

अध्याय 5: विमान तैनाती और उपयोगिता

विमान प्रचालनों के लिए बेड़े तैनाती और बेड़े उपयोगिता मुख्य निष्पादन सूचक हैं। प्रचालन में डाले गए विमानों की संख्या बेड़े तैनाती होती है जबकि विमान उपयोगिता औसत घंटों की संख्या होती है (प्रत्येक 24 घंटे के दौरान) जब एक विमान वास्तव में उड़ान में होता है। टीएपी (2012) ने एआईएल द्वारा विमान की उपयोगिता के लिए लक्ष्य निर्धारित किए थे। लेखापरीक्षा ने क्षमता तैनाती और चौड़ा और संकरा ढांचे के विमान की उपयोगिता की जांच की और महत्वपूर्ण कमियां देखीं। निष्कर्षों की चर्चा नीचे की गई है:

चौड़ा ढांचा के विमान

5.1 बेड़ा तैनाती

अध्याय-4 में पहले से चर्चा की गयी कि एआईएल द्वारा चौड़ा ढांचा के विमानों का अधिक प्रावधानीकरण ने उनके तैनाती के स्वरूप को प्रभावित किया। जबकि पुराने बी-747-400 और ए-330 की तैनाती बहुत खराब थी, 2013 से 2016 की अवधि में नये अधिग्रहित विमान (बी-777-200 एलआर, बी-777-300 ईआर, बी-787-800) की तैनाती भी 50 प्रतिशत और 80.95 प्रतिशत के बीच तक कम थी। 2010-11 से 2015-16 तक की अवधि में चौड़ा ढांचा के विमान की वास्तविक तैनाती नीचे तालिका में दर्शायी गई है:

तालिका 5.1: चौड़ा ढांचा के विमान की तैनाती का प्रतिशत

विमान का प्रकार	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
बी-777-200 एलआर	93.75	87.50	93.75	62.50	50.00	50.00
बी-777-300 ईआर	66.67	83.33	83.33	79.17	75.00	79.17
बी-787-800	0*	0*	83.33	56.82	76.32	80.95
बी-747-400	50	50	40	30	20	25.00
ए-330	50	50	50	75	#	#

स्रोत: एआईएल द्वारा प्रस्तुत सूचना

*बी-787-800 की उपलब्धता सितम्बर 2012 से प्रारंभ हुआ

#ए-330 पट्टे की समाप्ति पर वापस किया गया

सभी विमान की तैनाती गिरावट की प्रवृत्ति दिखाती है। वास्तव में 2015-16 में उपलब्ध विमान क्षमता का केवल 73 प्रतिशत ही तैनात किया गया था (40 विमान में से 29 तैनात किए गए)। विमान की तैनाती कम रही चूंकि वे, भागों के केनिबलाईजेशन, उपयोगी इंजनों

की गैर-उपलब्धता, घटको/भागों/पुर्जों आदि की पर्याप्त प्रवाह के गैर-रखरखाव जैसाकि नीचे पैराग्राफो में चर्चा की गई है, के कारण अधिक अवधियों के लिए भूमि पर रहे।

प्रबंधन ने कहा (02 फरवरी 2016) कि चौड़ा ढाँचा के विमान की तैनाती केवल बी-747-400 विमान और बी-777-200 एलआर विमान के मामले में कम थी चूंकि उनके प्रचालन की लागत अधिक थी। तीन विमान बी-747-400 वीआईपी प्रचालनों के लिए प्रयुक्त हो रहे थे। प्रति सीट लागत को कम करने के लिए लगभग 300 सीटों के बी-777-200 एलआर विमान के पुनर्विन्यास के लिए योजनाएँ प्रक्रिया में थी और ईंधन के मूल्य गिरने के साथ, कम्पनी ने सैन फ्रान्सिस्को (एसएफओ) के प्रचालन प्रारंभ कर दिए थे।

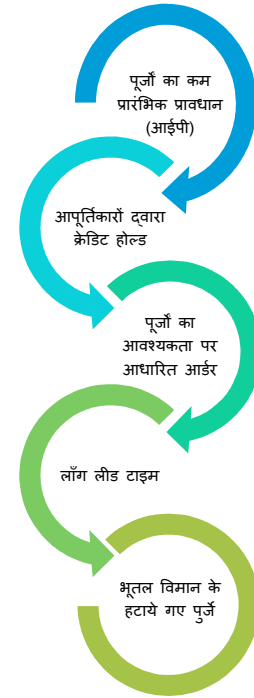
बी-747-400 और बी-777-200 एलआर की उच्च प्रचालन लागत पर प्रबंधन के उत्तर के साथ एक मत होने के साथ, एमओसीए ने कहा कि अब ईंधन मूल्य में कमी के साथ बी-777-200 एलआर प्रचालन में लाये गये।

तथ्य यह रहा कि बी-777-200 एलआर को खरीद के लगभग नौ वर्ष बाद पूर्ण रूप से प्रचालन में डाला गया। एआईएल के विमान के 300 सीटों के पुनर्विन्यास की योजना की समीक्षा इस रूप की सहायता से करनी चाहिए कि बी-777-200 एलआर विमान के प्रचालन की लागत मुख्य तौर पर ईंधन के उच्च मूल्य के कारण थी। चूंकि बी-777-200 एलआर को अब ईंधन के मूल्यों में गिरावट के साथ प्रचालन में डाला गया था, जैसा कि एमओसीए द्वारा बताया गया है, सीटों के लागत लाभ पुनर्विन्यास के विश्लेषण को पुनः करने की आवश्यकता है। आगे, एमओसीए का उत्तर स्वीकार्य नहीं है चूंकि नये विमान बी-777-300 ईआर और बी-787-800 की तैनाती भी सर्वोत्कृष्ट नहीं थी जैसा कि तालिका में दिख रहा है। यद्यपि 2014-15 की तुलना में 2015-16 में मामूली रूप से सुधार हुआ। एमओसीए ने यह भी कहा कि बी-747-400 की बेड़ा तैनाती के लिए विचार नहीं करना चाहिए, बल्कि बी-747-400 बेड़े का एक भाग था और टीएपी प्रोजेक्शन में भी दिखाया गया था। आगे एमओसीए ने अपने उत्तर (30 अगस्त 2016) में कहा कि बी-777-200 एलआर के पुनर्विन्यास का निर्णय लागत कारकों के कारण अनुमोदित नहीं हो सका।

5.2 विमान की ग्राउंडिंग

कम तैनाती का एक कारण था कि विमान को अधिक अवधि के लिए जमीन पर रखा गया था। विमान को साधारण रखरखाव और जांच, सुरक्षा उद्देश्य के लिए डीजीसीए के विशेष निदेशों पर, दुर्घटना मरम्मतों संशोधनों आदि सहित मरम्मतों आदि के लिए जमीन पर रखे जाते हैं। जबकि विमान की ग्राउंडिंग के कुछ कारण एयरलाइन के नियंत्रण से बाहर हैं; अन्य नियंत्रण योग्य और परिहार्य थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एआईएल विमान की ग्राउंडिंग का मुख्य कारण पुर्जों की गैर-उपलब्धता था जिसके परिणामस्वरूप एक विमान से अन्य तक पुर्जों का कैनिबलाइजेशन हुआ जिससे की ग्राउंडिंग अवधि में वृद्धि और उड़ान के घंटों में कमी हुई। कुछ विमान के मामले में, पुर्जों का प्रारंभिक प्रावधान अनुशासित सूची की तुलना में कम था और पुर्जों के आर्डर केवल आवश्यकता पड़ने पर दिए जाते थे। पुर्जों की आपूर्ति के लिए मुख्य निर्माताओं द्वारा क्रेडिट-होल्ड²⁴ और विक्रेताओं द्वारा उपलब्धता की लंबी समय-सीमा ने स्थिति को और बिगाड़ दिया। इसके अलावा, विमान के शोधन के लिए पुर्जों की आवश्यकता परिवर्तित होती रही चूंकि विमान के भागों को कैनिबलाइज्ड किया गया था और अन्य लाइन विमान के लिए उपयोग किया गया था। विव 2010-11 से विव 2015-16 तक की अवधि के दौरान जमीन पर खड़े विमान का प्रतिशत नीचे तालिका में दिया गया है।



24 यदि बकाया भुगतान के कारण एक खाते को क्रेडिट-होल्ड पर रखा जाता है, क्रेडिट पर खाते के सभी आपूर्ति/बिक्रियां को भी होल्ड पर रखा जाता है।

तालिका 5.2 भूतल पर विमान (प्रतिशत में)

विमान का प्रकार	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
बी-777-200 एलआर	6.25	12.50	6.25	37.50	50.00	50.00
बी-777-300 ईआर	33.33	16.67	16.67	20.83	25.00	20.83
बी-787-800	0.00*	0.00*	16.67	43.18	23.68	19.05
बी-747-400	50.00	50.00	60.00	70.00	80.00	75.00
ए-330	50.00	50.00	50.00	25.00	0.00#	0.00#

स्रोत: एआईएल से प्राप्त सूचना, प्रत्येक प्रकार के विमान की संख्या के लिए अध्याय 4 में कृपया तालिका 4.1 देखें।

* बी-787-800 की उपलब्धता सितम्बर 2012 आरम्भ हुआ

ए-330 को पट्टे की समाप्ति पर लौटाया गया

एमओसीए ने तथ्यों की पुष्टि की और प्रबंधन के उत्तर के साथ सहमति की कि ग्राउंडिंग का कारण पुर्जों की कमी थी जिसके परिणामस्वरूप भागों का कैनिबलाइज़ेशन हुआ।

ग्राउंडिंग के कारणों की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा की गई। समीक्षा के परिणाम नीचे दिए गए हैं:

