलों को सौंपने से पूर्व पुनः स्थापित होना होगा। एआईएल ने आवश्यक कार्यालयों/रख-रखाव कार्यालयों और बुकिंग कार्यालय के लिए एयर इंडिया भवन में अपने पास न्यूनतम स्थान रखा था।

एमओसीए ने अपने उत्तर (30 अगस्त 2016) में बताया कि एआई ने 21वें, 22वें, भूतल, पहले और दूसरे तल को छोड़कर सभी तलों के पट्टे को अंतिम रूप दे दिया है। इन तलों को एआई ने अपने स्वयं के उपयोग के लिए रखा था। 8वें तल के कुछ हिस्से तथा पूरे 10वें तल को पट्टे पर देना शेष था। प्रलेखन को पूरा करने के लिए औपचारिकताओं को शीघ्र ही अंतिम रूप दिया जाएगा।

लेखापरीक्षा अभ्युक्ति के आधार पर प्रबंधन ने अधिकतर तलों को पट्टे पर देने की प्रक्रिया को तेज कर दिया था। तथापि, प्रलेखन औपचारिकताओं के कारण कुछ स्थान अभी तक रिक्त थे, जिसे तीव्र गति से करने की आवश्यकता थी ताकि राजस्व बढ़ाया जा सके।

### 3.5.3.3 एआईएल की सम्पत्तियों की ई-नीलामी

बोर्ड द्वारा 14 फरवरी 2013 को लिए गए निर्णय के अनुरूप चरण-I में मुद्रीकरण हेतु छः सम्पत्तियों को निर्धारित किया गया था। इन सम्पत्तियों और उनके मुद्रीकरण की वर्तमान स्थिति को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

**तालिका 3.8: मुद्रीकरण हेतु सम्पत्तियों की स्थिति**

क्रम सं.	सम्पति	ई-नीलामी के परिणाम
1	आवासीय फ्लैट सं. 6 बी, मिडलटन स्ट्रीट, कोलकाता	नवम्बर 2013 से जनवरी 2014 के दौरान की गई नीलामी के प्रति कोई बोली प्राप्त नहीं हुई थी।
2	एआई कालोनी, कैखाली, कोलकाता में भूमि तथा भवन	₹19.71 करोड़ के लिए बोली प्राप्त हुई थी। हालांकि, कम्पनी के सतर्कता विभाग के निर्धारण के अनुसार सम्पति का मूल्य ₹27.96 करोड़ था। बोली को निरस्त कर दिया गया था। वर्तमान में, इस सम्पति को एनबीसीसी को सौंपना नियत किया गया। इसके लिए बोर्ड का अनुमोदन प्रतीक्षित है,
3	कोयम्बतूर में भूमि	इस भूमि के लिए प्राप्त उच्चतम बोली एनबीसीसी से ₹19.81 करोड़ थी। बिक्री के लिए केबिनेट का अनुमोदन विलंब से प्राप्त हुआ था और इस सम्पति को एनबीसीसी को प्रस्तुत किया गया था।
4	मॉउंट रोड, तेनामपेट, चेन्नई में प्लॉट (लक्ष्मी हाऊस)	प्राप्त बोली को निरस्त कर दिया गया क्योंकि यह आरक्षित कीमत से कम थी। इसके पश्चात इसके मुद्रीकरण हेतु कोई प्रयास नहीं देखे गए।
5	स्टर्लिंग अपार्टमेंट, मुम्बई में 04 फ्लैट	कोई बोली प्राप्त नहीं हुई। हालांकि तत्पश्चात, स्टर्लिंग अपार्टमेंट, मुम्बई के चार फ्लैटों के लिए एसबीआई से एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ था जिस पर मोल-भाव किया गया और इसे ₹88 करोड़ की कीमत पर उनको बेचने का प्रस्ताव रखा गया। बिक्री के लिए सीसीईए का अनुमोदन नवम्बर 2015 में प्राप्त हुआ था।
6	एआई प्लॉट सं. वी-37/13, डीएलएफ कुतब एन्क्लेव, फेज-III, गुडगांव	कोई बोली प्राप्त नहीं हुई।

दो मामलों में, जहां कम्पनी को कोई बोलियां प्राप्त नहीं हुई, आगे कोई प्रगति नहीं देखी गई। एआईएल को फरवरी 2013 तक उपरोक्त निर्धारित छः सम्पत्तियों के मुद्रीकरण को अभी भी पूरा करना था। तथापि, यह देखा गया कि एआईएल ने निगरानी समिति को गलत सूचना दी थी (23 जनवरी 2014 को आयोजित 7वीं बैठक) कि कोयम्बतूर और कोलकाता



