

अध्याय 4: विमान उपलब्धता

4.1 विमान का अधिग्रहण

भूतपूर्व एअर इंडिया लिमिटेड ने ₹33197 करोड़ की अनुमानित लागत पर 50 बोईंग विमान (जीई इंजनों के साथ) की आपूर्ति के लिए मैसर्स बोईंग तथा मैसर्स जनरल इलेक्ट्रिक (जीई) के साथ एक खरीद करार निष्पादित किया (30 दिसम्बर, 2005), जिसमें 8 बी-777-200 एलआर¹³ 15 बी-777-300 ईआर¹⁴ तथा 27 बी-787-800 शामिल हैं। उसी समय में, भूतपूर्व इंडियन एअरलाइन्स लिमिटेड (आईएएल) ने भी ₹8,399.60 करोड़ की अनुमानित लागत पर 43 एअरबस विमान (सीएफएम इंजनो के साथ) की आपूर्ति के लिए मै. एअरबस/सीएफएम के साथ एक खरीद करार निष्पादित किया (फरवरी 2006) था, जिसमें 19 ए-319 विमान, चार ए-320 विमान तथा 20 ए-321 विमान शामिल थे। दोनों कम्पनियों, एअर इंडिया लिमिटेड तथा इंडियन एअरलाइन्स लिमिटेड का वर्ष 2007 में विलय हो गया था।

दोनों कम्पनियों द्वारा विमान के अधिग्रहण की लेखापरीक्षा समीक्षा के परिणाम नागर विमानन पर 2011 की भारत के नियंत्रण-महालेखापरीक्षक की रिपोर्ट सं. 18 में वर्णित है। एआईएल पर अधिग्रहण तथा एअरलाइन के पास वर्तमान विमान उपलब्धता का प्रभाव चौड़ा ढांचा (मुख्यतः बोईंग) तथा संकरा ढांचा (एअरबस) बेड़े के लिए नीचे वर्णित है।

चौड़ा ढांचा बेड़ा

4.2 चौड़ा ढांचा विमान का बेड़ा

टर्न अराउंड योजना (टीएपी) के अनुसार, मार्च 2016 को बेड़े का आकार 41 विमान होना था, जिसके विपरीत, वास्तविक बेड़ा आकार 40 विमान थे, जैसा नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

¹³ एलआर - लंबी दूरी

¹⁴ ईआर - विस्तारित दूरी

तालिका 4.1 बेड़ा आकार के टीएपी लक्ष्य की तुलना में चौड़ा ढांचा का वास्तविक बेड़ा

क्र. सं.	विमान का प्रकार	टीएपी में परिकल्पित बेड़ा		वास्तविक बेड़ा मार्च 2015	टीएपी के अनुसार मार्च 2016	वास्तविक बेड़ा मार्च 2016
		सितम्बर 2011	मार्च 2015			
1	बी-777-200 एलआर	08	08	03	08	03
2	बी-777-300 ईआर	12	12	12	15	12
3	बी-787-800	-	14	19	16	21
4	बी-747-400	05	-	05	-	04
5	ए-330-200	02	-	-	-	-
6	ए-340	-	02	-	02	-
	जोड़	27	36	39	41	40

स्रोत: एसबीआई कैप सूचना जापन (फरवरी 2012) तथा एआईएल से प्राप्त सूचना

तालिका 4.1 में जैसा देखा गया है, बी-777-200 एलआर विमान में कमी है (टीएपी में परिकल्पित 8 से 3) जिसका समायोजन अतिरिक्त बी-787-800 विमान द्वारा किया गया था (टीएपी लक्ष्य के सामने पांच की बढ़त)। इन विमानों के अधिग्रहण, निपटान तथा प्रचालन में देखे गए विशिष्ट मुद्दे के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं।

4.2.1 बी-777-200 एलआर: विमान का अधिक प्रावधान

भारत के नियंत्रण-महालेखापरीक्षक ने भारत में नागर विमानन पर 2011-12 की रिपोर्ट सं. 18 में सूचित किया था कि 50 चौड़ा ढांचा वाले विमान के लिए खरीद आदेश एआईएल की मूल योजना से बहुत अधिक था (जो स्थिर आधार 35 विमान तथा वैकल्पिक आधार पर 15 खरीदने का था)। रिपोर्ट में यह भी दिखाया गया कि पूर्व धारणा आधार पर आठ अल्ट्रा लांग रेंज (यूएलआर) विमान के अधिग्रहण के कारण न्यूयार्क तथा शिकागो के लिए नॉन-स्टाप सेवा के लिए आगे एकमुश्त 10 प्रतिशत की यील्ड बढ़त होगी, अनावश्यक रूप से आशावादी थी।

तत्पश्चात विलय के बाद (2009), एआईएल द्वारा नियुक्त मैसर्स एसएच एंड ई, यूनाईटेड किंगडम, एक नेटवर्क सलाहकार, ने भी बताया कि चौड़ा ढांचा बेड़ा अतिकाय था। सलाहकार ने सुझाव दिया कि बेड़ा योजना का समग्र लक्ष्य केवल दो चौड़ा ढांचा प्रकारों (बी-777-300 ईआर तथा बी-787-800) समेकित करना ही चाहिए तथा बी-787-800 के प्रवेश के अनुवर्ती बी-777-200 एलआर की बिक्री/पट्टे पर देने की सिफारिश की।

एआईएल ने आठ बी-777-200 एलआर विमान को अधिग्रहण की योजना बनाई थी। इन विमान की अधिकतम रेंज 7400 नॉटिकल माईल (एनएम) की थी। इन आठ विमानों के लिए नियोजित प्रचालन न्यूयार्क, शिकागो, दुबई, सिंगापुर तथा कुआला लम्पुर था। जून 2009 तक निर्धारित आपूर्ति के विपरित, वास्तविक आपूर्ति अगस्त 2009 तक पूरी की जा सकी थी।

बी-777-200 एलआर के विमान की प्राप्ति तथा उपयोग के संबंध में लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित निगरानी की:

- सितम्बर 2009 में, एआईएल को अंतिम बी-777-200 एलआर की आपूर्ति के एक महीने बाद, कम्पनी ने तीन बी-777-200 एलआर विमान को पट्टे पर देने का निर्णय लिया (सितम्बर -2009 में आयोजित 22वीं बोर्ड मीटिंग), क्योंकि बी-777-300 ईआर विमान की प्राप्ति के बाद चौड़ा ढांचा विमान की अधिशेष क्षमता संभावित थी।
- तीन विमानों को पट्टे पर देने की प्रस्तावित योजना कार्यान्वित नहीं हुई थी तथा एअरलाइन ने बी-777-200 एलआर का प्रचालनों के लिए परिनियोजन किया। आरम्भ में विमान नेवार्क तथा न्यूयार्क के लिए अविराम उड़ान के लिए परिनियोजित किया गया था। इन अविराम सेवाओं पर बी-777-200 एलआर के परिचालन ने एअरलाइन की हानियों में योगदान दिया। बी-787-800 की आपूर्ति में क्रमिक देरी के साथ, एआईएल ने बी-777-200 एलआर के प्रचालन नेटवर्क को बनाए रखने के लिए फ्रैंकफर्ट, लंदन, पेरिस, टोकियो, टोरंटो (2009-10 तक) जैसे मध्यम परिवहन मार्गों पर कायम रखा जिसने हानियों ने वृद्धि की।
- नेटवर्क सलाहकार एसएच एंड ई ने सिफारिश दी कि रि-डिस्पैच¹⁵ तरीके के साथ यूएसए के लिए अविराम प्रचालनों के लिए, बी-777-300 ईआर के प्रचालन के कारण बी-777-200 एलआर की तुलना में बहुत कम यूनिट लागत होगी। इसने बी-777-200 एलआर को व्यर्थ बना दिया क्योंकि उनके प्रवेश का प्रधान औचित्य यूएस का अविराम प्रचालन था।