5.2.1 नियमित निर्धारित जांचों/कार्यों के लिए ग्राउंडिंग

विमान रखरखाव कार्यक्रम के अनुसार, विमान को उड़ने योग्य और प्रचालनों के लिए सुरक्षित रखने के लिए नियमित जांच की जाती थी। प्रत्येक जांच श्रेणी में वे कार्य निहित थे जो कि पहले से पैक थे और निर्धारित समय के अनुरूप थे। तकनीकी दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए, कम्पनी ने पहले से ही प्रत्येक प्रकार के विमान की नियमित निर्धारित जांच की योजना बनाई।

5.2.1.1 निर्धारित जांचों/कार्यों में विलम्ब के परिणामस्वरूप विमान की अधिक ग्राउंडिंग

लेखापरीक्षा ने देखा कि नियमित नियत जाँच (2010-16 के दौरान) के समापन में प्रतिमानों/नियोजित अवधि से अधिक समय लगा। इसके अलावा, उसी जाँच और उसी विमान के प्रकार के लिए विभिन्न ग्राउंडिंग अवधियों को देखा गया। नियमित जाँच के लिए बेडा-वार विलम्ब नीचे तालिका में दिया गया है।

तालिका 5.3: नियमित जांचों के लिए बेडा वार विलम्ब

विमान बेडा के प्रकार	अवधि	अवधि के दौरान कुल की गई जांच	टिप्पणी
बी-747-400	2010-16	39	कुल 39 जांचों में से, 1 से 227 दिनों की सीमा के बीच विलम्बन 25 मामलों में देखा गया था (16 मामले 1 से 50 दिनों की सीमा में देखे गए, 5 मामले 51 से 100 दिन और 4 मामले 100 दिनों से अधिक)
बी-777-200 एलआर	2010-16	78	कुल 78 जांचों में से, 1 से 147 दिनों की सीमा के बीच विलम्बन 42 मामलों में देखा गया था (34 मामले 1 से 50 दिनों की सीमा में देखे गए, 2 मामले 51 से 100 दिन और 6 मामले 100 दिनों से अधिक)
बी-777-300 ईआर	2010-16	171	कुल 171 जाँचों में से, 1 से 263 दिनों की सीमा के बीच विलम्बन 70 मामलों में देखा गया था (66 मामले 1 से 50 दिनों की सीमा में देखे गए, 1 मामला 51 से 100 दिन और 3 मामले 100 दिनों से अधिक)
बी-787-800	2010-16	35	कुल 35 जाँचों में से, 1 से 131 दिनों की सीमा के बीच विलम्बन 15 मामलों में देखा गया था (14 मामले 1 से 50 दिनों की सीमा में देखे गए, और 1 मामला 100 दिनों से अधिक)

एआईएल द्वारा नए विमान के क्रय के लिए किये गए आवर्ती वित्तीय लागत (बी-777-200 एलआर और बी-777-300 ईआर) और कंपनी द्वारा वहन किये गये अन्य विमान विक्रय और लीज बैंक के सन्दर्भ में इन विलम्बों को देखे जाने की आवश्यकता है (बी-747-400 और बी-787)। जबकि एयरलाइन ने पट्टा किराया/वित्त लागत का भुगतान किया था, विमान अपनी अधिप्राप्ति के उद्देश्य को कम करते हुए ग्रांडिग हो रहे थे। इस खाते पर एआईएल द्वारा वहन किए गये निष्फल व्यय ₹92.96 करोड़ था (2010-2016)।

प्रबंधन ने इस तथ्य को स्वीकार किया था कि विमान दीर्घावधि के लिए ग्रांडिग रहे और कहा कि अतिरिक्त ग्रांडिग मुख्य रूप से पुर्जों की अनुपलब्धता के कारण और कभी-कभी वीवीआईपी विमान के लिए श्रमशक्ति के परिनियोजन के कारण हुई थी।

एमओसीए (30 अगस्त 2016), प्रबंधन के विचारों से सहमत था, आगे कहा कि बी-747-400 और बी-777-200 एलआर विमान के संबंध में जांच को करने में अधिक विलम्ब हो रहा है जो निर्धारित संचालन के लिए मुख्य रूप से प्रयोग नहीं किये जा रहे थे और बी-777-300 ईआर और बी-787-800 के संबंध में जांच में विलम्ब कम था। इसके अतिरिक्त,

केनिबलाइजेशन के संबंध में कोई भी विमान ग्राउंड पर नहीं थे और सभी विमान उड़ान पर थे।

एमओसीए का उत्तर तर्कसंगत नहीं था जैसा कि 2015-16 के दौरान बी-787-800 विमान जांच में विलम्ब 1 से 131 दिनों के बीच था और बी-777-300 ईआर विमान के संबंध में 1 से 57 दिनों का था। बी-747-400 विमान के संबंध में विलम्ब 1 से 227 दिनों के क्रम में था। इसके अतिरिक्त, 2015-16 के दौरान वीटी-एएनडी, वीटी-एएनजे, वीटी-एएनएच और वीटी-एएलएस विमान दो महीनों से अधिक के लिए ग्राउंडिड थे।

5.2.1.2 छः महीनों से अधिक के लिए विमान की ग्राउंडिंग

लेखापरीक्षा में दीर्घावधि तक ग्राउंडिंग के उदाहरणों को देखा है, अर्थात् छः महीनों से अधिक अवधि के लिए। इन दीर्घावधियों के दौरान जब विमान ग्राउंड पर थे, उनके पुर्जें केनिबलाइज किए गये, जिसके कारण ग्राउंडिंग अवधि आगे बढ़ रही थी। उस अवधि के लिए जब विमान ग्राउंड पर खड़े रहे थे, एयरलाइन ने वित्त प्रभार (स्वामित्व वाले विमान के लिए) और पट्टा किराये (पट्टे पर विमान के लिए) का भुगतान करना जारी रखा। 2010-11 से 2015-16 की अवधि के दौरान छः महीने से अधिक के लिए ग्राउंडिंग के उदाहरण नीचे तालिकाबद्ध हैं:

तालिका 5.4: छः महीनों से अधिक के लिए ग्राउंडिड विमान

विमान/बेडा के प्रकार	विमान	ग्राउंडिंग के कारण	ग्राउंडिंग की अवधि और प्रतिशत	वित्तीय लागत (₹ करोड़ में)	पट्टा किराया (₹ करोड़ में)
बी-747-400	वीटी-ईएसएन	सी-जांच और इसके अतिरिक्त केनिबलाइजेशन	8 जुलाई 2013 से मार्च 2016 (46 प्रतिशत)	--	208.74
	वीटी-ईएसओ	सी-जांच और इसके अतिरिक्त केनिबलाइजेशन	फरवरी 2012 से जून 2012, जून 2013 से अगस्त 2013 और अप्रैल 2014 से जुलाई 2014 (18 प्रतिशत)	--	44.73
बी-777-200 एलआर	वीटी-एएलएच	पी और सी जांच*	17 जनवरी 2012 से 9 अप्रैल 2012 और 10 अगस्त 2012 से 9 फरवरी 2015 (49 प्रतिशत)	90.59	--
	वीटी-एएलजी	विक्रय विमान की पुनर्वितरण की सुविधा के लिए	14 अप्रैल 2014 से 24 नवम्बर 2015 (24 प्रतिशत)	72.72	--

विमान/बेडा के प्रकार	विमान	ग्रांडिंग के कारण	ग्रांडिंग की अवधि और प्रतिशत	वित्तीय लागत (₹ करोड़ में)	पट्टा किराया (₹ करोड़ में)
बी-777-300 ईआर	वीटी-एएलआर	सी-जांच	17 सितम्बर 2012 से 19 जून 2013 (14 प्रतिशत)	10.19	--
बी-787-800	वीटी-एएनआई	बोर्डिंग विश्वस्तता संशोधन योजना और इसके अतिरिक्त पुर्जे बदलना	23 अप्रैल 2014 से 14 फरवरी 2015 (34 प्रतिशत)	--	58.63
	वीटी-एएनडी	बोर्डिंग विश्वस्तता संशोधन योजना और इसके अतिरिक्त अनेक पुर्जे बदलना	01 जनवरी 2015 to 26 नवम्बर 2015 (26 प्रतिशत)	--	66.84
कुल				173.50	378.94

स्रोत: एआईएल/इंजीनियरिंग से डाटा

*सी-जांच: 10000 फ्लाइटिंग घंटे और 24 महीने जो भी पहले आता है।

पी' चेक' 2000 फ्लाइटिंग घंटों से अधिक और 240 दिन जो भी पहले आता है।

(वीटी-एएलएच वीटी-एएलजी, पीटी-एएलआर, वीटी-एएनआई और वीटी-एएनडी के संबंध में विमान। ग्रांडिंग की गणना का प्रतिशत सेवा में उनके आगमन अवधि से है। 2010 से 2016 की अवधि के लिए वीटी-ईएसओ और वीटी-ईएसएन के संबंध में विमान की ग्रांडिंग का प्रतिशत)

एमओसीए प्रबंधन के विचार के साथ सहमत थी और बताया (30 अगस्त 2016) कि विलम्ब मुख्य रूप से विभिन्न कारणों से उत्पन्न होने वाली पुर्जों की अनुपलब्धता के कारण थे।

5.2.2 विमान संबंधित समस्याओं के कारण बी-787-800 विमान की उप-इष्टतम परिनियोजन

लेखापरीक्षा में बी-787-800 विमान परिनियोजन को उप-इष्टतम पाया गया। उप-इष्टतम परिनियोजन के कारणों की नीचे चर्चा की गयी हैं।