की सम्पतियों को पहले ही ₹40 करोड़ में बेचा जा चुका था। वास्तव में दोनों बिक्रियों को एक वर्ष के बाद भी अभी तक औपचारिक रूप दिया जाना था।

प्रबंधन ने उत्तर (02 फरवरी 2016) में बताया कि उचित निविदा प्रक्रिया के माध्यम से प्रत्येक सम्पति की बिक्री कीमत पता चलने के बाद सरकार या सरकार नियंत्रित सांविधिक प्राधिकरण की भूमि की बिक्री या दीर्घावधि पट्टे के प्रत्येक मामले में केबिनेट की विशेष अनुमति आवश्यक थी। कोयम्बतूर में भूमि की बिक्री के लिए केबिनेट का अनुमोदन दो वर्ष के बाद प्राप्त हुआ था, एआईएल द्वारा मंत्रालय के साथ सर्तकता पूर्वक फोलो-अप के पश्चात।

एमओसीए ने अपने उत्तर (30 अगस्त 2016) में बताया कि कोयम्बतूर की सम्पति को उच्चतम बोलीदाता होने के नाते एनबीसीसी को बेचा गया था और यह केबिनेट के अनुमोदन के विषयाधीन थी जोकि नवम्बर 2015 में प्राप्त हुआ था। यह नोट करना उपयुक्त है कि दोनों सम्पत्तियों, अर्थात् कोयम्बतूर तथा कोलकाता को 12 नवम्बर 2013 को ई-नीलामी द्वारा बिक्री हेतु प्रस्तुत कर दिया गया था और मैसर्स एनबीसीसी को उच्चतम बोलीदाता के रूप में घोषित कर दिया गया था। सामान्यतः जब एक पार्टी उच्चतम बोलीदाता होती है, तब नीलामी नियमों के अंतर्गत उसको सम्पति बेच दी जाती है। कोलकाता के मामले में, सर्तकता विभाग ने मत दिया कि "बोली कीमत" सर्किल रेट से काफी कम है, अतः कोलकाता में एनबीसीसी को सम्पति की बिक्री रोक ली गई। कोयम्बतूर में सम्पति और स्टर्लिंग अपार्टमेंट में 4 फ्लैटों को क्रमशः ₹19.81 करोड़ और ₹88 करोड़ में बेच दिया गया था। एनबीसीसी को मुद्रीकरण हेतु चयनित शेष सम्पत्तियों के लिए परियोजना योजना को अंतिम रूप देने के लिए आदेश दिया गया।

तथ्य यह रहा कि प्रबंधन को ज्ञात था कि पार्टी के उच्चतम बोलीदाता होने के बाद भी, सम्पति को सरकार के अनुमोदन के बाद ही बेचा जा सकता था और विलम्ब से बचा जा सकता था।

#### 3.5.4 एआईएल सम्पत्तियों का मुद्रीकरण न करने के कारण अतिरिक्त ऋण तथा ब्याज भार

एफआरपी ने एआईएल द्वारा परिसम्पत्तियों के मुद्रीकरण हेतु ₹500 करोड़ प्रतिवर्ष का लक्ष्य निर्धारित किया था। एआईएल ने आरंभ में टीएपी में 12 सम्पत्तियां निर्धारित की थी। तथापि, मैसर्स डीटीजेड को मूल्य निर्धारण के लिए 108 सम्पत्तियाँ दी गई थी। प्रबंधन ने

अब तक (फरवरी 2016) केवल छः सम्पत्तियों को निर्धारित किया है, जिनका मुद्रिकरण हेतु समग्र मूल्य ₹224 करोड़ है (मैसर्स डीटीजेड के निर्धारण के अनुसार)। इन सम्पत्तियों की बिक्री को तीन वर्षों के बाद भी अभी तक अंतिम रूप दिया जाना है। 2012-13 से 2015-16 तक की अवधि के दौरान मुद्रिकरण से निधियों की कम प्राप्ति से इन वर्षों में कम नकद प्रवाह में वृद्धि हुई जिसके कारण अतिरिक्त ऋण भार और ब्याज अदायगी हुई।

प्रबंधन ने उत्तर (02 फरवरी 2016) में बताया कि मुद्रिकरण योजना का वास्तविक कार्यान्वयन निर्णय लेते समय प्रचलित संबंधित नियमों एवं विनियमों पर आधारित था। प्रबंधन ने यह भी बल दिया कि मुद्रिकरण न करने के परिणामस्वरूप कोई अतिरिक्त भुगतान नहीं किया गया, चूंकि बैंकों ने एआईएल के सामने आई समस्याओं के कारण अपने शास्ति प्रभारों का अधित्याग कर दिया था।