¹⁵ रि-डिस्पैच विधि: उदगम से आरंभिक गंतव्य के लिए आकस्मिता ईंधन रिडिस्पैच बिन्दु (आरपी) से गंतव्य तक उड़ान के लिए अनिवार्य है। इसलिए आरंभिक गंतव्य तथा आरपी का निर्धारण पेलोड या फ्लाइंट के लिए प्राप्त ईंधन बचत के संदर्भ में लाभ की मात्रा का निर्णय करता है।

- यह भी देखा गया कि बी-777-200 एलआर विमान, उच्चतर यूनिट लागत (प्रति एएसकेएम¹⁶) के कारण अलाभकारी है, बी-777-300 ईआर की तुलना में 104¹⁷ तक सीटों की संख्या इस विमान में कम है।

यह तथ्य दर्शाते हैं कि बी-777-200 एलआर की प्राप्ति एक गलत सलाह थी। नवम्बर 2011 में, एआईएल ने निर्णय लिया (41 वीं बोर्ड मीटिंग) कि पांच बी-777-200 एलआर को तुरन्त पट्टे पर/बेच देना चाहिए।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (फरवरी 2016) में निम्नलिखित कहा:

- i. प्राप्ति के समय पर आंतरिक विशेषज्ञों के पैनल द्वारा तैयार विस्तृत तकनीकी-आर्थिक औचित्य रिपोर्ट में बताया गया था कि एआईएल को प्रतिस्पर्धा में बराबरी के लिए तथा टैफिक को कैप्चर करने के लिए, जो गल्फ तथा मध्यपूर्व जहाज कंपनियों के साथ-साथ दक्षिण पूर्वी एशियन हवाई कंपनियों जैसे सिंगापुर एअरलाइन्स की ओर जा रहा था, भारत से यूएस में गंतव्यों के लिए अविराम उड़ान के लिए अल्ट्रा लांग रेंज प्रकार के विमान आरंभ करने चाहिए।
- ii. बी-777-200 एलआर का अधिग्रहण जानबूझ कर लिया गया निर्णय था तथा आरंभ में आदेश देते समय कोई अधिक प्रावधान नहीं थे क्योंकि इन विमानों को पुराने विमान यानी बी-747-200/300/400, जो तब भारत-यूएसए क्षेत्र परिनियोजित थे, के स्थान पर बदलना था।
- iii. हालांकि, ये विमान यील्ड में अपेक्षित 10 प्रतिशत को प्राप्त करने में विफल रहे, यह वैश्विक मंदी तथा अन्य एअरलाइनों से प्रतिस्पर्धा के कारण था, जो इंडिया से उनके केन्द्रों पर छठे स्वतंत्र टैफिक ले जाते थे।
- iv. अधिग्रहण के बाद इन विमानों को पट्टे पर देने का प्रयास मुख्यतः मंदी (2008) के कारण किया गया था। ईंधन कीमतों में अत्यधिक कमी के कारण, एलआर अब सेन-फ्रांसिस्को के लिए प्रचालन के लिए परिनियोजित किया जा रहा था, उत्पाद वास्तव में अच्छा था तथा परिस्थितियों में परिवर्तन तथा उच्च लागत परिवेश के कारण, एलआर के साथ प्रचालन अलाभकारी बन गए थे।

¹⁶ एएसकेएम-उपलब्ध सीट किलामीटर

¹⁷ बी-777-300 ईआर-342 सीट, बी-777-200 एलआर 238 सीट

प्रबंधन का उत्तर निम्नलिखित के मद्देनजर मान्य नहीं था:

1. उत्तर में उद्धृत तकनीकी-आर्थिक औचित्य से उत्पन्न एआईएल की वास्तविक योजना स्थिर आधार पर 35 विमान तथा वैकल्पिक आधार पर 15 विमान का अधिग्रहण करने की थी। पचास विमान के लिए आदेश को बाद में ही अंतिम रूप दिया गया था।
2. तथापि बी-777-200 एलआर को यूएस के लिए अविराम प्रचालन के लिए अधिगृहीत किया गया था, उन्हें वास्तव में कम परिवहन वाले मार्गों के लिए भी उपयोग किया गया था। इसके अतिरिक्त, मैसर्स एसएच एंड ई ने सलाह दी थी कि बी-777-300 ईआर को बेहतर व्यवहार्यता के लिए यूएस मार्ग पर प्रचालित किया जाए जिसे एअरलाईन द्वारा कार्यान्वित किया गया था तथा जिसने बी-777-200 एलआर विमान की अधिकता बना दी थी।

एमओसीए ने तथ्य को स्वीकार करते हुए यह कहा (30 अगस्त 2016) कि ईंधन कीमतों की अस्थिरता को परियोजना रिपोर्ट के समय पर विचार में नहीं लिया गया। इसके साथ-साथ एमओसीए ने कहा कि ईजीओएम ने एमआरओ सुविधा के निर्माण, नमूने की आपूर्ति, विमान प्रशिक्षण संस्थान, जीई इंजन के पूरी जाँच करके मरम्मत करने की सुविधा तथा इंजन को रियायत रूप में विमान का आदेश बदलने के समय पर बोईंग/जीई से ₹1800 करोड़ की अतिरिक्त छूट प्राप्त कर ली है।

उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि एमआरओ सुविधा के रूप में अतिरिक्त छूट कार्यान्वित नहीं हुई क्योंकि यह सुविधा 9 वर्षों के बाद भी क्रियाशील नहीं थी। जीई सुविधा अभी तक परिचालित नहीं थी। इसके अतिरिक्त, कम्पनी को ₹324.67 करोड़ के ब्याज के भुगतान के प्रति पांच बी-777-200 एलआर विमान की बिक्री में ₹671.07 करोड़ की हानि वहन करनी पड़ी तथा ₹1214.49 करोड़ की प्रचालनात्मक हानि उठानी पड़ी। कम्पनी को बी-777-200 एलआर विमान की ग्राउंडिंग के कारण ₹163.31 करोड़ के अतिरिक्त व्यय को भी उठाना पड़ा।

4.2.2 पांच बी-777-200 एलआर विमान की बिक्री

कम्पनी ने नवम्बर 2009 में तीन बी-777-200 एलआर विमान को पट्टे पर देने के लिए उद्धरण के लिए आवेदन (आरएफक्यू) जारी किए। इस आरएफक्यू को जनवरी, फरवरी तथा अप्रैल 2010 में पुनः जारी किया गया। हालांकि चार प्रस्ताव प्राप्त हुए थे, विमान को पट्टे

पर नहीं दिया गया था, जिनके कारण लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए रिकार्डों से सुनिश्चित नहीं किया जा सका था। आरएफक्यू फिर से जारी किया गया था, (फरवरी 2012) जिसके प्रति एअर कनाडा का यूएसडी 7.5 मिलियन प्रति महीना प्रति विमान के पट्टा किराए के प्रस्ताव को स्वीकृत किया गया था (मार्च 2012)। तथापि, यह समझौता कार्यान्वित नहीं हुआ था क्योंकि एअर कनाडा ने ऐसे नियम एवं शर्तों की मांग की थी जो एआईएल को स्वीकार्य नहीं था। एक अनुवर्ती निविदा में (नवंबर 2012) अल्फाको एविएशन लीज एंड फाइनेंस कंपनी, कुवैत के यूएसडी 68 मिलियन प्रति विमान के औसत निवल बिक्री मूल्य पर विमान को बेचने का प्रस्ताव स्वीकृत हुआ था। तथापि, अल्फाको ने बाद में उनके प्रस्ताव को वापस ले लिया था।