5.2.2.1 बैटरी समस्याओं के कारण बी-787-800 विमान की अनियोजित ग्रांडिंग

एआईएल ने मैसर्स बोर्डिंग से 27 बी-787-800 विमानों के बेडे का आदेश (दिसम्बर 2005) दिया था, इन विमानों की पहली डिलीवरी सितम्बर, 2008 में किया जाना था। विभिन्न तकनीकी कारणों की वजह से, पहले छः विमान चार वर्ष बाद डिलीवर किये थे (सितम्बर 2012 से दिसम्बर 2012 में)। ये सभी छः विमान लिथियम आयन-बैटरी में खराबी की सूचना के कारण चार महीने से अधिक समय के लिए (17 जनवरी 2013 से 4 जून 2013) उनके सम्मिलित होने के तुरंत बाद ही ग्रांडिंग करना पड़ा था। इन विमान के ग्रांडिंग पर खडे

रहने के कारण एयरलाइन को 19 सप्ताह के लिए ₹527 करोड़ (95.95 मिलियन यूएसडी एआईएल द्वारा अनुमान आधार पर) की अनुमानित राशि की हानि हुई है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि क्रय अनुबंध में निहित तकनीकी खराबी के मामलों में निर्माता पर दंड लगाने के लिए कोई प्रावधान सम्मिलित नहीं किया गया था। वास्तव में, क्रय अनुबंध निर्दिष्ट करता है कि मैसर्स बोर्डिंग तद उपरान्त विमान में किसी भी खराबी के कारण और उपयोग न होने के कारण और अन्य खराबी, राजस्व लाभ के लिए जिम्मेदार नहीं होगा। इस प्रकार, मैसर्स बोर्डिंग एआईएल को मुआवजा देने के लिए किसी भी संविदात्मक बाध्यता नहीं रखता था।

एआईएल ने 50 मिलियन यूएसडी के मुआवजे का दावा किया था। लंबी वार्ता के पश्चात, मैसर्स बोर्डिंग 24 मिलियन यूएसडी का नकद रूप में और 3.4 मिलियन यूएसडी विलम्ब शुल्क माफी के रूप में एआईएल के अतिरिक्त खाते में भुगतान करने के लिए सहमत हो गया था। एआईएल मैसर्स बोर्डिंग से अपने दावे को वसूलने में विफल रहा।

प्रबंधन ने उत्तर दिया था (02 फरवरी 2016) कि मैसर्स बोर्डिंग ने मुआवजा बढ़ाने से मना कर दिया था क्योंकि यह समझौते के दायरे में नहीं था और शेष राशि का भुगतान करने में विलम्ब को स्वीकार कर उस समय तक वितरित विमान के प्रति संतुलित राशियों के भुगतान पर ब्याज शुल्क की माफी के द्वारा उनको एआईएल के साथ समायोजित किया गया था।

एमओसीए ने भी कहा (30 अगस्त 2016) था कि क्रय समझौते में निर्माता पर दंड लगाने का कोई प्रावधान सम्मिलित नहीं था और एआईएल बातचीत करने और 24 मिलियन यूएसडी प्राप्त करने में सक्षम था।

उत्तर निष्कर्ष की पुष्टि करता है कि क्रय समझौते में विशिष्ट प्रावधान की अनुपस्थिति में, अल्प रियायत एक विशेष व्यापार विचार के रूप में प्राप्त की जा सकती है। इस दौरान, एआईएल को विमान में यांत्रिक दोष के कारण, अनियोजित ग्राउंडिंग के कारण पर्याप्त व्यय वहन करना पड़ा था, जो मैसर्स बोर्डिंग के डिजाइन की एक कमी के कारण था।

5.2.2.2 बी-787-800 विमान के परिचालन के दौरान तकनीकी बाधा का सामना करने के कारण ग्राउंडिंग

ड्रीमलाईनर (बी-787-800) विमान को एआईएल के वर्कहार्स के रूप में चिन्हित किया गया (सितम्बर 2011) था। यद्यपि विमान को एआईएल विमान बेड़े में इसके सम्मिलित होने से ही लगातार तकनीकी बाधा का सामना करना पड़ा था।

तकनीकी खराबी के कारण, बी-787-800 विमान 2013 में 274 घंटों के लिए खड़े रहे (जनवरी से दिसम्बर 2013) थे। यह मार्च 2016 तक 1464 घंटों तक बढ़ गयी थी (जनवरी 2015 से मार्च 2016)। लेखापरीक्षा में पाया गया कि इन समस्याओं में से कुछ एक पुनरावर्ती प्रकृति की थी। जैसाकि उस समय विमान 48 महीने की वारंटी अवधि के अन्तर्गत थे, मैसर्स बोईंग द्वारा मरम्मत के कार्य निःशुल्क किये गये थे। तथापि, विमान की अनिर्धारित ग्राउंडिंग के कारण कंपनी का नुकसान जारी रहा। तकनीकी खराबी की बढ़ती घटनाओं को ध्यान में रखते हुए, लेखापरीक्षा की राय है कि, इन विमान के लिए भविष्य में पर्याप्त कवरेज सुनिश्चित करने के लिए वारंटी अवधि को विस्तार देना एक मजबूत मामला था।

प्रबंधन ने बताया था (02 फरवरी 2016) कि बी-787-800 के घटकों की विश्वसनीयता में कमियों पर नियंत्रण करने के लिए, एयर इंडिया मैसर्स बोईंग के साथ रोटेबल एक्सचेंज प्रोग्राम में सम्मिलित हुई थी।

एमओसीए ने (30 अगस्त 2016) अपने उत्तर में कहा था कि एआईएल जुलाई 2016 से रोटेबल एक्सचेंज प्रोग्राम में सम्मिलित हुई और मैसर्स बोईंग ने पुर्जों की वारंटी विस्तारित की थी जो अधिकांशतः असफल रहे थे।

लेखापरीक्षा में पाया गया था कि बी-787-800 विमान के संबंध में विस्तारित वारंटी समझौता अभी भी विचार विमर्श में है और एआईएल द्वारा अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है। एआईएल द्वारा रोटेबल एक्सचेंज²⁵ प्रोग्राम पर जुलाई 2016 में हस्ताक्षर किये गये थे। इस कार्यक्रम के लाभों की भविष्य के लेखापरीक्षाओं में समीक्षा की जायेगी।

²⁵ रोटेबल एक्सचेंज का अर्थ एआई ने यू/एस एलआरयू के 787 विमान को हटाने के समर्थन के लिए एक समझौते पर हस्ताक्षर किये थे जिसमें बोईंग बी-787 विमान के सूचारू परिचालन के लिए अपने रोटेबल एक्सचेंज इन्वेंटरी के लिए अधिगम उपलब्ध करायेगा

5.3 विमान की उपयोगिता

विमान की उपयोगिता, तैनाती के बाद भी उप-इष्टतम पाया गया था जैसा नीचे विस्तृत रूप में दिया गया है।

अ. घंटों के संदर्भ में विमान की उपयोगिता

टीएपी में (2012) 24 घंटे की अवधि के अन्तर्गत घंटों के मामले में विमान की उपयोगिता के लिए एआईएल का लक्ष्य निर्धारित किया था। लेखापरीक्षा में लक्षित उपयोगिता की तुलना वास्तविक उपयोगिता की तुलना 2011-12 से 2015-16 की अवधि के दौरान की थी। विश्लेषण का परिणाम नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 5.5: योजित बनाम उपयोगिता के वास्तविक घंटे

वर्ष	2011-12		2012-13		2013-14		2014-15		2015-16	
	योजना- बद्ध	वास्त- विक	योजना- बद्ध	वास्त- विक	योजना- बद्ध	वास्त- विक	योजनाबद्ध	वास्त- विक	योजना- बद्ध	वास्त- विक
बी-747- 400	7.33	8.90	7.33	8.90	0	5.41	0	2.49	0	2.97
बी-777- 200	15.00	14.50	15.00	14.50	15.00	8.75	15.00	2.04	15	6.89
बी-777- 300	14.00	14.20	14.00	14.20	14.00	12.31	14.00	12.52	14	11.78
बी-787- 800	9.00	0.00	12.00	7.30	13.00	12.45	13.00	12.94	13	12.07

स्रोत: टीएपी और एआईएल द्वारा दी गयी सूचना।

कम उपयोगिता की लेखापरीक्षा विश्लेषण आगे निम्नलिखित सूचित करते हैं-

- **बी-747-400:** ये विमान पुराने हो रहे थे जिससे ₹1566.64 करोड़ की संचालन हानि 2010 से 2016 के अवधि के दौरान क्षमता कम करने के कारण हुई थी। इसके अतिरिक्त, ये विमान लगभग 32 महीनों तक खड़े हे थे और उस अवधि के लिए जब विमान किराये पट्टे पर थे इससे ₹253.47 करोड़ के व्यय को वहन किया गया (अप्रैल 2010 से मार्च 2016)।
- **बी-777-200 एलआर:** कंपनी ने इन विमानों को दिल्ली-सेनफ्रॉस्सिको मार्ग पर दिसम्बर 2015 से उपयोग करना प्रारम्भ किया था इसके अतिरिक्त दिल्ली-रियाद क्षेत्र में इन विमानों का संचालन किया गया। अलाभकारी होने के कारण, 2011-12 से 2014-15 के

दौरान इनकी उपयोगिता में कमी हुई थी और 2013-14 के दौरान पांच विमान का विक्रय हुआ था। इन विमान की उपयोगिता में सुधार केवल 2015-16 में हुआ था, लेकिन अभी भी टीएपी द्वारा तय किये गये लक्ष्य से कम था। उपयोगिता में सुधार करने में अधिप्राप्ति की तिथि से दिसम्बर 2015 तक कंपनी को एक लंबा समय लगा था।