एमओसीए ने अपने उत्तर (30 अगस्त 2016) में बताया कि लेखापरीक्षा की यह अभ्युक्तियां वैध थी कि मुद्रिकरण लक्ष्य को पूरा करने में आई कमी के कारण ब्याज की अदायगी में वृद्धि हुई थी। तथापि, एआईएल स्टार्लिंग अपार्टमेंट्स में चार फ्लैटों और कोयम्बतूर की भूमि को क्रमशः ₹88 करोड़ और ₹19.81 करोड़ में बेचने में सफल रहा। इसके अलावा, एआई भवन, नरीमन पॉइन्ट में खाली पड़े क्षेत्र को पट्टे के माध्यम से भी मुद्रिकरण किया है जिसमें लगभग 17 मंजिलों को ₹85 करोड़ प्रतिवर्ष (2016-17) के वार्षिक किराए पर दिया गया है। किराए में 8 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वृद्धि होगी। इसके अतिरिक्त, स्थावर सम्पदा बाजार में भी बीच की अवधि में गिरावट आई जिससे भी प्रक्रिया में बाधा आई। एयर इंडिया द्वारा उन सम्पत्तियों जिन्हें आसानी से बेचा जा सके, की पहचान द्वारा सम्पत्तियों के मुद्रिकरण हेतु निरंतर प्रयास किए जा रहे थे।

यद्यपि, प्रबंधन ने दो सम्पत्तियाँ ₹108 करोड़ में बेची थी और 2016-17 के दौरान ₹85 करोड़ की किराए की आय भी अर्जित की थी, यह ₹500 करोड़ प्रति वर्ष के मुद्रिकरण लक्ष्य से कम था।

### 3.6 वीवीआईपी उड़ानों के लिए भारत सरकार द्वारा देय राशि के भुगतान में विलंब

एआईएल ने वीवीआईपी प्रचालन के लिए विशेष एक्स्ट्रा सैक्शन फ्लाइटों के प्रचालन के एकमात्र उद्देश्य हेतु तीन बी747-400 विमान निश्चित किए थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 2011-12 से 2014-15 के दौरान वीवीआईपी फ्लाइटों के प्रचालन के प्रति ₹452.54 करोड़ मूल्य की देयताएं लंबित थी। इसके अलावा, जून 2006 से नवम्बर 2014 के दौरान दी गई निकास उड़ान सेवाओं के लिए विदेश मंत्रालय से देय राशि ₹15.32 करोड़ थी। कुल अशोधित देयताएं ₹467.86 करोड़ थी। कम्पनी ने अपनी राजस्व बाधाओं के बावजूद इन व्ययों का दावा करने के लिए औपचारिक बीजक बनाने में छः माह लगा दिए।

एआईएल ने अपने उत्तर (02 फरवरी 2016) में बताया कि यह विलम्ब विभिन्न स्टेशनों से सूचना एकत्रण के कारण था और लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के मद्देनजर इन बीजको को तेजी से करने हेतु प्रयास किए जा रहे थे।

इसके अतिरिक्त, एमओसीए ने बताया (30 अगस्त 2016) कि विभिन्न मंत्रालयों से देयताओं की वसूली हेतु एआईएल निरंतर प्रयास कर रहा था।

हालांकि, निरंतर प्रयासों से एआईएल 50 प्रतिशत पुरानी प्राप्य राशियों की वसूली करने में सफल रहा, फिर भी 31 मार्च 2016 को बकाया प्राप्य राशियों की स्थिति ने दर्शाया कि 31 मार्च 2016 को कुल आशोधित प्राप्य राशि ₹513.27 करोड़ थी (वीवीआईपी उड़ानों के प्रचालन हेतु ₹472.09 करोड़ तथा एमईए के लिए ₹41.18 करोड़)। अतः प्राप्य राशियों की अधिक मात्रा पर विचार करते हुए ओर टर्न अराउंड हेतु एआईएल को सरकार के समर्थन के संदर्भ में एआईएल और सरकार दोनों द्वारा प्राप्य राशियों की प्रतिपूर्ति के लिए शीघ्र कार्रवाई करने हेतु अधिक प्रयास किए जाने की आवश्यकता है।