दो पक्षों, अर्थात् एतिहाद एअरवेज ऑफ यूएई तथा जर्मन एविएशन कैपिटल फ्रैंकफर्ट ने मई 2013 की खुली निविदा पर प्रतिक्रिया दिखाई। एतिहाद का पांच विमानों के लिए यूएसडी 336.5 मिलियन की राशि (₹2071 करोड़) का प्रस्ताव उच्चतम था तथा बोर्ड द्वारा स्वीकृत किया गया (अक्टूबर 2013) था। विमान जनवरी 2014 से अप्रैल 2014 तक की अवधि के दौरान एतिहाद एअरवेज को आपूर्ति किए जा चुके हैं।

लेखापरीक्षा ने देखा कि वह मूल्य (यूएसडी 67.3 मिलियन प्रति बी-777-200 एलआर विमान) जिस पर पांच विमान एतिहाद एअरवेज को बेचे गए थे, कंपनी द्वारा दो पक्षों से, मैसर्स एविटास तथा मैसर्स एसेन्ट से बिक्री प्रक्रिया आरंभ होने से पूर्व प्राप्त यूएसडी 86 से 92 मिलियन प्रति विमान के संकेत मूल्य से उल्लेखनीय ढंग से कम था। अनुरोध के बावजूद, यह रिपोर्ट लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई थी। 3 अक्टूबर 2013 को वित्तीय बोली खोलने के बाद, एयर इंडिया ने विमान का अन्य मूल्य निर्धारण एविएशन स्पेशलिस्ट ग्रुप (एएसजी) से प्राप्त किया जिसने तत्कालीन बाजार मूल्य का यूएसडी 93 मिलियन से 96 मिलियन पर अनुमान लगाया तथा प्राप्त करने योग्य मूल्य को यूएसडी 65 मिलियन से यूएसडी 72 मिलियन प्रति विमान होने का अनुमान लगाया (5 अक्टूबर 2013)। यह विचार करते हुए कि एतिहाद एअरवेज द्वारा प्रस्तावित कीमत (यूएसडी 67.3 मिलियन) प्राप्त होने योग्य मूल्य की सीमा में है, एआईएल ने प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया। तथापि यह समझने कि आवश्यकता है कि अनुमोदन का आधार वित्तीय बोलियों को खोलने के बाद किया गया एक मूल्य निर्धारण था तथा यह विमान का बाजार मूल्य, बिक्री से प्राप्त नहीं किया जा सका।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (02 फरवरी 2016) की:

- i. बाह्य विशेषज्ञों द्वारा किया गया मूल्य निर्धारण मुख्यतः बी-777-200 एलआर के वर्तमान मूल्यों को पता लगाने की दृष्टि से किया गया था। तथापि मूल्यांकन ने स्वयं दर्शाया की बाजार में इन विमानों की कोई बिक्री तथा खरीद नहीं थी क्योंकि बोईंग द्वारा विमानों की सीमित संख्या का उत्पादन किया गया था तथा यदि कोई एयरलाइन इन विमानों को बेचना चाहती है, तब मूल्य वर्तमान बाजार मूल्य से बहुत कम नहीं हो सकता क्योंकि इन विमानों की बिक्री के संबंध में कोई स्थापित बाजार मूल्य या बेंचमार्क मूल्य उपलब्ध नहीं था।
- ii. काफी विचार विमर्श के बाद यह निर्णय लिया गया कि पांच बी-777-200 एलआर विमानों को बेचना जरूरी था ताकि इन विमानों पर बकाया ऋणों को विमान के बिक्री आय से चुकाया जा सके। ऐसा करके, एआईएल को ना केवल ब्याज तथा कर्ज अदायगी बाध्यता को बचाने से भविष्य में इन विमानों के अनुरक्षण की लागत से भी बचना था।
- iii. इन विमानों की बिक्री पर कंपनी के भावी लाभों ने बिक्री प्रक्रिया में कमियों का अतिभार किया।

एमओसीए (30 अगस्त 2016) बी-777-200 एलआर विमान की बिक्री पर प्राप्त प्रस्तावों पर प्रबंधन के मत को स्पष्ट किया तथा दोहराया।

उत्तर निम्नलिखित की दृष्टि में स्वीकार्य नहीं है;

- i. मैसर्स एविटॉस तथा मैसर्स एसेन्ट एविएशन की रिपोर्टों ने यूएसडी 86-92 मिलियन प्रति बी-777-200 एलआर विमान के बाजार मूल्य को निश्चित किया। मैसर्स एविएशन स्पेशलिस्ट ग्रुप की रिपोर्ट जिसमें एक निम्न प्राप्य मूल्य का अनुमान लगाया था तथा जिसके आधार पर एतिहाद एअरवेज को विमान बेचे गए थे, वित्तीय बोलियों के खुलने के बाद ही प्राप्त की जा सकी थी। लेखापरीक्षा ने बिक्री की प्रक्रिया में विपथगमन पर टिप्पणी की जहां मूल्य निर्धारण, जिसके आधार पर बिक्री को अंतिम रूप दिया गया था, निविदा प्रक्रिया पूर्ण होने के बाद ही प्राप्त किया जा सकता था।
- ii. जबकि लेखापरीक्षा अनुरक्षण लागत तथा ब्याज भुगतानों में वसूल की गई बचतों की प्रशंसा करता है, ऐसी बचतें बिक्री प्रक्रिया की कमियों को उचित सिद्ध नहीं कर सकी।

यह ध्यान देने योग्य है कि टीएपी ने बी-777-200 एलआर विमान के निरंतर प्रयोग को परिकल्पित किया था तथा सरकार ने पहले ही विमान की खरीद के लिए ऋणों के भुगतान के लिए इक्विटी अंतर्वेशन किया।

4.2.3 आठ बी-777-200 एलआर की प्राप्ति का एआईएल पर प्रभाव

बी-777-200 एलआर विमान की प्राप्ति ने एआईएल की हानियों को बढ़ाया जैसा नीचे वर्णन किया गया है:

- एआईएल ने एतिहाद की पांच विमानों की बिक्री पर ₹671.07 करोड़ की बुक हानि वहन की, एआईएल की बुक में इन विमानों का मूल्य निर्धारण¹⁸ इस राशि की बिक्री प्राप्तियों से अधिक रहा।
- 2010-11 से 2015-16 के दौरान इन विमानों का प्रयोग लक्ष्यों की तुलना में बहुत कम रहा था। इसके अतिरिक्त, इन विमानों के प्रचालन में एआईएल ने ₹1214.49 करोड़ की परिवर्तनीय लागत पर हानि तथा 2010-11 से 2015-16 की 5 वर्ष की अवधि में ₹4746.25 करोड़ की कुल लागत पर हानि वहन की।
- एआईएल को पांच बी-777-200 एलआर विमान जो बाद में बेच दिए गए, की खरीद के लिए प्राप्त किए गए ऋणों पर ₹324.67 करोड़ की राशि का ब्याज चुकाना पड़ा।

प्रबंधन ने कहा (02 फरवरी 2016) कि इन विमानों को अब दिल्ली-सेन फ्रांसिस्को (एसएफओ) मार्ग पर परिनियोजित किया जा रहा था, जिसने 80-85 प्रतिशत की पीएलएफ पर प्रचालनों की इसकी परिवर्तनीय लागत पर अधिशेष अर्जित किया था तथा यह कि इन विमानों का 300 इकोनॉमी सीट के साथ पुनर्निमाण प्रस्तावित किया गया था। इन विमानों की खरीद विशिष्ट अनुमानों पर आधारित थी जो परिस्थितियों में परिवर्तन के कारण कार्यान्वित नहीं हुए थे।

एमओसीए ने कहा (30 अगस्त 2016) कि परियोजना रिपोर्ट में बनाई गई धारणाओं को दोषपूर्ण नहीं कहा जा सकता क्योंकि वे उस समय बिंदु पर प्रचलित परिस्थितियों के आधार