- **बी-777-300 ईआर:** जैसाकि एआईएल के पास उसकी आवश्यकता से अधिक संख्या में विमान थे, इन विमान की उपयोगिता टीएपी लक्ष्य से कम थी। वे कम दूरी वाले मार्गों पर संचालित किए जा रहे थे जिसके परिणामस्वरूप इसके परिचालन में उच्च लागत आ रही थी। इन विमान में से एक वीटी-एएलआर नौ महीनों तक खड़ा रहा था जैसे इस रिपोर्ट के पैरा 5.2.2.2 में निर्दिष्ट किया गया था।
- **बी-787-800:** आदेशित 27 विमान में से 21 बी-787-800 विमान मार्च 2016 तक प्राप्त हो गए थे, परिणामस्वरूप 2011-12 से 2012-13 की अवधि के दौरान टीएपी लक्ष्य को प्राप्त नहीं किया जा सका था। 21 विमान में से एआईएल ने रोटेशन के आधार पर केवल 19 विमान का उपयोग किया था (ग्रीष्म अनुसूची 2016)। विमान के अधिग्रहण के लिए परियोजना रिपोर्ट के अनुसार (मई 2005) बी-787-800 विमान की उपयोगिता का लक्ष्य 14.2 घंटे था। जबकि कंपनी टीएपी लक्ष्य के 13.00 घंटों के संबंध में 12.94 घंटों की उपयोगिता को प्राप्त कर सकी थी, यह परियोजना रिपोर्ट में निर्धारित 14.2 घंटे के अनुमानित लक्ष्य हासिल नहीं कर पाई थी। दो विमान वीटी-एएनआई और वीटी-एएनडी लंबी अवधि के लिए खड़े रहे थे जैसा पैरा संख्या 5.2.1.2 में संदर्भित किया गया है। इसके अतिरिक्त, कंपनी ने इसमें से कुछ विमान को लघु अवधि दो से चार घंटों के घरेलू और क्षेत्रीय मार्गों पर उपयोग किया यद्यपि यह लंबी दूरी की उड़ान के लिए अनुकूलित और डिजाइन किए गए थे।

बी-777-300 ईआर और बी-787-800 की उपयोगिता 2015-2016 के दौरान और भी कम हो गई थी। बी-787-800 की उपयोगिता 2015-16 में 12.94 घंटों से 12.07 घंटे तक कम हो गई और बी-777-300 12.52 घंटों से 11.78 घंटे तक कम हो गई जैसा तालिका 5.5 में दर्शित है। टीएपी लक्ष्यों के अनुसार इन विमान की उपयोगिता में सुधार नहीं हुआ था।

एमओसीए ने बताया था (30 अगस्त 2016) कि बी-747-400 विमान का परिचालन उच्च परिचालन लागत के कारण अलाभकारी था और मुख्य रूप से वीआईपी परिचालन के लिए प्रयोग किया जाता है और इसे सरकार का समर्थन प्राप्त है। बी-777-200 एलआर विमान को

सेनफ्रांसिस्को मार्ग पर परिचालन के लिए लगाया गया जिसने विमान की उपयोगिता को बढ़ाया। बी-777-300 ईआर को बहुत सी घटनाओं का सामना करना पड़ा और बी-787-800 विमान मुख्य रूप से पुर्जो के अभाव में खड़ा रहा ।

ब: सीट किलोमीटर के संदर्भ में विमान की उपयोगिता

उपलब्ध सीट किलोमीटर (एसकेएम) एक एयरलाइन की यात्री वाहन क्षमता का एक मानदंड है यह एक विमान में उपलब्ध सीटों की संख्या को उसके द्वारा उड़ान भरे हुए किलोमीटर की संख्या से गुणा करके परिभाषित किया जाता है। टीएपी (2012) में कंपनी के लिए एसकेएम लक्ष्य को नियत किया था। टीएपी में सीट के लक्ष्य की तुलना में वास्तविक उपलब्धि को नीचे दिया गया है:

तालिका 5.6: लक्ष्यों की तुलना में एसकेएम* की उपलब्धि

(एसकेएम मिलियन किलोमीटर में)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
टीएपी लक्ष्य	25138	27919	35475	38374	41146	47175
एसकेएम उपलब्धि	25065	25173	19960	25642	30625	32607
कमी	73	2746	15515	12732	10521	14568
कमी प्रतिशत	0.29	9.84	43.74	33.18	25.57	30.88

स्रोत: एआईएल/वित्त द्वारा डाटा

*एसकेएम डाटा में बी-747-400, बी-777-200 एलआर, बी-777-300 ईआर और बी-787-800 का एसकेएम सम्मिलित है

उपलब्धि की तुलना में लक्ष्य का विश्लेषण इस प्रकार से इंगित किया जाता है:

- कंपनी एसकेएम लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सकी। 2010-11 से 2015-16 की अवधि के दौरान एसकेएम की कमी में 0.29 से 30.88 प्रतिशत की वृद्धि हुई। 2015-16 के दौरान बी-777-300 ईआर विमान और बी-787-800 विमान के एसकेएम और घट गए ।
- परिकल्पित 16 बी-787-800 के स्थान पर 21 बी-787-800 विमान के सम्मिलित करने के बावजूद, टीएपी के एसकेएम लक्ष्यों को प्राप्त नहीं किया जा सका था।

प्रबंधन ने अपने उत्तर 02 फरवरी 2016 में कहा था कि एआईएल को पुर्जो की अनुपलब्धता, बी-787-800 विमान में गड़बड़ी की घटनाओं में वृद्धि, कॉकपिट और कैबिन चालकदल की कमी और बी-747-400 के समान कुछ प्रकार के विमान के लिए कुछ विशेष

मार्गों पर परिचालन की उच्च लागत जैसी कमियों का सामना करना पड़ा। प्रबंधन ने आगे बताया था कि एएसकेएम भविष्य में सुधार के लिए विभिन्न उपायों को किया जाएगा।

एमओसीए ने (30 अगस्त 2016) बताया कि यह एएसकेएम के साथ विमान में वृद्धि की तुलना करना उचित नहीं था जबकि उन्होंने स्वीकार किया था कि बेड़े में और अधिक विमान के प्रारम्भ के साथ एएसकेएम में वृद्धि की गयी है। एमओसीए ने आगे बताया था कि एएसकेएम में कटौती मुख्य रूप से उच्च परिचालन लागत के संबंध में बी-747-400 और बी-777-200 के कम उपयोगिता के कारण थी।

यद्यपि यह देखा गया कि बी-777-300 ईआर विमान के एएसकेएम भी वित्तीय वर्ष 2015-16 के दौरान कम थे। इसके अतिरिक्त, एमओसीए ने यह तथ्य स्वीकार किया था कि बी-747-400 और बी-777-200 एलआर विमान की उच्च परिचालन लागतें थीं और बी-787-800 विमान में प्रशिक्षित पायलटों की पर्याप्त संख्या नहीं थी। कंपनी विमान की निर्धारित डिलीवरी से अवगत थी और इसकी परिचालन आवश्यकताओं के लिए योजना की आवश्यकता थी। प्रबंधन का उत्तर निम्न एएसकेएम के लिए कारणों को स्पष्ट करता है।

5.3.1 बी-787-800 विमान के अधिक भार से उसकी लाभप्रदता पर प्रतिकूल प्रभाव

21 बी-787-800 विमान को जून 2015 तक एआईएल बेड़े में सम्मिलित किया गया। विमान की प्राप्ति पर, यह देखा गया कि खाली विमान का भार दस टन से अधिक था परिणामस्वरूप अतिरिक्त ईंधन की खपत हो रही थी। एआईएल ने अतिरिक्त ईंधन की खपत पर 400 मिलियन यूएसडी की हानि होने की संभावना की गणना की (27 विमान जिसमें प्रत्येक के 20 वर्षों की परिचालन अवधि के लिए)। यद्यपि अतिरिक्त ईंधन खपत के लिए पुनः प्राप्ति करने योग्य क्षतिपूर्ति को, अधिप्राप्ति संविदा के अनुसार, निष्पादन की गारंटी के स्तर की चूक के एक परिणाम के रूप में, पांच वर्षों के लिए प्रति वर्ष प्रत्येक विमान के लिए 80,000 यूएसडी पर कैप किया गया। इस प्रकार, 27 विमान के लिए निष्पादन गारंटी खण्ड के उल्लंघन से उत्पन्न होने वाली अधिकतम क्षतिपूर्ति 10.8 मिलियन यूएसडी होगा जो इस खाते पर एयरलाइन की हानि को कवर नहीं करेगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि विमान के भार में वृद्धि के लिए (एमटीओडब्लू)²⁶ एआईएल को भुगतान किये जाने वाले विशिष्ट क्षतिपूर्ति के लिए एक खण्ड उसी कंपनी मैसर्स बोर्डिंग के साथ बी-777-200 एलआर के लिए क्रय समझौते में सम्मिलित किया गया था। यद्यपि, यह खण्ड, बी-787-800 के लिए संविदा में सम्मिलित नहीं किया गया था और इसलिए अतिरिक्त क्षतिपूर्ति के लिए दावा कंपनी द्वारा लागू नहीं किया जा सका।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मैसर्स बोर्डिंग ने क्षतिपूर्ति की सीमा पर बातचीत करने के लिए मना कर दिया था लेकिन अच्छी आस्था में बातचीत का प्रस्ताव दिया था। मामले को सीसीईए को प्रस्तुत किया गया जिसने निर्देशित किया कि इस मामले को कानून और न्याय मंत्रालय और अधिकारियों के एक अधिकार प्राप्त समूह को भेजे जिसे इस विषय पर बातचीत करने के लिए गठित किया गया था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि बातचीत करने के लिए छः महीनों की समावधि को पहले ही दो बार 18 महीने और बाद में 30 महीनों के लिए विस्तारित किया गया था।