### 3.7 टर्न अराउंड योजना के कार्यान्वयन की स्थिति

अनुमोदित टर्न अराउंड योजना में कम्पनी के विभिन्न कार्यात्मक क्षेत्रों से संबंधित विशिष्ट लक्ष्य जो प्राप्त करने हैं, निर्धारित किए गए हैं, जोकि इक्विटी के भुगतान से जुड़े हैं। लेखापरीक्षा ने देखा कि कतिपय लक्ष्यों, अर्थात् उत्पादकता से जुड़े प्रोत्साहन (पीएलआई), एमआरओ/जीएच का परिचालन, आईटी प्रणाली, परिसम्पत्तियों का मुद्रीकरण आदि, की अंतिम तिथि टीएपी/एफआरपी के अनुमोदन की अवधि से पूर्व ही समाप्त हो चुकी थी। मुख्य कार्यात्मक क्षेत्रों में टीएपी द्वारा नियत लक्ष्यों/उद्देश्यों के कार्यान्वयन एवं प्राप्ति की स्थिति को नीचे दर्शाया गया है (ब्यौरों के लिए अनुबंध 2 देखें)।

1. **मानव संसाधन:** टर्न अराउंड योजना (टीएपी) उत्पादकता संबंधित प्रोत्साहन (पीएलआई) के भुगतान को रोकने हेतु अभिष्ट थी जब तक एआईएल कर से पहले

लाभ (पीबीटी) का सृजन नहीं कर लेता। टीएपी में यह भी अपेक्षित था कि स्वेच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (वीआरएस) की संगणना दिसम्बर 2011 की समाप्ति तक की जाए। तथापि, एआईएल इन आवश्यकताओं को पूर्ण करने में विफल रहा क्योंकि पीएलआई के महत्वपूर्ण अंश का भुगतान 'तदर्थ भुगतान' के रूप में जारी रहा। एआईएल ने वीआरएस कार्यान्वित न करने का निर्णय लिया था।

2. **सहायकों से अलग होना:** एमआरओ और ग्राउंड प्रबंधन (जीएच) के लिए सहायक जनवरी 2012 तक प्रचालन हेतु आवश्यक थे। इस लक्ष्य तिथि के प्रति एमआरओ सहायक केवल जनवरी 2015 तक प्रचालन में थे और जीएच सहायक अप्रैल 2014 तक।
3. **आईटी अनुकूलन:** टर्न अराउंड योजना के अनुसार, एआईएल से दिसम्बर 2011 तक टिकट कीमत निर्धारण एवं बिक्रियों, नेटवर्क योजना, चालक दल कार्यक्रम और प्रचालन कुशलता के लिए आईटी प्रणालियों को कार्यान्वित करना अपेक्षित था। तथापि, मार्च 2016 तक यद्यपि शेष प्रणालियां मौजूद थीं, फिर भी एआईएल आंशिक रूप से केवल केंद्रीय नियोजन एवं नियंत्रण प्रणाली तथा उड़ान नियोजन प्रणाली ही कार्यान्वित कर सका था।
4. **वित्तीय पुनः संरचना:** एआईएल परिसम्पत्तियों के मुद्रीकरण से ₹500 करोड़ प्रतिवर्ष का लक्षित वार्षिक राजस्व अर्जित करने के लिए टर्न अराउंड योजना उद्देश्य को प्राप्त नहीं कर सका था। एआईएल 2012 से 2016 तक केवल ₹ 64.06 करोड़ का राजस्व ही अर्जित कर सका था। एआईएल की वित्तीय पुनः संरचना योजना में भी परिकल्पित था कि एआईएल 2012-13 तक सकारात्मक ईबीआईटीडीए प्राप्त कर लेगा। यद्यपि एआईएल ने नकारात्मक ₹191 करोड़ (अप्रैल-दिसम्बर 2013) से ₹166 करोड़ के सकारात्मक ईबीआईटीडीए (अप्रैल-दिसम्बर 2014) की सूचना दी थी, सांविधिक लेखापरीक्षकों और भारत के सीएजी दोनों ने कम्पनी द्वारा प्रस्तुत किए गए वित्तीय विवरणों में हानियों को महत्वपूर्ण रूप से कम बताने की ओर इशारा करते हुए सभी तीन वर्षों (2012-13 से 2014-15) के लिए एआईएल के लेखों पर सशर्त मत प्रकट किया था। हानियां ₹1455.8 करोड़ (2012-13), ₹2966.66 करोड़ (2013-14) और ₹1992.77 करोड़ (2014-15) तक कम बताई गई थी। वित्तीय विवरणों पर इन शर्तों के प्रभाव पर विचार करते हुए एआईएल का ईबीआईटीडीए नकारात्मक होगा (मार्च 2015 तक)।