¹⁸ डब्ल्यूडीवी-वीटीएएलए-₹550.92 करोड़, वीटीएएलवी-₹540.89 करोड़, वीटी-एएलसी-₹547.08 करोड़, वीटी-एएलडी-₹555.95 करोड़, वीटी-एएलई-₹547.05 करोड़, पांच विमान का जोड़ ₹2741.90 करोड़ था।

पर थी। विमानों को दिल्ली-एसएफओ मार्ग में प्रयोग किया जा रहा था। आगे, जबकि प्रबंधन ने कहा कि बी-777-200 एलआर का पुनर्निर्माण किया जाएगा, एमओसीए ने दावा किया कि पुनर्निर्माण का दावा लागत कारकों के कारण पूरा नहीं किया जा सकता।

उत्तर को निम्नलिखित तथ्यों के प्रति देखा जा सकता है:

1. भारत-यूएस क्षेत्र ऐतिहासिक रूप से एक हानि करने वाला क्षेत्र रहा है जिसे हमारी पूर्व 2011 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 18 में दर्शाया गया था तथा ऐसा अभी भी जारी है, जैसा पैरा 7.4.1.1 में वर्णित है।
2. अनुवर्ती प्रचालनों ने पांच विमान की बिक्री के कारण कंपनी की हानियों का संयोजन किया था। इसके अतिरिक्त, एआईएल ने शेष बी-777-200 एलआर विमान को अगस्त 2009 में उनके अंतिम प्रवेश के छः सालों की समाप्ति के बाद दिसंबर 2015 में दिल्ली-सेन फ्रांसिस्को मार्ग पर परिनियोजित किया था।
3. जबकि डीईएल-एसएफओ मार्ग ने विभिन्न लागतों (₹2785.14 लाख) को कवर किया था, कुल लागत पर इसका घाटा ₹4374.45 लाख था।

4.2.4 बी-777-300 ईआर विमान का अधिक प्रावधान

एआईएल ने 5300 नॉटिकल माइल की अधिकतम दूरी वाले पंद्रह बी-777-300 ईआर विमान के अधिग्रहण की योजना बनाई थी (9 दिसंबर 2005)। इन विमानों को एक मध्यवर्ती बिंदु के द्वारा यूएसए/कनाडा के प्रचालनों के लिए तथा मुंबई तथा दिल्ली से लंदन के लिए सेवाओं के लिए प्रयोग करने का विचार था।

मैसर्स एसएच एंड ई ने यूएस क्षेत्र के लिए इन विमानों के परिनियोजन का सुझाव दिया था। वर्तमान वैश्विक आर्थिक स्थितियों को ध्यान में रखते हुए, एआईएल ने अनुमान लगाया कि केवल नौ विमान (मंगाए गए 15 के प्रति) आवश्यक होंगे तथा शेष छः बी-777-300 ईआर विमान (अगस्त-2009) के लिए आदेश रद्द करने का निर्णय लिया था।

तथापि, आदेश का निरस्तीकरण, मैसर्स बोर्डिंग के साथ खरीद करार में किसी निरस्तीकरण खंड के अभाव में संभव नहीं था। वास्तव में, मैसर्स बोर्डिंग ने निरस्तीकरण देयता के रूप में यूएसडी 56 मिलियन (₹257 करोड़) के अतिरिक्त भुगतान की मांग की थी तथा सूचित किया कि तीन विमानों का पहले ही निर्माण हो रहा है, तथा इसलिए उन्हें रद्द नहीं किया जा सकता। जुलाई 2010 तक, एआईएल ने 12 बी-777-300 ईआर विमान प्राप्त किए थे तथा

तीन बकाया विमान की प्राप्ति को रोक कर रखा। एआईएल द्वारा हस्ताक्षरित एक अनुपूरक करार (22 जनवरी 2010) में बकाया तीन बी-777-300 ईआर विमानों की आपूर्ति क्रमशः अगस्त 2012, जनवरी 2013 तथा 2013 की तीसरी तिमाही तक रोक कर रखी थी। मैसर्स बोर्डिंग ने आगे जून 2014, अक्टूबर 2014 तथा जुलाई 2015 तक इन विमानों की आपूर्ति रोक कर रखी थी। इन तीन विमानों को एआईएल द्वारा अभी भी प्राप्त किया जाना (मार्च 2016) था।

पहले से ही तीन विमानों की अधिकता के साथ, एअरलाईन ने जीओआई को वीवीआईपी प्रचालनों के लिए उन्हें लेने का निवेदन किया। भारत सरकार ने एआईएल के प्रस्ताव को स्वीकार किया था। इसके अनुसार 1 अक्टूबर 2015 से भारतीय वायु सेना को दो बी-777-300 ईआर विमान स्थानांतरित करने का निर्णय लिया।

लेखापरीक्षा ने तीन बकाया बी-777-300 ईआर विमानों की स्वीकृति पर निर्णय में परिवर्तन देखे। एआईएल की वरिष्ठ स्तर अंतर विभागीय समिति ने (अक्टूबर 2010) आरंभ में तीन बी-777-300 ईआर को दस बी-737 विमान से बदलने की सिफारिश की थी, जो इस प्रतिबद्धता का विषय था कि मैसर्स बोर्डिंग इन तीन बी-777-300 ईआर विमान के आदेश को रद्द करने के लिए प्रभारो का उदग्रहण नहीं करेगा। बाद में (जून 2011) इसी समिति ने इन तीन यूनिट के प्रवेश की सिफारिश की।

प्रबंधन ने कहा (02 फरवरी 2016) की कम से कम एक या दो विमान अनुरक्षण में होने के साथ, 12 विमानों में से 10 को एक अतिरिक्त विमान के साथ व्यापक रूप से उपयोग किया गया था। आगे यह कहा गया था कि उत्तरोत्तर में दो विमान, प्रचालनों के लिए केवल दस छोड़कर, वर्ष 2015-16 में रक्षा मंत्रालय को स्थानांतरित कर दिए जाएंगे। प्रबंधन ने यह भी सूचित किया कि बोर्ड ने 2017-18 की अंतिम तिमाही में तीन बकाया विमानों की आपूर्ति के आदेश को जारी रखने का निर्णय लिया था।

एमओसीए ने कहा (30 अगस्त 2016) कि बेड़े में दो बी-777-300 ईआर विमानों को वीवीआईपी के लिए निश्चित किया गया है तथा शेष को यूएसए तथा यूके के लिए अविराम प्रचालनों के लिए निश्चित किया गया है।

एमओसीए का उत्तर इस तथ्य को दर्शाता है कि दस बी-777-300 ईआर विमान वर्तमान प्रचालनों के लिए उपयुक्त है। यह भी देखा गया था कि इन विमानों का उपयोग इष्टतम से कम था, जैसा अध्याय 5 में पैरा 5.3 में दर्शाया गया है। इन विमानों का उपयोग 2014-15 की तुलना में 2015-16 अवधि के दौरान और घट गया।

4.2.5 तीन बी-777-300 ईआर विमान के आस्थगन का प्रभाव

एआईएल ने मैसर्स थैल्स (थैल्स) को 23 विमानों (8 बी-777-200 एलआर तथा 15 बी-777-300 ईआर विमान) के लिए इन-फ्लाईट मनोरंजन (आईएफई) उपकरण की खरीद के लिए एक आदेश दिया था। चूंकि एआईएल ने तीन बी-777-300 ईआर विमानों की आपूर्ति का आस्थागन किया था, इन्हें आईएफई प्रणालियों को लगाने के लिए मै. थैल्स को आपूर्ति नहीं किया जा सकता था। मैसर्स थैल्स ने एआईएल को तीन आस्थगित बी-777-300 ईआर विमान पर थैल्स आईएफई उपकरणों को कम लगाने के लिए ठेका भंग करने के लिए एक समाप्ति सूचना जारी की (21 मार्च 2014)। समझौता वार्ता के दौरान (जनवरी 2015), यह माना गया कि एआईएल इन तीन विमानों की गैर-सुपुर्दगी के लिए पूर्ण और अंतिम निपटान और आनुपातिक क्रेडिटों की क्षतिपूर्ति के रूप में यूएसडी 4,089,852 (₹22.49 करोड़¹⁹) का एक मुश्त भुगतान करेगा। इस प्रकार, तीन विमानों के विलंबन से ₹22.49 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ।