प्रबंधन ने उत्तर (02 फरवरी 2016) दिया कि विलंब निपटान समझौते से निष्पादन गारंटी समस्या को पृथक करते समय, एआईएल ने निष्पादन गारंटी में चूक के समाधान के लिए समय सीमा शुरूआती छः महीनों से 18 महीने तक बढ़ाई एवं 14 बी-787 विमान की पर्याप्त निष्पादन डाटा की उपलब्धता पर विचार के अनुपालन की सीमा का आकलन करने के लिए और 20 बी-787 विमान की डिलीवरी की समय सीमा को बढ़ाया था। यह भी कहा गया कि बोर्डिंग ने एक बैठक में स्वीकार किया (19 अक्टूबर 2015) कि बी-787-800 विमान का प्रदर्शन आश्वासन से निम्न स्तर का था और एआईएल तीन बी-777-300 ईआर विमान की भविष्य में डिलीवरी में उपयुक्त छूट के द्वारा क्षतिपूर्ति प्रदान करेगा। यह भी कहा गया कि बाद के विमान के भार में चिन्हित कमी देखी गयी थी। इसलिये, क्षतिपूर्ति का कोई अंतिम आंकड़ा अभी तक मैसर्स बोर्डिंग के पास नहीं था।

एमओसीए ने बताया था कि (30 अगस्त 2016) सभी समझौते प्रतिष्ठित अन्तरराष्ट्रीय वैधानिक फर्मों द्वारा पुनरीक्षित किये गये थे और विमान निर्माताओं को मानक विक्रय समझौते से हटाया नहीं गया था। बोर्डिंग के साथ बैठके आयोजित की गयी थी और कंपनी अतिरिक्त क्षतिपूर्ति निकाल सकती थी। भारत सरकार की दीर्घ वार्तालाप द्वारा अतिरिक्त

²⁶ एमटीओडब्लू: निर्माता डिजाइन टेक-ऑफ भार-227-930 टन

क्षतिपूर्ति निकालने में सक्षम रही और क्रय समझौते के अन्तर्गत फ्यूल बर्न गारंटी रहित कुल क्षतिपूर्ति 71 मिलियन यूएसडी निकाली गई।

यह ध्यान में रखना प्रासंगिक है कि अधिप्राप्ति संविदा में क्षतिपूर्ति को लागू करने के लिए पर्याप्त सुरक्षित उपाय नहीं था। इस प्रकार कंपनी को बातचीत का सहारा लेना पड़ा था। बोर्ड की 28 मई 2012 में आयोजित 46वीं बैठक में निष्कर्ष निकाला गया कि बोर्डिंग के साथ क्षतिपूर्ति के निपटारे के लिए एक उपधारा सम्मिलित करने की आवश्यकता एवं विवादों के समाधान के लिए उपयुक्त मध्यस्थता उपधारा के साथ निष्पादन गारंटी को प्रारंभ किया जाना आवश्यक था। अतः कंपनी को समझौते पर हस्ताक्षर करने के समय नई मध्यस्थ उपधारा की आवश्यकता महसूस हुई।

संकरा ढांचा विमान

संकरा ढांचा विमान के परिनियोजन से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष;

5.4 विद्यमान क्षमता का परिनियोजन

5.4.1 विमान की ग्राउंडिंग और परिनियोजन:

यद्यपि संकरा ढांचा (एनबी) विमान की कमी बहुत अधिक थी, 2010 से 2016 की इस अवधि के दौरान उपलब्ध संकरा ढांचा बेड़े का परिनियोजन संतोषजनक से भी कम था। वर्ष 2010-11 से 2015-16 के दौरान उपलब्ध ए-320 फैमली विमान का परिनियोजन विवरण नीचे दर्शाया है:

तालिका 5.7 परिनियोजन और ग्राउंडिंग विमान का प्रतिशत

विमान के प्रकार	2010-11		2011-12		2012-13		2013-14		2014-15		2015-16	
	उपयो गिता	ग्राउंडिंग	उपयो गिता	ग्राउंडिंग	उपयो गिता	ग्राउंडिंग	उपयो गिता	ग्राउंडिंग	उपयो गिता	ग्राउंडिंग	उपयो गिता	ग्राउंडिंग
ए-319	88.33	11.67	89.67	10.33	87.13	12.87	84.21	15.79	88.64	11.36	89.36	10.64
ए-320	78.57	21.43	85.71	14.29	80.55	19.45	80.55	19.45	72.50	27.50	78.33	21.67
ए-321	93.15	6.85	89.40	10.60	92.10	7.90	91.85	8.15	88.55	11.45	88.35	11.65
कुल ए-320 फैमली	85.88	14.12	88.31	11.69	86.82	13.18	85.61	14.39	83.40	16.60	85.37	14.63

स्रोत: एआईएल/इंजीनियरिंग से प्राप्त डाटा

निगरानी समिति ने नवंबर 2012 में आयोजित बैठक में निर्देश दिया कि समय के किसी बिंदु पर एनबी बेडे की ग्रांडिंग 5 प्रतिशत से अधिक नहीं होनी चाहिए। यद्यपि 11.69 प्रतिशत से 14.63 प्रतिशत विमान 2010-11 से 2015-16 की अवधि के दौरान पूर्ण को कैनिबलाईजेशन तथा इंजन की अनुपलब्धता, फ्लोट की गैर-अनुरक्षण/उपकरणों/पुर्जों इत्यादि फ्लोट की गैर-अनुरक्षण के कारण खड़े रहे थे। वास्तव में, 2012-13 से 2015-16 की अवधि के दौरान संकरा ढांचे बेडे का परिनियोजन साल दर साल कम होता रहा था।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (फरवरी 2016) कि 62 विमान में से, तीन विमान ने 60000 उड़ान घंटे के अपने डिजाइन सर्विस गोल (डीएसजी) को पूरा किया था और एयरबस प्रमाण पत्र के लिए ग्रांडिंग करने पड़े थे। इसके अतिरिक्त, लगभग 13 विमान ऐसे थे जो 20 वर्षों से अधिक पुराने थे। इस प्रकार, अवधि जांच जिसके लिए सक्रिय बेडे का लगभग पांच प्रतिशत सर्वदा ग्रांडिंग रहेगा पर विचार करते हुए ग्रांडिंग का प्रतिशत प्रतिकूल नहीं था और इसके अतिरिक्त, निविदा के माध्यम से विमान की गैर-उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए, इन पुराने विमान को पुनर्जिवित किये जाने का निर्णय लिया गया था। पुर्जों की अनुपलब्धता, वी-2500 इंजनों की सीमित उत्पादन, वित्तीय संकट और आपूर्तिकर्ताओं द्वारा क्रेडिट होल्ड के कारण इसमें अत्यधिक समय लगा था। निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार विमान की आवश्यकता पर इसने प्रतिकूल प्रभाव डाला था। इसके अतिरिक्त, सीएफएम इंजन ओवरहाल सुविधा के उन्नयन के लिए लगभग 41 मिलियन यूएसडी के आवंटन के बावजूद वित्तीय संकट के कारण देरी हुई थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है जैसाकि बेडे की उम्र के बढ़ने के तथ्य का प्रबंधन को ज्ञान था। यह तक कि, प्रबंधन को निविदा प्रक्रिया में कठिनाई के होने के विषय में पता था और यह भी तथ्य है कि क्लासिक ए-320 विमान अनार्थिक थे और सितम्बर 2010 में विमान को बदलने की आवश्यकता थी, अगस्त 2013 में विलम्ब से निविदा जारी की गयी थी। यद्यपि 43 ए-320 समूह विमान के अधिग्रहण के लिए क्रय समझौता फरवरी 2006 में किया गया था, प्रबंधन सीएफएम इंजन के इन-हाऊस ओवरहाल सुविधा के उन्नयन के लिए अपनी आवश्यकता को प्राथमिकता देने में विफल रहा और छः वर्षों से अधिक का समय लिया था। ए-319 और ए-321 बेडे के परिनियोजन, जो नवीन सम्मिलित किया गया था, यह भी लक्षित स्तरों से नीचे था।

5.4.2 नियमित निर्धारित जांच/कार्यों के लिए ग्राउंडिंग

2010-11 से 2015-16 की अवधि के दौरान की गयी निर्धारित जांच/कार्यों के विवरण नीचे दिये गये हैं:

तालिका 5.8: नियमित निर्धारित जांच/कार्य (2010-16)

विमान/बेड़े	अवधि	अवधि के दौरान की गयी कुल जांच	जांच की स्थिति
ए-319	जनवरी 2011 ²⁷ से मार्च 2016	554	554 जांच में से, 1 से 50 दिनों के विलम्ब के लिए वहां 140 मामले थे, 51 से 100 दिनों के 5 मामले थे, 100 दिनों से अधिक के विलम्ब के लिए वहां 5 मामले थे।
ए -320	अप्रैल 2010 से मार्च 2016	549	549 जांचों में से, 1 से 50 दिनों के विलम्ब के वहां 186 मामले थे, 51 से 100 दिनों के वहां 7 मामले थे, 100 दिनों से अधिक के विलम्ब के वहां 7 मामले थे
ए -321	अप्रैल 2010 से मार्च 2016	608	608 जांचों में से, 1 से 50 दिनों के विलम्ब के वहां 64 मामले थे, 51 से 100 दिनों के वहां 5 मामले थे, 100 दिनों से अधिक के विलम्ब के वहां 7 मामले थे।

स्रोत: एआईएल/इंजीनियरिंग द्वारा प्रस्तुत डाटा

जांच को पूरा करने में विलम्ब के मुख्य कारणों में महत्वपूर्ण पूर्जों, घटकों और इंजन आदि की अनुपलब्धता की ओर पूर्जों की केनिबलाईजेशन थी। इस प्रकार, नियमित जांच को पूरा करने में विलम्ब ने न केवल कंपनी के संचालन को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया बल्कि इसके राजस्व अर्जन को भी प्रभावित किया।