**5. प्रचालन निष्पादन:** कम्पनी के समय पर निष्पादन और यात्री दबाव कारक (पीएलएफ) के भी संदर्भ में प्रचालन निष्पादन से संबंधित टीएपी लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी आई थी। तथापि, एआईएल नेटवर्क यील्ड की प्राप्ति हेतु एफआरपी निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त कर सका था। टीएपी के अनुसार एआईएल से दो वर्षों में 71.7 प्रतिशत (अक्तूबर 2011) से 90 प्रतिशत तक समय पर निष्पादन (ओटीपी) सुधारना अपेक्षित था। तथापि, 2015-16 में एआईएल 90 प्रतिशत के टीएपी लक्ष्य के प्रति 78 प्रतिशत ओटीपी प्राप्त कर सका था। एआईएल ने दावा किया था (अक्तूबर 2016) कि 2015-16 में ओटीपी 79.2 प्रतिशत थी।

एआईएल से 2016 तक 73.4 प्रतिशत और 2020 तक 75 प्रतिशत यात्री दबाव कारक (पीएलएफ) प्राप्त करना अपेक्षित था। इसके प्रति, एआईएल वि.व. 2015-16 की समाप्ति तक 75.8 का समग्र पीएलएफ पूरा करने में सफल रहा था। एआईएल वि.व. 2015-16 तक 73.5 प्रतिशत तथा 73.2 प्रतिशत के तदनुरूपी टीएपी लक्ष्यों के प्रति चौड़ा तथा संकरा ढांचा के विमानों के लिए क्रमशः 74.5 प्रतिशत तथा 78 प्रतिशत पीएलएफ प्राप्त किया था।

नेटवर्क यील्ड के लिए टीएपी लक्ष्य 2014-15 और 2015-16 के दौरान क्रमशः ₹3.76 प्रति यात्री कि.मी. तथा ₹3.75 प्रति यात्री कि.मी. था जिसके प्रति एआईएल संबंधित वर्षों में ₹4.27 प्रति यात्री कि.मी. तथा ₹4.0 प्रति यात्री कि.मी. का नेटवर्क यील्ड प्राप्त कर सका था। इन वर्षों के दौरान चौड़ा ढाँचा विमान का यील्ड निष्पादन ₹3.36 प्रति यात्री कि.मी. के लक्ष्य के प्रति क्रमशः ₹3.49 प्रति यात्री कि.मी. तथा ₹3.46 प्रति यात्री कि.मी. था। उसी अवधि के लिए संकरा ढांचा विमान का यील्ड निष्पादन संबंधित वर्षों के लिए ₹4.39 प्रति यात्री कि.मी. तथा ₹4.40 प्रति यात्री कि.मी. के लक्ष्य के प्रति क्रमशः ₹5.46 प्रति यात्री कि.मी. तथा ₹4.87 प्रति यात्री कि.मी. था।

**6. विमान उपयोग:** संकरा ढांचा विमान के लिए 12.25 उपयोग घंटे के टीएपी लक्ष्य के प्रति वास्तविक उपयोग 2014-15 में 9.57-10.57 घंटे और 2015-16 में 9.22-11.16 घंटे था। इसी प्रकार, चौड़ा ढाँचा विमान के लिए उसी अवधि हेतु 13-15 घंटे के टीएपी लक्ष्य के प्रति कम्पनी 2014-15 में 2.04-12.94 घंटे तथा 2015-16 में 6.89-12.07 घंटे प्राप्त कर सकी थी।

टीएपी की कम प्राप्ति के कारणों पर अगले अध्यायों में चर्चा की गई है।

### 3.8 टीएपी में परिकल्पित उद्देश्यों की प्राप्ति की मॉनिटरिंग पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 3.8.1 निगरानी ढांचा

आर्थिक मामलों पर कैबिनेट समिति (सीसीईए) ने एआईएल की टर्न अराउंड योजना (टीएपी) तथा वित्तीय नवीनीकरण योजना (एफआरपी) का अनुमोदन करते समय एक निगरानी समिति द्वारा उनके कार्यान्वयन की आवधिक निगरानी, मंत्री समूह (जीओएम) द्वारा नियमित समीक्षा का प्रावधान किया (अप्रैल 2012) तथा निर्देशित किया कि कार्यान्वयन पर प्रगति की रिपोर्ट को सीसीईए के समक्ष प्रत्येक छः महीनों में रखा जाएगा।