उत्तर में प्रबंधन ने कहा (02 फरवरी 2016) कि एआईएल ने मैसर्स थैल्स के साथ एक समझौता किया था जिसके अनुसार मैसर्स थैल्स राशि की क्षतिपूर्ति करेगा, इसी बीच एआईएल शेष तीन बी-777-300 ईआर विमानों की सुपुर्दगी लेगा।

एमओसीए (30 अगस्त 2016) ने एआईएल के उत्तर पर सहमति दी कि मैसर्स. थैल्स राशि की क्षतिपूर्ति करेगा, इसी बीच एआईएल शेष तीन बी-777-300 ईआर विमानों की सुपुर्दगी लेगा।

उत्तर का सत्यापन भावी लेखापरीक्षाओं में किया जाएगा क्योंकि तीन बी 777-300 ईआर के लिए मै. थैल्स का समझौता अभी भी हस्ताक्षरित किया जाना है।

4.2.6 बी-787-800 विमान की सुपुर्दगी में अत्यधिक विलंब

बी-787-800 विमान 5100 एनएम की अधिकतम रेंज वाले मध्यम क्षमता वाले लंबी रेंज वाले विमान थे। इन विमानों का यूएसए/कनाडा/यूके को लम्बी दूरी की सेवाओं और घरेलू हवाई अड्डे को जोड़ने की कड़ी में हब तथा स्पोक में प्रयोग किया जाना था। यह अनुमान

¹⁹ आईएनआर-यूएसडी-परिवर्तन दर 1 यूएस \$ = ₹55 पर

लगाया गया कि बी-787-800 विमान अधिकतर बी-777 रूट (अविराम इंडिया यूएसए रूट को छोड़कर) का स्थान ले लेंगे और बेहतर कार्य क्षमता प्रदान करेंगे तथा कम लागत होगी। खरीद समझौते के अनुसार, निर्धारित सुपुर्दगी अवधि सितंबर 2008 से दिसम्बर 2010 तक थी। इन विमानों के उत्पादन और फ्लाइंट टेस्टिंग के दौरान मैसर्स बोईंग द्वारा डिजाइन में कमी सामने आई। इन समस्याओं के कारण सुपुर्दगी विलंबित हुई थी। विलंब 1368 दिनों से 1643 दिनों तक के बीच था। एआईएल ने मार्च 2016 तक 21 बी-787 विमान अधिग्रहित किये थे।

बी-787-800 विमान के प्रवर्तन में विलंब के कारण बी-787-800 विमान के लिए निश्चित मार्गों पर एआईएल के अपर्याप्त विमान का संचालन हुआ। एआईएल ने 2008-09 से 2011-12 की अवधि हेतु ₹6937 करोड़ के विलंब के वित्तीय प्रभाव का अनुमान लगाया। एआईएल ने विलंबित वास्तविक दिनों और 30,000 यूएसडी प्रतिदिन की दर पर औसत लीज़ पर मैसर्स बोईंग पर यूएसडी 710 मिलियन (₹3,390.96 करोड़²⁰) की आरंभित क्षतिपूर्ति का दावा किया था। दावा अनुमानित हानि की अपेक्षा काफी कम था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि यूएसडी 148 मिलियन वाले निर्णित हर्जाने (एलडी) के लिए दिये गये ठेके में 180 दिनों का विलंब हुआ। मैसर्स बोईंग ने आरंभ में यूएसडी 148 मिलियन के भुगतान हेतु आरंभ में सहमत हुआ जो समझौते के आगामी कई दौरों में यूएसडी 328.12 मिलियन तक पहुँच गया। 25 जुलाई 2012 को मंत्री दल (जीओएम) ने मामले पर ध्यान दिया। जीओएम ने सुझाव दिया कि एआईएल को यूएसडी 328.12 मिलियन की क्षतिपूर्ति की स्वीकृति के लिए और संशोधित अनुसूची के अंतर्गत विमानों की सुपुर्दगी के लिए अनुमत किया क्योंकि नये विमानों के प्रवर्तन की आवश्यकता को इंकार नहीं किया जा सकता था। जीओएम की सिफारिश 03 अगस्त 2012 को आर्थिक मामलों की संसदीय समिति (सीसीइए) द्वारा अनुमोदित किया गया था। इस प्रकार, एआईएल ने अपने दावे की लगभग आधी क्षतिपूर्ति प्राप्त की जो विलंबित सुपुर्दगी के कारण एयरलाइन द्वारा किये गये वास्तविक व्यय से काफी कम था।

²⁰ 2009-10 की यूएसडी औसत दर के आधार पर

प्रबंधन ने कहा (02 फरवरी 2016) कि एआईएल खरीद समझौते को हस्ताक्षर करने के समय पर बी-787 विमान की सुपुर्दगी में किसी विलंब से अनभिज्ञ था। प्रबंधन ने यह भी कहा कि कंपनी यूएसडी 322 मिलियन की क्षतिपूर्ति बढ़वाने में सफल हुई थी।

एमओसीए (30 अगस्त 2016) ने स्पष्ट किया कि एआईएल ने व्यापक रूप से मैसर्स बोर्डिंग के साथ समझौता किया और क्षतिपूर्ति राशि को बढ़वाने में सक्षम रहा। इसके अतिरिक्त एमओसीए ने कहा कि बी-787-800 की आपूर्ति में विलंब एआईएल के लिए लाभप्रद था। 26 अक्टूबर 2016 को हुई “एयर इन्डिया की टर्न अराउंड योजना एवं वित्तीय पुनर्गठन योजना” पर निष्पादन लेखापरीक्षा की निर्गम बैठक में, एमओसीए ने कहा कि एआईएल समझौते में दर्शाई गई क्षतिपूर्ति की अपेक्षा अधिक क्षतिपूर्ति प्राप्त करने में सफल रहा था।

मंत्रालय का उत्तर इस तथ्य के मद्देनजर देखा जाना चाहिए कि एआईएल ने विलंबित सुपुर्दगी के कारण एयरलाइन द्वारा उठाई गई संभावित वास्तविक लागत की अपेक्षा कम क्षतिपूर्ति प्राप्त की। विलंबित सुपुर्दगी के कारण मध्यम हॉल संचालनों पर बी-777-200 एलआर का श्रेष्ठतम प्रयोग भी किया।

इसके अतिरिक्त, जैसा कि एआईएल बोर्ड द्वारा विचार-विमर्श किया गया, बी 787 विमान की विलंबित सुपुर्दगी के कारण प्रतियोगियों द्वारा नये विमान के अतिरिक्त पुराने विमान के उपयोग के कारण लाभकारिता में भी कमी हुई, पेलोड जुमाने के कारण यात्रियों को विमान में चढ़ने से मना किया गया और सामान को छोड़ा गया और संचालनों में कमी करनी पड़ी।

संकरा ढांचा विमान बेडा

4.3 संकरा ढांचा विमान की कमी

घरेलु और छोटे हॉल रूट से मध्यम हॉल रूट का विस्तार करने के लिए टीएपी की बेडा योजना में मुख्यतः संकरा ढांचा विमान को शामिल करना था। इसने सितंबर 2011 में 62 और मार्च 2016 में 74 तक हुई संकरा ढांचा विमान की वृद्धि को परिकल्पित किया जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 4.2: संकरा ढांचा विमान की वास्तविक बेड़े के अतिरिक्त बेड़ा आकार के टीएपी लक्ष्य