प्रबंधन ने उत्तर (फरवरी 2016) दिया कि इंजन की एक संख्या को एक साथ कठोर वातावरण के कारण समय से पहले गिरा दिया गया था जिससे विलम्ब और दीर्घावधि तक ग्राउंडिंग हुई और कंपनी को इन इंजनों को विदेश भेजना पड़ा था। इसके अलावा, कुछ अवसरों पर पूर्जों की कमी भी लम्बे समय तक ग्राउंडिंग का एक कारण था।

एमओसीए ने बताया था कि टीएपी का लक्ष्य नए ए-320 के बेड़े में सम्मिलित करने और चरणबद्ध धारणा पर पुराने ए-320 क्लासिक बेड़े को बाहर करने पर आधारित थे। यद्यपि, विमान का वास्तविक अधिष्ठापन 2015 में आरम्भ हुआ और एयर इंडिया को पुराने क्लासिक बेड़े के साथ परिचालन जारी रखने के लिए बाध्य किया गया था।

²⁷ अप्रैल 2010 से दिसम्बर 2016 का डाटा पूर्वी रेलवे द्वारा उपलब्ध नहीं कराया गया था

उत्तर तथ्यपूर्ण है। यद्यपि, कंपनी टीएपी के कार्यान्वयन से पहले इन तथ्यों से अच्छी प्रकार से अवगत थी। जांच में विलम्ब के परिणामस्वरूप परिनियोजन के लिए परिकल्पित लक्ष्य प्राप्त नहीं हुए थे।

5.4.3 छः महीनों से अधिक के लिए विमान की ग्रांडिंग

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 19 मामलों में ए-320 विमान की ग्रांडिंग की अवधि ईजनों/पुर्जों की अनुपलब्धता/पुर्जों के केनेब्लाइजेसन, जांच में विलम्ब, इत्यादि के कारण छः महीने से अधिक हो गयी थी। विमान ग्रांडिंग रहे और 156 दिनों से 1400 दिनों के बीच अत्याधिक अवधि के लिए परिचालन पर परिनियोजित नहीं किया जा सके जैसा अनुलग्नक-3 में दिया गया है।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (02 फरवरी 2016) कि क्लासिक ए-320 विमान डीएसजी और अपने प्रमुख जांचों के समीप आ गया था और आरंभ में विंटेज घोषित किये जाने का निर्णय लिया गया था। यद्यपि ए-320 विमान के प्रतिस्थापन की अनुपलब्धता के कारण, इन विमान को पुनर्जिवित करने का निर्णय लिया गया था। ए-320 समूह बेड़े को बढ़ाने के संबंध में, विमान 2010 से 2014 तक की अवधि के दौरान फंड की कमी के कारण फ्लोट घटकों की कमी के कारण ग्रांडिंग रहे थे।

एमओसीए ने बताया था कि टीएपी के लक्ष्य नए ए-320 बेड़े के सम्मिलित करने की धारणा और पुराने ए-320 क्लासिक बेड़े को चरणबद्ध बाहर किए जाने पर आधारित थे। हालांकि, विमान को वास्तविक रूप से 2015 में सम्मिलित करना प्रारम्भ किया गया था और एयर इण्डिया को पुराने क्लासिक बेड़े के साथ परिचालन जारी रखने के लिए बाध्य किया गया था।

प्रबंधन द्वारा दिया गया उत्तर सामान्य प्रकृति का है। तथापि, तथ्य यह है कि प्रबंधन विमान के परिनियोजन के लिए आक्रामक लक्ष्य निर्धारित करने के बावजूद टीएपी के कार्यान्वयन से पूर्व उपलब्ध संसाधनों से भली-भाँति अवगत था, जिसे कंपनी किसी भी वर्षों में प्राप्त नहीं कर सकी।

5.4.4 प्रारंभिक प्रावधानीकरण के लिए अनुशंसित उपकरण/पुर्जों की गैर-अधिप्राप्ति

एआईएल ने अक्टूबर 2006 और मई 2010 के बीच 43 नए एयरबस विमान प्राप्त किये थे। यह अनुशंसा की गयी कि कंपनी प्रारंभिक प्रावधानीकरण के छः राउंड के माध्यम से कुल

5070 उपकरणों/पुर्जों को अधिप्राप्त करेगा, जिसे विमान का सुचारु परिचालन सुनिश्चित करने के लिए विमान की डिलीवरी के साथ सिंक्रनाइज किया जाएगा। यद्यपि, यह केवल 1669 उपकरणों/पुर्जों को अधिप्राप्त कर सका (अगस्त 2015) और परिचालन के लिए सिफारिश किये गये आवश्यक घटकों/पुर्जों की अधिप्राप्ति में विफल रहा, इसके कारण 3401 सिफारिश किये गये उपकरणों/पुर्जों की कमी हुई। इसके अतिरिक्त, अधिप्राप्ति के लिए संतुलित समय सीमा और प्रारंभिक प्रोविजनिंग की प्रासंगिकता को लेखापरीक्षा के लिए उपलब्ध नहीं कराया गया।

एमओसीए ने उत्तर दिया था कि वित्तीय बाधाओं के कारण एआईएल द्वारा उपकरणों/पुर्जों/इनवेंटरी के एक स्तर को अधिप्राप्त नहीं किया जा सका जो इंजन वर्कशॉप के द्वारा इंजनों के नियमित और सुचारु उत्पादन के लिए आवश्यक थे। कंपनी अगस्त 2015 में 300 मिलियन यूएसडी के एक्सट्रनल कमर्शियल बोरोईंग (ईसीबी) ऋण की वार्ता के लिए अंतिम रूप से सक्षम हो गयी और इसकी कमर्शियल फैन मोटर (सीएफएम) वर्कशॉप को अपग्रेड किया गया। निधियों का आवश्यक पुर्जों की अधिप्राप्ति में भी उपयोग किया गया था और इंजनों को मरम्मत के लिए बाहर भेजने के स्थान पर दो से तीन इंजन प्रति माह उत्पादन करने के योग्य हो गये थे। विमान की दीर्घावधि ग्राउंडिंग को टालने के लिए, कंपनी ने सीएफएम से इंजन पट्टे पर लिये और बेड़े को बढ़ाने के क्रम में इंजन पुर्जों के स्तरों को बढ़ाया गया था।

एमओसीए ने प्रारंभिक प्रावधान किए गए उपकरणों/पुर्जों की अधिप्राप्ति में विलम्ब को स्वीकार किया। तथ्य यह है कि लेखापरीक्षा में समीक्षित अवधि में पुर्जों के अधिप्राप्त करने में विफलता के परिणाम स्वरूप विमान दीर्घावधि तक ग्राउंडिंग रहे थे।

5.4.5 इंजनों की कमी के कारण विमान की ग्राउंडिंग

विमान की ग्राउंडिंग से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चलता है कि नियमित जांच के लिये ग्राउंडेड विमान समय पर दुरुस्त इंजन प्रदान करने में जेट इंजन ओवरहॉल कॉम्प्लेक्स (जेईओसी) की विफलता के कारण लंबे समय तक ग्राउंडिंग रहा। 2010-11 से 2014-15 की अवधि के दौरान दुरुस्त इंजनों के अभाव में ए-320 संकरा ढांचा विमान 2691 दिनों तक ए-319 विमान 1710 दिनों तक और ए-321 विमान 872 दिनों तक ग्राउंडिंग रहे। तथापि, वर्ष 2015-16 में, इंजनों की कमी के कारण, ए-320 विमान 224 दिनों तक, ए-319 विमान 59 दिनों और ए-321 विमान 377 दिनों तक खड़े रहे।

प्रबंधन ने उत्तर में कहा (02 फरवरी 2016) कि 2010 से 2015 की अवधि के दौरान, वित्तीय संकट, क्रेडिट होल्ड आदि सहित विभिन्न बाधाओं के बावजूद जेट शॉप, दिल्ली में कुल 101 इंजनों की ओवरहॉलिंग की गई।

उत्तर, इंजन उत्पादन में विलम्ब हेतु जिम्मेदार बाधाओं पर प्रकाश डालता है। विमान के लगातार लंबे समय तक ग्रांडडिंग रहने का मतलब था कि कम्पनी अपने लक्षित बेडा परिणियोजन प्राप्त नहीं कर सकी।

लेखापरीक्षा ने जेट शॉप, दिल्ली में इंजनों की सर्विसिंग में विलम्ब के कारणों का अध्ययन किया और निम्नलिखित देखा:

5.4.5.1 सीएफएम इंजन सुविधा प्रचालित करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप इंजनों को मरम्मत हेतु बाहर भेजना पड़ा

एआईएल के पास जेट इंजन ओवरहॉल काम्प्लेक्स (जेईओसी), जैसी आंतरिक इंजन सर्विस सुविधा थी, जिसमें संकरा ढाँचा विमान के वी-2500 इंजनों का अनिवार्य और निवारक रखरखाव करने की सुविधा है। फरवरी 2006 में हस्ताक्षरित करार के माध्यम से खरीदे गये 43 संकरा ढाँचा विमान में सीएफएम 56-5बी इंजन थे। कम्पनी ने सीएफ इंजनों की सर्विसिंग की सुविधा को तैयार और शुरू (अप्रैल 2013) करने के लिये छः वर्ष लिये (करार की तिथि से)। कम्पनी ने मार्च 2015 तक 43 एयरबस विमान के प्रति केवल पांच अतिरिक्त इंजन खरीदे। सीएफएम इंजन अपर्याप्त थे। इस प्रकार, आंतरिक सुविधा और पर्याप्त इंजन के अभाव के कारण इंजनों को रखरखाव हेतु बाहर भेजना पड़ा जिससे अतिरिक्त व्यय हुआ।