एमओसीए ने 'सचिव, एमओसीए' की अध्यक्षता में एक निगरानी समिति (ओसी) का गठन किया (मई 2012) (अन्य सदस्यों में सचिव, व्यय विभाग, अपर सचिव एवं वित्तीय सलाहकार, एमओसीए, सीएमडी, एआई, अध्यक्ष, एसबीआई कैपिटल मार्केट्स लिमिटेड तथा एमओसीए पर एआई मामलों का प्रबंधन करने वाले संयुक्त सचिव शामिल थे)। यह नियम बनाया था कि ओसी एआईएल द्वारा प्राप्त किए जाने वाले लक्ष्यों की कार्रवाई योग्य मदों को तैयार करेगी तथा मासिक आधार पर सख्ती के साथ उनकी समीक्षा करेगी।

#### 3.8.2 निगरानी समिति (ओसी) द्वारा समीक्षा बैठकों में कमी

मई 2012 से जून 2016 तक आयोजित की जाने वाली अनिवार्य 50 बैठकों के प्रति लेखापरीक्षा ने देखा कि ओसी इस अवधि के दौरान केवल 14 बार मिली है। बैठकों के बीच लंबे मध्यवर्ती अंतराल (सात महीनों तक) ने टीएपी तथा एफआरपी की प्रत्येक छः महीनों की प्रगति पर रिपोर्ट के लिए सीसीईए के निर्देशों की दृष्टि में महत्वपूर्ण माना गया।

एमओसीए ने बैठकों में देरी के लिए वरिष्ठ अधिकारियों की अनुपलब्धता को उत्तरदायी ठहराया (02 फरवरी 2016) तथा कहा कि इसका विचार है कि ओसी द्वारा तिमाही समीक्षा वांछित है। एआईएल ने आगे कहा कि जिस प्रकार और जिस समय प्रधानमंत्री के कार्यालय (पीएमओ) ने टीएपी के कार्यान्वयन पर सूचना मांगी थी, वह प्रस्तुत की गई थी तथा सीसीईए को कार्यान्वयन की प्रगति की रिपोर्ट देना आवश्यक नहीं समझा गया था।

एआईएल का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि तिमाही बैठकें भी वैसे आयोजित नहीं की गई थी, जैसी वांछित थी। वि.व. 2012-13 के बाद, बैठकें तीन से सात महीनों के बीच, दो ओसी बैठकों के बीच मध्यवर्ती अवधि के साथ, काफी अन्तराल के बाद आयोजित की गई थी।

इसके अतिरिक्त, बहुत से टीएपी लक्ष्य दुष्प्राप्य बने रहे या अनावश्यक रूप से विलम्बित थे। उपयुक्त निगरानी के लिए आवश्यकता पर भी बल टीएपी में उपलब्धियों तथा प्रत्यायोजन के बीच विमेल के कारण टीएपी के कार्यान्वयन की समीक्षा के लिए वरिष्ठ व्यवसायियों वाली विशेषज्ञ समिति गठित करके अक्टूबर 2014 में सचिव, एमओसीए द्वारा दिया गया।

एमओसीए ने आगे उत्तर दिया (30 अगस्त 2016) कि सूचना एकत्रित करने की एक प्रक्रिया के माध्यम से एअर इंडिया के प्रदर्शन की नियमित निगरानी के लिए एक तंत्र नियत किया गया था, जिसके द्वारा एआई से मासिक आधार पर ठीक समय पर निष्पादन (ओटीपी), मार्ग लाभकारिता तथा वित्तीय प्रदर्शन पर नियमित रिपोर्ट प्राप्त की जाती थी। इसके साथ-साथ, सचिव (नागर विमानन) पाक्षिक समीक्षा बैठकों के द्वारा एआई के प्रदर्शन की समीक्षा करता था।

तथापि, टीएपी/एफआरपी की प्रगति की निगरानी के लिए नियत तंत्र में ओसी द्वारा केवल एक विशेष मंत्रालय के प्रमुख को रिपोर्टिंग करने की बजाय, एक पर्यवेक्षी अंतर-मंत्रालयीन निकाय को रिपोर्टिंग करना शामिल था। केवल सचिव द्वारा समीक्षा की प्रक्रिया के पक्ष में इस तंत्र की उपेक्षा कर दी गई थी। इसलिए, निर्धारित तंत्र का पालन करने की विफलता ने टीएपी के कुशल कार्यान्वयन पर प्रभाव डाला था।