क्र. सं.	विमान का प्रकार	सितम्बर 2011	मार्च 2015		मार्च 2016	
		टीएपी में परिकल्पित बेड़ा का आकार	टीएपी में परिकल्पित बेड़ा का आकार	वास्तविक बेड़ा आकार	टीएपी में परिकल्पित बेड़ा का आकार	वास्तविक बेड़ा आकार
1	ए 319	24	19	22	19	22
2	ए 320	18	19	20	18	24
3	ए 321	20	20	20	20	20
4	ए 320(आईएस)	-	14	-	17	-
	कुल	62	72	62	74	66

स्रोत: एसबीआई कैप इंफ्रमेशन मेमोरेण्डम (फरवरी 2012) और एआई से प्राप्त सूचना।

उपरोक्त तालिका दर्शाती है कि बेड़ा का आकार 62 पर स्थिर (मार्च 2015 तक) ही बना रहा। एआईएल (2009) द्वारा नियुक्त मैसर्स एसएच एंड ई, नेटवर्क सलाहकार ने कहा कि एआईएल बेड़ा संकरा ढांचा विमान के रूप में आकार में छोटे थे। इसके अतिरिक्त, सलाहकार ने पुराने ए-320 बेड़ा के निपटान के साथ दस नये ए-320 विमान की सोर्सिंग की सिफारिश की। यद्यपि, 31 मार्च 2016 को, बेड़ा आकार में 74 विमानों के लक्ष्य के प्रति 66 विमान थे।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (02 फरवरी 2016) कि टीएपी बेड़ा योजना के अंतर्गत, सभी विलय ए-320 इंडियन शटल (आईएस) प्रकार के अंतर्गत थे। यद्यपि, मार्च 2011 में हुई बोर्ड की बैठक में, उस समय के वाणिज्यिक निदेशक ने कहा था कि घरेलू बाजार के लिए अलग से इंडियन शटल (आईएस) के सृजन का कोई विचार नहीं था। प्रबंधन ने यह भी कहा कि टीएपी कार्यान्वयन के रूप में, उन्होंने लक्षित क्षमता की अपेक्षा लक्षित लाभ की प्राप्ति पर ध्यान दिया था। इसके लिए एक कदम के रूप में, ए-320 बेड़ा का निष्पादन किया गया था और नये विमान के साथ 12 घंटों के उच्चतर दैनिक उपयोगिता सहित बोर्ड से अनुमोदन प्राप्त किये गये थे।

एमओसीए ने कहा कि पुरानी परम्परागत बेड़े का प्रतिस्थान पट्टे के लिए कई प्रयासों के बावजूद पूरा नहीं किया जा सका और केवल 2015 में ही पट्टे पर लिया गया जब पहला ए-320 विमान सुपुर्द किया गया था। अतः मौजूदा क्षमता तैनाती को बनाये रखने के लिए इन पुराने विमान को न हटाने का निर्णय लिया, अन्यथा वापसी से और अधिक बाजार हिस्सेदारी की हानि होती। इसके अतिरिक्त, एआईएल ने तीन पट्टा दाताओं के साथ

अतिरिक्त 20 नये ए-320 विमानों के लिए पट्टा समझौता किया जिसकी सुपुर्दगी 2017 से आरंभ होगी।

उत्तर को इस तथ्य के मद्देनजर देखा जाना चाहिए कि प्रतिस्थापन मार्च 2016 तक भी पूरा नहीं किया जा सका था यद्यपि बोर्ड ने सितम्बर 2010 में इस पुराने परम्परागत ए-320 विमानों को प्रतिस्थापित करने का निर्णय लिया था। इसके अतिरिक्त, पुराने परंपरागत विमानों की उपयोगिता ने दैनिक उपयोगिता को बुरी तरह से प्रभावित किया था और इसमें न तो अधिग्रहण लक्ष्य को प्राप्त किया जा सका और न ही दैनिक उपयोगिता प्राप्त की जा सकी।

4.3.1 ए-320 विमान का पुराना परंपरागत बेड़े के प्रतिस्थापन में विलंब

मैसर्स एसएच एंड ई (नेटवर्क सलाहकार) (मई 2010) ने पाया कि वी2500-एआई इंजनों के साथ 1989-1994 विंटेज ए-320 अलाभकारी थे और उन्हें तत्काल रूप से हटाये जाने की आवश्यकता थी क्योंकि इन विमानों की अनुरक्षण लागत प्रति विमान यूएसडी 4 मिलीयन प्रतिवर्ष थी। मैसर्स एसएच एंड ई ने इन परम्परागत विमानों को प्रतिस्थापित करने के लिए दस ए-320/बी-737 विमानों को तुरंत पट्टे पर लेने की सिफरिश की। जुलाई 2010 के दौरान, बोर्ड ने विचार किया और मैसर्स एसएच एंड ई की 10 नये ए-320 विमानों की ड्राई लीजिंग की सिफरिश का अनुमोदन (मार्च 2011) भी किया। बोर्ड अवगत (मार्च 2012) था कि टर्न अराउंड प्लान (टीएपी) में अति महत्वकांक्षी बेड़े विलय परिकल्पित किया गया था, यद्यपि उक्त से वृद्धि संबंधी पट्टे प्रभार भी शामिल होंगे जो एयर इंडिया की वित्तीय स्थिति के मद्देनजर जोखिमपूर्ण थे। इसलिए एफआरपी के लिए लंबित सरकारी अनुमोदन और एआई को वित्तीय बाधाओं के कारण, विमान विलय को कार्यान्वित नहीं किया गया था। बोर्ड ने 19 ए-320 यूनिट की पट्टे पर लिये जाने की परिकल्पित बेड़े पुनः नवीकरण योजना को अनुमोदित किया (मई 2013)। क्योंकि उक्त के लिए आरएफपी जारी करने के लिए नेटवर्क अनुरक्षित करने और प्राधिकृत प्रबंधन के लिए क्षमता प्रतिस्थापन किया जाना था।

कंपनी ने सलाहकार की सिफरिश के बाद ग्लोबल निविदा कार्यान्वित करने के लिए कंपनी ने तीन वर्षों से (मई 2010 से अगस्त 2013) अधिक समय लिया। मै. चाईना विमान लीजिंग कंपनी (सीएएलसी) केवल एक मात्र अर्हक बोली दाता थी। मैसर्स सीएएलसी ने अपनी बोलियां ई-मेल से प्रस्तुत की जो निविदा की सामान्य निबंधन और शर्तों का उल्लंघन था। यद्यपि, मैसर्स. सीएएलसी को निविदा आवश्यकताओं के अनुसार बोली प्रस्तुत करने का अवसर दिया

गया था, और निविदा की अंतिम तिथि दो बार आगे बढ़ाई गई थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि अन्य दो चयनित बोलीदाताओं (अर्थात् बैंक ऑफ चाईना और एडब्ल्यूएस, सिंगापुर) ने अपनी बोलियां वापस ले लीं।

एआईएल ने जून 2014 में पांच ए-320 विमानों के विलय के लिए मैसर्स. सीएएलसी के साथ पट्टा समझौता किया। कंपनी ने मार्च 2016 में 14 ए-320 विमानों के लिए भी एक पट्टा समझौता किया जिसकी सुपुर्दगी 2017 से आरंभ होगी। यद्यपि, सलाहकार ने विमानों की अतिशीघ्र आवश्यकता इंगित की, एआईएल पांच वर्षों के बाद भी मार्च 2016 तक केवल पांच विमानों का ही विलय कर सका।

19 ए-320 विमान के पट्टे की प्रक्रिया में अत्यधिक विलंब के कारण ए-320 विमान के प्रतिस्थापन द्वारा अनुरक्षण लागत को कम करने का उद्देश्य समाप्त हो गया।

प्रबंधन ने उत्तर में निम्न कहा (02 फरवरी 2016):