प्रबंधन ने उत्तर (02 फरवरी 2016) में कहा कि आंतरिक इंजन सुविधा के प्रचालन में विलम्ब उसके नियंत्रण में नहीं था क्योंकि यह एयरलाइन के वित्तीय संकट और सतर्कता जांच के कारण लंबित प्रशिक्षण के परिणामस्वरूप था। इसके अतिरिक्त प्रबंधन ने कहा कि इंजनों को खाड़ी के देशों में खराब वातावरण समुद्र और धूल के कारण जल्द हटाना होता था और सीएफएम के लंबित शॉप उन्नयन को ध्यान में रखते हुये, इंजनों के नवीकरण/ओवरहॉलिंग के लिये अन्य एमआरओ में भेजा जा रहा था। प्रबंधन ने यह भी सूचित किया कि इंजनों की अपर्याप्त फ्लोट का मुख्य कारण निधि की अनुपलब्धता और कम्पनी के अंदर क्रेडिट होल्ड की स्थिति थी और 2015 में तीन अतिरिक्त इंजन प्राप्त हुये थे।

प्रबंधन के उत्तर में संदर्भित वित्तीय संकट को आंतरिक सुविधा के प्रचालन में विलम्ब के कारण इंजनों की बाहर सर्विसिंग में कम्पनी द्वारा किये गये अतिरिक्त व्यय और इस तथ्य कि विमान दुरुस्त इंजनों की अनुपलब्धता के कारण अक्सर खड़े रहते हैं, के प्रति देखने की आवश्यकता है। इंजनों के अपर्याप्त फ्लोट के कारण नये प्राप्त विमान से इंजन केनबलाईज किये गये थे, जब वे जांच के लिये खड़े थे और परिणामस्वरूप यह विमान, विमान की तैनाती को प्रभावित करते हुये लंबी अवधि तक खड़े रहे। इसके अतिरिक्त, संचालन के पर्यावरणीय कारक एयरलाइन को पता थे और इंजनों पर उसका प्रभाव और परिणामी सर्विस आवश्यकताएं एयरलाइन द्वारा पूर्वानुमानित होनी चाहिये। यह नोट करना भी महत्वपूर्ण है कि यद्यपि इंजन सुविधा अप्रैल 2013 से शुरू हुई, यह अप्रैल 2013 से मार्च 2015 तक हटाये गये 65 सीएफएम इंजनों में से केवल 17 की सर्विस कर पाया, शेष दुरुस्ती हेतु बाहर भेजे गये थे जिससे इंजन ओवरहॉलिंग सुविधा की वास्तविक क्षमता पर संदेह उठा।

एमओसीए ने इंजन मरम्मत सुविधा के कम उपयोग के तथ्य को स्वीकार किया और यह भी कहा कि यह मुख्य रूप से स्पेयर्स और अन्य मूल उपकरण जो जेट इंजन कार्यशाला पर निरंतर उत्पादन हेतु आवश्यक थे, की सीमित खरीद के कारण था।

5.4.5.2 जेट शॉप, दिल्ली में इंजन सुविधा की असक्षमता

इंजन सुविधा में विमान से इंजन हटाना; उसे शॉप में प्रतिष्ठापित करना और आवश्यकता अनुसार इंजन को दुरुस्त/नवीकरण/ओवरहॉल करना होता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि शॉप में प्रतिष्ठापित करने के लिये इंजनों को हटाने हेतु कोई नियत समय-सीमा निर्धारित नहीं थी और न ही इंजन कार्य पूर्ण करने हेतु लिये गये समय के लिये कोई मानदंड था। यह देखा गया कि सीएफएम इंजनों को हटाने के लिये 2 दिन से 110 दिन का समय लगा। अंतरिम अवधि के दौरान, विमान ग्राउंडिंग रहा।

यह भी देखा गया था कि वी-2500²⁸ का समान इंजन कार्य पूर्ण करने में 4 से 755 दिनों की समय सीमा तक का व्यापक अंतर था और सीएफएम-56-5बी इंजनों²⁹ के मामले में, अंतर 9 से 369 दिनों तक का था।

²⁸ वी-2500 इंजन के कुल 50 मामलों की समीक्षा की गई - बीएसआई विफलता ने 6-755 दिन, उच्च निकास गैस तापमान ने 72-331 दिन, कार्यकाल सीमित पार्ट्स ने 30-632 दिन और ऑयल लीक ने 4-549 दिन लिये।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में बताया (फरवरी 2,2016) कि बोर्ड ने 60,000 उड़ान घंटे पूर्ण करने या 'सी' जांच हेतु खड़े वी-2500 वाले सभी ए-320 विमान को हटाने का निर्णय लिया। इसलिये ऐसे इंजनों का प्रतिष्ठापन आवश्यक नहीं था और इसलिये नहीं किया गया था। वित्तीय संकट भी इंजनों के गैर-प्रतिष्ठापन हेतु एक कारण था। इसके बावजूद 2010 से 2015 की अवधि के दौरान, 79 वी-2500 इंजन उत्पादित किये गये। सीएफएम इंजन उत्पादन भी अब प्रति माह 1 से 2 इंजन से प्रतिमाह 3 से 4 इंजन तक बढ़ गया था। इसके अतिरिक्त प्रबंधन ने कहा कि कार्य के लिये मानक प्रतिवर्तन काल का निर्धारित करना शॉप द्वारा पालन की जा रही सर्वोत्तम कार्य प्रणाली के अंतर्गत नहीं आता। ओवरहॉलिंग प्रतिष्ठापित इंजन के लिए या न्यूनतम निष्पादन स्तर या मोड्यूल वार ओवरहॉलिंग हेतु के लिये मानदंड मौजूद थे। प्रत्येक इंजन पर लगाये गये कार्य-घंटों का इंजन-वार सार पारंपरिक कार्य प्रणाली के अनुसार नहीं बनाया जा रहा था। कार्य की सीमा के अनुसार असंगति रिपोर्ट अदला-बदली और केनिबलाइजेशन, वित्त की अनुपलब्धता/एलआरयूज³⁰/मदों, एडी/एसबी³¹ के अनुपालन आदि के कारण किसी भी प्रकार के इंजन के लिये नहीं बनाई गई थी।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि दिसम्बर 2012 की बोर्ड बैठक के बाद भी, 12 ए-320 विमान थे जो 55,000 घंटों से कम उड़े थे (अप्रैल 2013) और इसलिये नियमित परिचालन के लिये उपलब्ध थे। प्रबंधन ने कहा कि कार्य सीमा के अनुसार अंतर रिपोर्ट तैयार नहीं की जा रही थी। इसके अभाव में, समान कार्य पूर्ण करने में देखे गये व्यापक अंतर को स्पष्ट या नियंत्रित नहीं किया जा सका। इंजन के प्रतिष्ठापन और सर्विसिंग हेतु लिये गये अतिरिक्त समय के कारण विमान का ग्राउंडिंग समय बढ़ा जिसके परिणामस्वरूप खराब तैनाती, परिचालन और टर्न अराउंड के लक्ष्य को पूर्ण करने में असक्षमता उत्पन्न हुई।

5.4.5.3 इंजन के खराब रख-रखाव का वित्तीय प्रभाव

एआईएल को, सम्मत रख-रखाव शर्त के अनुसार पट्टेदाता को पट्टे पर लिये गये विमान (दो ए-319 विमान और सात ए-320 विमान) को पुनः डिलीवर करना था खराब रख-रखाव स्थिति के मामले में, एआईएल को क्षतिपूर्ति का भुगतान करना था। इसके अतिरिक्त,

²⁹ सीएफएम इंजन के कुल 15 मामलों की समीक्षा की गई - बीएसआई विफलता ने 9-369 दिन लिये और बीएसआई विफलता संशोधन ने 13-237 दिन लिये।

³⁰ एलआरयू-लाइन प्रतिस्थापना इकाई

³¹ एडी/एसबी-सलाहकार/सेवा बुलेटिन

एआईएल को पट्टेदाता को तब तक किराया देना होगा जब तक पट्टेदाता द्वारा विमान की वापसी और डिलीवरी स्वीकृत नहीं की जाती।

कम्पनी दो ए-319 विमान वापस करते समय पुनः डिलीवरी की शर्तों का पालन नहीं कर सकी और “बाय आउट पैकेज” के लिये यूएसडी 11.35 मिलियन (₹68.98 करोड़) का भुगतान करने के लिये सहमत हुई (विमान पुनः डिलीवरी शर्तों से जुड़ी सभी देयताओं को हटाने के बदले पट्टेदाता को की गई क्षतिपूर्ति)। इसके बाद, पट्टेदाता ने इंजनों (वीटी-एससीई) की स्थिति पर आपत्ति उठाई और कम्पनी ने उस की मरम्मत पर यूएसडी 10.25 मिलियन (₹62.68³² करोड़) का व्यय किया। कम्पनी ने उस अवधि के लिये भी पट्टा किराये के प्रति यूएसडी 0.25 मिलियन का भी भुगतान किया, जब विमान इंजन की मरम्मत हेतु ग्रांडडिंग था। समान मामले में, एआईएल ने पट्टे पर लिये सात ए-320 विमान वापस करते समय ‘बाय आउट पैकेज’ के रूप में पट्टेदाता को ₹177.99 करोड़ की क्षतिपूर्ति की।

प्रबंधन ने उत्तर में कहा (02 फरवरी 2016) कि पट्टेदाता द्वारा पट्टे पर लिये गये विमान की पुनः डिलीवरी पर कठोर शर्तें लगाई गई थी। पुनः डिलीवरी से अपरिहार्य उच्च व्यय विमान पुनः डिलीवरी की शर्तों के अनुसार पट्टेदाता को विमान उपलब्ध करवाने की अधिरोपित कराया गया था। यह भी कहा गया कि एयरलाइन के अनुभव में, पट्टेदाता इंजन/एयरफ्रेम के रखरखाव में कमियां बताते हुये स्वीकृति में विलम्ब करता रहा और तदनुसार यह लगा कि पुनः डिलीवरी शर्त के लिये बाय-आउट पैकेज सर्वोत्तम था ताकि पुनः डिलीवरी व्यय की राशि निश्चित हो।