### 3.8.3 मंत्री समूह द्वारा निगरानी की समीक्षा न करना

मंत्री समूह (जीओएम) को नियत लक्ष्यो की प्राप्ति की समीक्षा के लिए आवधिक रूप से मिलना था तथा इसकी प्रगति/रिपोर्ट प्रत्येक छः महीने में सीसीईए के समक्ष रखनी थी। जीओएम का पुनर्गठन 17 जुलाई 2012 को किया गया था। तथापि, रिकार्डों की संवीक्षा से, टीएपी/एफआरपी (2012-2014) की प्रगति की समीक्षा के लिए बैठकें आयोजित किए जाने के किसी प्रमाण का नहीं पता चला। जीओएम जून 2014 में समाप्त की गई थी। इसलिए, जीओएम तथा सीसीईए द्वारा निगरानी को पूरा नहीं किया गया, जैसा परिकल्पित था।

एमओसीए ने लेखापरीक्षा अभियुक्तियों को स्वीकार किया था (30 अगस्त 2016)।

### 3.8.4 लक्ष्यों की प्राप्ति की इक्विटी के भुगतान से असंबद्धता

इक्विटी निवेश एआईएल द्वारा निर्दिष्ट लक्ष्यो की प्राप्ति पर निर्भर करता था। एआईएल को आरंभ में और इक्विटी डालने पर विचार करने के लिए किसी याचिका को योग्य बनाने के लिए ओसी के समक्ष लक्ष्य के प्रति इसके प्रदर्शन को प्रस्तुत करने के लिए निर्देशित किया

गया था। तथापि, एमओसीए ने सीसीईए को इसकी टिप्पणी में नवीनीकरण वाले ऋणदाताओं की याचिका को ध्यान में रखने तथा भारतीय रिजर्व बैंक के दिशा-निर्देश कि भारत सरकार द्वारा (जीओआई) इक्विटी निवेश शर्त रहित तथा किसी लक्ष्य से नहीं जुड़ा होना चाहिए, को वरीयता दी।

एमओसीए ने कहा (02 फरवरी 2016) कि विभिन्न कारकों, जो एआईएल के नियंत्रण में नहीं थे, के कारण लक्ष्य की प्राप्ति से इक्विटी के भुगतान को सख्ती से जोड़ना संभव नहीं होगा। एमओसीए ने आगे कहा (सितम्बर 2016) कि इक्विटी को शामिल न करने के कारण, जैसा टीएपी में निर्धारित किया गया है, एआई के लिए गंभीर चल निधि मामलें/अवरोध होगा। एआई की स्थिति की तुलना में इसके लेनदार/ऋणदाता समाप्त हो जायेंगे तथा टीएपी/एफआरपी का वास्तविक उद्देश्य समाप्त हो जाएगा, यदि इसमें सरकार की ओर से निधि की कमी हो जाती है।

एमओसीए का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि टीएपी के अनुमोदन ने स्पष्टतया दर्शाई कि इक्विटी निवेश एआईएल द्वारा निर्दिष्ट लक्ष्य की प्राप्ति पर बनाने के कारण एआईएल की वित्तीय स्थिति का टर्न अराउंड हुआ।

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक ने नागर विमानन पर 2011 की रिपोर्ट सं.18 में इक्विटी निवेश को निर्दिष्ट क्रम विकास के अनुसार प्रत्यक्ष, यथार्थवादी प्रचालनात्मक सुधारों (प्रतियोगियों के प्रदर्शन के समान) के साथ स्पष्ट रूप से तथा श्रेणीगत रूप से जोड़ने की तथा आवश्यक सुधारों, (उदाहरणार्थ पीएलआई का विशिष्ट प्रदर्शन से लिंकेज) जैसा कि उस रिपोर्ट में निरूपित किया गया है, का उत्तरदायित्व लेने की भी सिफारिश की। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि एआईएल को इक्विटी का भुगतान, निर्धारित लक्ष्य की प्राप्ति के साथ ऐसे भुगतानों को जोड़े बिना, नियमित रूप से किया गया था। जैसा उपर्युक्त पैरा 3.7 तथा इस रिपोर्ट के अनुबंध-II की तालिका से देखा गया है, कुछ लक्ष्य जो मार्च 2015 तक प्राप्त किए जाने थे, कम्पनी द्वारा अभी भी प्राप्त किए जाने हैं (सितम्बर 2016)।

सरकार द्वारा अप्रैल 2012 में संस्वीकृत वित्तीय नवीनीकरण योजना में 2012 से 2032 तक की अवधि के दौरान ₹42,182 करोड़ की इक्विटी का निवेश परिकल्पित था। बकाया देयताओं का इस अपेक्षा के साथ लंबी अवधि के लिए नवीनीकरण किया गया था कि भविष्य में नकदी ऋण ₹3645.87 करोड़ की सीमा के अन्दर होगा। यह भी अपेक्षित था कि मुख्य