यद्यपि पुराने परंपरागत बेड़े के प्रतिस्थापन के लिए संगठित प्रयास किये गये हो, परंतु बाजार में कोई उचित विमान उपलब्ध नहीं थे जिसके लिए किसी डील को अंतिम रूप नहीं दिया गया। इसलिए, एआईएल ने सीएएलसी और एएलएफसीओ²¹ के साथ दो भागों में डील को अंतिम रूप दिया।

पुराने विमान ने अनुरक्षण लागत पर की गई व्यय राशि नये विमान के लिए अनुरक्षण रिज़र्व के प्रति लगाई गई एआईएल की राशि के लगभग समान थी। एआईएल ने निर्धारित बाधाओं को छोड़कर कोई अतिरिक्त लागत व्यय नहीं की। इसके अतिरिक्त, कंपनी की वित्तीय स्थिति के कारण, पट्टे पर इन विमानों के विलय को स्थगित कर दिया गया था।

निविदा को आगे बढ़ाया जाना पर्याप्त भागीदारी के लिए बढ़ने और सुनिश्चित करने के लिए अनुमत किया गया। सीएएलसी से प्राप्त बोलियां लॉजिस्टिक कारण की वजह से रद्द नहीं की गई थी। इसके अतिरिक्त, यह एआईएल के अनुभव है कि लंबी निविदा प्रक्रिया और सभी निविदा परिस्थितियों का अनुपालन करने में लिये गये समय के मद्देनजर, बोलीदाता

²¹ मई 2013 में एयरइंडिया बोर्ड ने उक्त हेतु आरएफपी (प्रस्ताव हेतु अनुरोध) जारी करने के लिए नेटवर्क और प्राधिकृत प्रबंधन अनुरक्षित करने के लिए प्रतिस्थापना क्षमता के रूप में 19ए320 यूनिट की लीजिंग परिकल्पना वाली फलीट योजना का अनुमोदन किया। अगस्त 2015 में, 12 वर्षों की लीज अवधि के लिए एनइओ ईजनों के वाले 14 ए320 को लीज के लिए चयनित किया। शेष पांच सीएएलसी से लीज पर लिये गये थे।

सामान्यतः अपनी बोलियां वापस ले लेते हैं जैसा कि तकनीकी मूल्यांकन के बाद दो बोलीदाताओं ने अपनी बोलियां वापस लेने का मामला था। इसके अतिरिक्त, निविदा बोर्ड के अनुमोदन सहित प्रदान की गई थी।

एमओसीए ने उत्तर दिया कि लीजिंग गतिविधियों को कंपनी की कमजोर वित्तीय स्थिति, ईंधन कीमतों में तेजी से वृद्धि के कारण संचालनों की अधिक लागत के कारण घरेलु रूट की संख्या संचालन लागतों को भी पूरा नहीं कर पाई थी आदि के कारण पूरा नहीं किया जा सका था।

निम्नलिखित के संबंध में उत्तर तर्कपूर्ण नहीं था:

सितम्बर 2010 में लीजिंग हेतु दस विमानों के लिए बोर्ड के अनुमोदन के बावजूद, 34 महीनों बाद अगस्त 2013 में निविदा को जारी किया गया था। इतना लंबा विलंब आवश्यकता की दरकार को देखते हुए खरीद प्रक्रिया की अकुशलता को दर्शाता है।

पुराने विमानों की अनुरक्षण लागत नये विमानों के लिए प्रबंधन रिज़र्व हेतु अपेक्षित व्यय के समान होगी यह तर्क पूर्ण नहीं है क्योंकि बोर्ड को प्रबंधन ने इन अलाभकारी पुराने परंपरागत विमान को तुरंत प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता पर बल देते हुए पुराने विमान की बढ़ती उच्च प्रबंधन लागत के बारे में सूचित किया था। इसके अतिरिक्त, पुराने बेड़े के लगातार उपयोग के कारण संकरा ढांचा बेड़े की खराब तैनाती और उपयोग हुआ जैसा कि पैरा 5.4 और 5.5.2 में वर्णन किया गया है।

लेखापरीक्षा ने निविदाकरण प्रक्रिया में कमियों को दर्शाया गया और इस तथ्य को उजागर किया कि एयर लाइन द्वारा की गई लंबी निविदाकरण प्रक्रिया के बाद भी मूल्य की प्रतियोगितात्मक खोज नहीं की गई थी।

4.3.2 एयरबस द्वारा रखरखाव मरम्मत और जांच (एमआरओ) और माल गोदाम सुविधाओं के संबंध में निर्माता द्वारा वचनबद्धता की गैर-पूर्ती

जैसा कि 'भारत में नागर विमानन (2011 का रि. स. 18) पर निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट में उजागर किया गया है, एयरबस इंटर-एलिया से एआईएल विमान के लिए सशक्त मंत्रियों के समूह बैठक के कार्यवृत्त ने प्रोमोटर्स के सहयोग से भारत में एमआरओ सुविधाओं की रचना की मदद के लिए एयरबस की वचनबद्धता को दर्शाया था। अनुमानित निवेश यूएस \$100 मिलियन के थे। एआईएल ने अक्टूबर 2008 में ईएडीएस के साथ (एयरबस इंडस्ट्रीज

की मूल कम्पनी) जेवी समझौता किया था, तथापि सुविधा को स्थापित करने में अब तक कोई प्रगति नहीं हुई थी।

उत्तर में प्रबंधन ने कहा (सितम्बर 2015) के यद्यपि 2007 से 2013 तक की अवधि के दौरान कम्पनी द्वारा प्रयास किए गए हैं; यह एमआरओ की शर्तों पर एयरबस के साथ कोई भी समझौता करने में असफल रहा। कम्पनी ने (नवम्बर 2012) मामले पर एक अंतिम मत लेने के लिए एमओसीए को अनुरोध किया और आगे की कार्रवाई पर एआईएल को सलाह दी।

एमओसीए ने उत्तर दिया कि इस मामले की अन्य सरकारी एजेंसी द्वारा जांच की जा रही थी और इसलिए कोई टिप्पणी नहीं की गई।

तब से सभी विमान को वितरित किया गया है (अंतिम विमान मई 2010 में वितरित किया गया था) हालाँकि एमआरओ सुविधा संस्थापित करने के संबंध एयरबस द्वारा वचनबद्धता पूर्ण नहीं की गई थी। खरीद करार में सक्षम खण्ड की अनुपस्थिति में एआईएल द्वारा कोई विशेष कार्रवाई नहीं की गई। हालाँकि एयरबस ने एमआरओ सुविधा में निवेश के संबंध में अपनी वचनबद्धता को पूर्ण नहीं किया था, एआईएल ने मैसर्स एयरबस को ए-320 विमान के लिए बिक्री मूल्य देने के लिए सहमति जताई।

4.3.3 पुराने विमान का निपटान

जैसा कि नीचे चर्चा की गई है लेखापरीक्षा ने पुराने विमान के निपटान में अधिक विलम्ब पाया।

क. ए-320 विटेंज विमान का निपटान

एआईएल बोर्ड (मई 2009) ने 1989 और 1990 विटेंज के पांच²² पुराने ए-320 विमान के निपटान को अनुमोदित किया। एमओसीए ने फरवरी 2010 में इन ए-320 विमान की बिक्री के लिए इसका अनुमोदन किया था। बाद में बोर्ड ने अन्य तीन ए-320 विमान²³ के निपटान का अनुमोदन किया (15 मार्च 2011) था। वहाँ पर कैनिबलाइजेशन प्रक्रिया के समापन में

²² पांच ए-320 एयरक्राफ्ट मई 2009 में निपटान के लिए निर्धारित किए गए थे वीटी-इपीडी, वीटी-ईपीएल, वीटी-ईपीएल, वीटी-ईपीओ और वीटी-इपीक्यू।

²³ मार्च 2011 में निपटान के लिए निर्धारित तीन ए-320 एयरक्राफ्ट थे वीटी-ईएसए, वीटी-इएसजी और वीटी-इएसके

21 महीनों (नवम्बर 2011) का विलम्ब था और अन्य आठ महीनों का विलम्ब निविदा के निर्धारण में देखा गया था। निविदा अगस्त 2012 में लागू की गई थी। बोलियां 30 अगस्त 2012 में खोली गई थीं किंतु उच्चतम बोली के संबंध में सामग्री प्रबंध विभाग (अभियांत्रिकी) और वित्त विभाग (जनवरी 2013) के बीच असहमति के कारण पुनर्निविदा का निर्णय लिया गया। निविदा के सात राउंड के बाद 31 महीने (अगस्त 2012 से मार्च 2015 तक) के विलम्ब के बाद ₹1.27 करोड़ के कुल मूल्य पर छः विमान का निपटान किया जा सका। इसके अलावा, लगे हुए इंजन के न हटाने के कारण जुलाई 2016 तक दो विमान अब भी गैर निपटान किए पड़े हैं। एआईएल को उस अवधि जिसमें विमान के गैर निपटान रहा था के लिए ₹3.56 करोड़ का बीमा प्रीमियम भुगतान करना पड़ा जिसके विरुद्ध छः विमान के निपटान से यह केवल ₹1.27 करोड़ की राशि की उगाही कर सका।

प्रबंधन ने उत्तर (फरवरी 2016) दिया कि शुरुआती बोली की प्राप्ति के बाद, बिक्री के अनुमोदन के लिए एमएमडी और अभियांत्रिकी विभाग द्वारा कुछ प्रयास किए गए थे किंतु वित्त विभाग सहमत नहीं हुआ। इसके सिवाय, मामला कम्पनी के मुख्यालय में निर्दिष्ट किया गया किंतु कानूनी पक्ष होने के बावजूद निविदा शर्तों के अनुसार फाइलो के निपटान के लिए कोई ठोस निर्णय नहीं लिया गया। परिणामस्वरूप, निविदा रद्द हो गई और उच्चतर आरक्षित मूल्य के साथ बोलियाँ फिर से बुलाई गईं। तथापि, आरक्षित मूल्य से कम मूल्य की प्राप्ति और आरक्षित मूल्यशर्तों के गैर-अनुपालन के कारण पुनः निविदा के प्रयास किए गए।

एमओसीए ने प्रबंधन द्वारा किए गए उत्तर की पुष्टि की।

प्रबंधन का उत्तर अवशिष्ट विमान के निपटान में शामिल विभिन्न विभागों के बीच तालमेल की कमी की ओर इशारा करता है। निपटान में देरी के साथ, एआईएल बीमा लागत को वहन करता रहा जबकि विमान ने हेंगर स्थान अनावश्यक रूप से घेरा हुआ था।

ख. बी-737-200 मालवाहक विमान

एआईएल के निदेशक मंडल ने (सितम्बर 2010) छः बी-737-200 मालवाहक विमान के निपटान को अनुमोदित किया जिसके लिए एमओसीए के अनुमोदन को 8 फरवरी 2011 को बता दिया गया था। चूंकि यह विमान उड़ने की स्थिति में थे, बोर्ड ने इसे प्राथमिकता के साथ चालु हालत में निपटान करने का निर्णय लिया।

जब तक उन्हें चालु बनाने के लिए निविदा निकाली गई (दिसम्बर 2011), छः विमान में से पांच की उड़न योग्यता का प्रमाणपत्र समाप्त हो चुका था। विमान को उड़ने योग्य मानते हुए आरक्षित मूल्य तथापि प्रति विमान ₹3.26 करोड़ (यूएसडी 725,000) पर निश्चित किया गया था।

कम्पनी ने मैसर्स ऐरोथ्रस्ट (मार्च 2012) से यूएसडी 516,500 (51.15 प्रति यूएसडी पर 2.64 करोड़) कुल मूल्य की उच्चतम बोली प्राप्त की थी जो कि आरक्षित मूल्य से बहुत कम थी और इस प्रकार उस पर विचार नहीं किया गया। इसलिए नई बोलियों को आमंत्रित करना प्रस्तावित (15 मई 2012) किया गया। तीन और बार निविदाकरण करने के बाद में, तीन साल बाद ₹1.15 करोड़ (मई 2015) को कुल मूल्य पर निपटाया गया। बिक्री में प्राप्त मूल्य पहले प्राप्त हुई बोली से ₹1.49 करोड़ से कम था।

कम्पनी ने कहा (फरवरी 2016) कि सबसे ऊँची बोली लगाने वाले को अपेक्षित मूल्य का समागम करने के लिए अनुरोध के प्रयास किए गए थे। एक तरफ विक्रेता की ओर से निर्णय लेने में बहुत समय लगा और दूसरी तरफ विक्रेता ने 15 फरवरी 2013 की समाप्ति तिथि उद्धत की जिसे कम्पनी पूरा करने के योग्य नहीं थी चूंकि आवश्यक अनुमोदन नहीं हुए थे। उसके बाद, विक्रेता ने समय सीमा का दावा किया और यह भी कहा कि विमान की परिरक्षण स्थिति स्वीकार्य रूप में नहीं थी। परिणामस्वरूप निविदा रद्द हो गई और नई बोलियाँ आमंत्रित की गईं।

एमओसीए ने कहा कि 6 मालवाहक बी-737 विमान के लिए न्यूनतम आरक्षित मूल्य 1 अप्रैल 2012 तक बुक-मूल्य पर आधारित थे जो कि अधिक था चूंकि कम्पनी ने विमान को मालवाहक विमान में रूपांतरित करने के लिए 2007-08 में अधिकतम राशि व्यय की थी।

चूंकि कम्पनी पुराने विमान के लिए वास्तविक आरक्षित मूल्य का अनुमान लगाने में असमर्थ थी जो कि उड़ने योग्य नहीं थे; इसके बी-737-200 मालवाहक विमान के निपटान के लिए उच्चतम आरक्षित मूल्य निर्धारित किया था। जिसके परिणामस्वरूप ₹1.49 करोड़ की हानि हुई थी और बीमा प्रीमियम (2010-2015 की अवधि के दौरान) के ₹55.95 लाख के भुगतान पर एक अतिरिक्त व्यय हुआ था।

एआईएल के पास चौड़ा और संकरा ढांचा के विमान का बेमेलपन है। जबकि चौड़ा ढांचा के विमानों को ज्यादा दर्शाया गया है, इसके पास पर्याप्त संख्या में संकरा ढांचा के विमान नहीं हैं।

अधिक प्रावधान के कारण विमान को बी-777-200 एलआर की खरीद और बिक्री और तीन बी-777-300 ईआर विमान के प्रतिपादन के संबंध में असमंजस की हानि उठानी पड़ी। इसके अलावा, बी-787 विमान के देर से वितरण ने एयरलाइन की हानियों को संयोजित किया। संविदा की अशक्तता के कारण, एआईएल बोर्डिंग से विलंबित वितरण के कारण वास्तविक हानि का केवल एक भाग ही वसूल सका।

हालाँकि मई 2010 से पहले ही कम्पनी को संकरा ढांचा विमान की अधिक कमी की जानकारी थी, एआईएल ने ए-320 विमान को पट्टे पर देने में विलम्ब किया। 19 विमान की आवश्यकता के प्रति, मार्च 2016 तक कम्पनी केवल पांच विमान ही प्रतिस्थापित कर सकी।

पुराने विमान के निपटान में भी बहुत विलम्ब हुआ। इसके परिणामस्वरूप इन विमान के कम मूल्य की उगाही और अतिरिक्त बीमा प्रीमियम के कारण अतिरिक्त लागत लगी।