वायु यातायात प्रचालनों से वृद्धिशील धनापूर्ति के अतिरिक्त, एआईएल इसकी परिसंपत्तियों के मुद्रीकरण के द्वारा ₹500 करोड़ के वार्षिक राजस्वो को अर्जित करेगा, जो दस वर्ष में ₹5000 करोड़ होगा।

तथापि, कम्पनी के वित्तीय नवीनीकरण के लिए लक्ष्यों को पूर्ण रूप से पूरा नहीं किया गया था। हालांकि भारत सरकार ने 2011-12 से 2015-16 तक की अवधि के दौरान लगभग पूर्ण इक्विटी प्रतिबद्धता का भुगतान कर दिया था, आरंभिक वर्षों के दौरान इक्विटी का भुगतान नियोजित से कम था। हालांकि वि.व. 2015-16 के अंत तक नियोजित संचयी भुगतान को अनुवर्ती वर्षों (वि.व. 2012-13 तथा 2015-16) के दौरान जो नियोजित किया गया था, उससे अधिक निधियों के भुगतानों के माध्यम से प्राप्त किया था। इक्विटी के कम भुगतान के कारण उन वर्षों के दौरान एआईएल की उच्चतर उधार राशियां हुईं। इसके अतिरिक्त, क्योंकि भारत सरकार द्वारा प्रतिबद्ध इक्विटी विशिष्ट उद्देश्य के लिए थी, इसकी मात्रा को जैसा परिकल्पित किया गया था, उसकी अपेक्षा भारत सरकार द्वारा प्रत्याभूत विमान ऋणों तथा एनसीडी पर निम्नतर ब्याज दर के निम्नतर स्तरों से उत्पन्न एआईएल की घटी हुई अपेक्षाओं के कारण समायोजित (घटाया) किया जाना चाहिए था।

कम्पनी इसकी नकदी ऋण सीमाओं को पूरा करने में विफल रही थी जिसके कारण ₹3645.87 करोड़ के टीएपी लक्ष्य के प्रति 31 मार्च 2016 को अल्पावधि ऋण ₹14550.88 करोड़ तक बढ़ गए। उल्लेखनीय ढंग से उच्चतर कार्यशील पूंजी घटा निम्नतर राजस्व सृजन के कारण था। 2014-15 तथा 2015-16 में एआईएल द्वारा अर्जित राजस्व टीएपी में लक्ष्यों से क्रमशः 14 प्रतिशत तथा 24 प्रतिशत तक कम था। यौक्तिकीकरण तथा सहायक कंपनियों को स्टॉफ के स्थानांतरण से उत्पन्न होने वाली कम ईंधन लागत तथा कम स्टाफ लागतों का सकारात्मक प्रभाव कार्यशील पूंजी में कमी का समायोजन नहीं कर सका।

नकदी घाटा बदतर होता गया क्योंकि कम्पनी 2012-13 से 2015-16 की अवधि के दौरान चार वर्षों के समय के लिए ₹2000 करोड़ के टीएपी लक्ष्य के प्रति मुद्रीकरण से केवल ₹64.06 करोड़ (अस्थायी) अर्जित करने में सक्षम थी। मुद्रीकरण के लिए एआईएल द्वारा निर्धारित परिसंपत्तियां स्वामित्व विलेखों के अभाव के कारण या पट्टे की शर्तों से जुड़ी शर्तों के कारण मुद्रीकरण के लिए उपलब्ध नहीं थी।

सांविधिक लेखापरीक्षकों तथा भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की शर्तों को ध्यान में रखते हुए, कम्पनी को अभी भी मार्च 2015 तक ब्याज, कर, अवमूल्यन तथा ऋण परिशोध (ईबीआईटीडीए) के प्रति सकारात्मक अर्जन प्राप्त करना था।

स्टाफ लागतों के यौक्तिकीकरण, सहायक कंपनियों से अलग होने, आईटी प्रणालियों के एकीकरण, परिसंपत्तियों के मुद्रीकरण, एयरक्राफ्ट परिनियोजन तथा प्रचालनात्मक प्रदर्शन लक्ष्यों के लिए टीएपी में निर्धारित लक्ष्य की प्राप्ति आंशिक थी या उल्लेखनीय ढंग से विलंबित थी।

लक्ष्य की प्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए निगरानी ढाँचा ने प्रभावी ढंग से कार्य नहीं किया था। इक्विटी भुगतान के लक्ष्य की प्राप्ति से सहलग्नता का पालन नहीं किया गया था, कम्पनी को इक्विटी का भुगतान जारी रहा।