एमओसीए ने कहा कि “बाय आउट पैकेज” में, विमान को डिलीवरी की तिथि तक प्रयोग किया जा सकता है अन्यथा पुनः डिलीवरी जांच के उद्देश्य हेतु विमान को खड़ा रखना आवश्यक नहीं होगा। सामान्य रूप से विमान जांच हेतु पुनः डिलीवरी से दो से तीन महीने पूर्व से खड़ा किया जाता है; इसमें अतिरिक्त पट्टा लागत लगता है ऐसी परिस्थितियों के अंतर्गत इसलिये “बाय आउट पैकेज” का निविदा प्रक्रिया का पालन करने के बाद स्थापित रखरखाव सेवाप्रदाता या एमआरओ का सहारा लिया जाता था। बाय आउट पैकेज पर सहमति से पूर्व, एआईएल बाय आउट के लाभ और लागत निहितार्थ का अध्ययन करता है और यदि बाय आउट अधिक किफायती होता है तभी एआईएल बाय आउट प्रक्रिया आरंभ करता है।

³² वर्ष के औसत डॉलर - रुपया विनिमय दर के आधार पर

सामान्य रूप से पूर्ण पुनः डिलीवरी जांच करने में जोखिम था क्योंकि पुनः डिलीवरी शर्तों को यूरोपियन विमानन सुरक्षा एजेंसी (ईएएसए) द्वारा अनुमोदित सुविधाओं पर ओवरहॉल की आवश्यकता होती है और सभी भागों का पुनः पता लगाने की आवश्यकता होती है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं था क्योंकि पैरा 5.5.3 में निर्दिष्ट अनुसार विमान पुनः डिलीवरी जांच हेतु चार से छः माह से अधिक से खड़ा रहा। इसके अतिरिक्त, कम्पनी सम्मत शर्त के अनुसार विमान का रखरखाव नहीं कर सकी और पट्टे पर लिये गये विमान जांच हेतु ग्राउंडिंग के दौरान पट्टे पर लिये विमान से पुर्जों को भी कैनिबलाईज किया। इसके अतिरिक्त, जैसा कि अतीत में देखा गया है, बाय-आउट पैकेज चयन करने से पट्टे पर लिये गये विमान को वापस करते समय क्षतिपूर्ति का पर्याप्त भुगतान करना होगा।

5.5 विमान के उपयोग पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष

विमान के उपयोग पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिये गये हैं:

5.5.1 लक्षित एएसकेएम प्राप्त न करना

उपलब्ध सीट किलोमीटर (एएसकेएम) एयरलाइन की क्षमता का संकेतक है। 2010-11 से 2015-16 की अवधि के दौरान टीएपी में लक्षित एएसकेएम के संबंध में क्षमता उपयोग और उसकी प्राप्ति निम्नलिखित प्रकार हैं:

तालिका 5.9: लक्षित के प्रति वास्तविक एएसकेएम

(मिलियन किमी में)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
टीएपी लक्ष्य	18603	19697	21546	23526	27290	28991
प्राप्त एएसकेएम	13385	14317	19843	19262	19339	18794
कमी	5218	5380	1703	4264	7951	10197
कमी प्रतिशत में	28	27	8	18	29	35

स्रोत:- एआईएल/वित्त द्वारा प्रस्तुत डाटा

जैसाकि उपरोक्त से देखा जा सकता है, कम्पनी किसी भी वर्ष में लक्षित एएसकेएम प्राप्त नहीं कर सकी और प्रभावी रूप से उपलब्ध बेडा तैनात करने में प्रबंधन की ओर से विफलता के कारण और टीएपी में उल्लेखित अनुसार विमान का प्रतिष्ठापन न होने के कारण 2010-11 से 2015-16 की अवधि के दौरान कमी 8 प्रतिशत से 35 प्रतिशत तक थी। इसके

अतिरिक्त 2015-16 में, कम्पनी ने 28991 मिलियन कि.मी. के लक्ष्य के प्रति 18794 मिलियन कि.मी. का एएसकेएम प्राप्त किया। कमी 35 प्रतिशत थी।

प्रबंधन ने कहा (02 फरवरी 2016) कि बी-787-800 विमान की डिलीवरी में विलम्ब और पट्टे पर संकरा ढांचा विमान की अनुपलब्धता के कारण, टीएपी में दिये अनुसार विमान का प्रतिष्ठापन नहीं हुआ और लक्षित एएसकेएम प्राप्त नहीं हो सका। इसके अतिरिक्त, एआईएल ने 14 नये ए-320 विमान ऑर्डर किये और अतिरिक्त 15 विमान हेतु निविदा जारी की।

एमओसीए ने कहा कि एआईएल ने ए-319 विमान का पट्टा बढ़ाया और कुछ ए-320 विमान को पूर्ण रूप से किफायती वर्ग विमान में परिवर्तित भी किया और घरेलू बाजार में प्रस्तुत क्षमता को बढ़ाने हेतु ए-321 बेड़े में जे श्रेणी कन्फिग्रेशन को 20 से 12 तक कम किया।

उत्तर तर्कसंगत नहीं था क्योंकि 'भारतीय शटल सेवा' (आईएसएस) की शुरुआत और पुरानी प्रतिष्ठापित बेड़े की प्रतिस्थापना वित्तीय वर्ष 2011-12 तक की जानी थी लेकिन पहली निविदा अगस्त 2013 में जारी की गई। इसके अतिरिक्त, मौजूदा बेड़े की तैनाती भी प्रभावी नहीं थी, जैसा नीचे पैरा में स्पष्ट किया गया है, जिसने लक्षित एएसकेएम की प्राप्ति को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया।

5.5.2 संकरा ढांचा बेड़े का उपयोग

टीएपी में निर्धारित लक्ष्य के प्रति उपलब्ध कुल बेड़े के आधार पर 2010-11 से 2015-16 की अवधि के लिये ए-320 समूह विमान का दैनिक प्रयोग नीचे दर्शाया गया है:

तालिका 5.10: विमान का उपयोग

(प्रतिदिन घंटों में)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
ए-319 विमान						
टीएपी लक्ष्य	9.90	10.50	10.50	11.00	12.25	12.25
घंटों का वास्तविक उपयोग	6.94	7.65	8.53	7.74	8.19	7.63
कमी प्रतिशत	29.89	27.14	18.76	29.64	33.14	37.71
ए-320 विमान						
टीएपी लक्ष्य	9.10	9.50	10.50	11.00	12.25	12.25
घंटों का वास्तविक उपयोग	6.65	7.70	7.78	7.93	7.49	6.41
कमी प्रतिशत	26.92	18.95	25.90	27.91	38.86	47.67
ए-321 विमान						

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
टीएपी लक्ष्य	11.50	12.00	12.00	12.00	12.25	12.25
घंटो का वास्तविक उपयोग	8.90	9.03	9.37	9.43	8.90	9.03
कमी प्रतिशत	22.61	24.72	21.89	21.39	27.36	26.29
ए-320 (आईएस) विमान						
टीपी लक्ष्य	--	9.50	10.50	11.00	12.00	12.00
घंटो का वास्तविक उपयोग	--	--	--	--	--	--

स्रोत: एसबीआई कैप सूचना जापन और एआईएल/इंजीनियरिंग द्वारा प्रस्तुत आकड़े

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि, कम्पनी इनमें से किसी भी विमान बेड़े में दैनिक प्रयोग लक्ष्यों को प्राप्त करने में विफल रही। इसके अतिरिक्त, 2010-11 से 2015-16 की अवधि के दौरान विमान-वार प्रयोग की समीक्षा से पता चला कि ए-319 विमान का दैनिक प्रयोग 1.84 घंटो और 10.17 घंटो के बीच था, ए-320 विमान 1.04 घंटो से 11.70 घंटो की सीमा तक और ए-321 2.44 घंटो से 11.20 घंटो की सीमा तक थे। इसके अतिरिक्त ए-320 समूह की कुल संकरा ढांचा बेड़े में से केवल एक से चार विमान 2010-11 और 2012-13 की अवधि के दौरान लक्षित उपयोग हासिल कर सके और उसी समूह का कोई अन्य विमान लेखापरीक्षा में समीक्षा किये गये किसी भी वर्ष में लक्षित उपयोग प्राप्त नहीं कर सका।

ए-320 समूह के विमान के कम-उपयोग, विमान के ग्राउंडिंग के कारण था। कम्पनी ने निगरानी समिति (ओसी)³³ की बैठक में कहा कि एकल आधार पर एयरबस संकरा ढांचा (एनबी) विमान करीब 9.9 घंटो - 12 घंटो तक उड़ता रहा और यह भी कि संकरा ढांचा बेड़े का उपयोग टीएपी लक्ष्य से अधिक था, यदि परिचालन बेड़ा सम्मिलित किया जाये³⁴। यह तथ्यात्मक रूप से सही नहीं है।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2016) कि ओसी बैठक में विमान उपयोग परिचालन बेड़ा आधार के साथ-साथ कुल बेड़ा आधार पर रिपोर्ट किया गया था। इसके अतिरिक्त यह भी कहा गया था कि 14 प्रतिष्ठापित ए-320 विमान 20 वर्षों से अधिक पुराने थे और रखरखाव के कारण ग्राउंडिंग के कारण बहुत दिनों तक उड़ान हेतु उपलब्ध नहीं थे। इसलिये एनबी विमान का प्रयोग कम दिखा।

³³ 5 नवम्बर 2012 को आयोजित 3^{री}, 25 अप्रैल 2013 को आयोजित 5^{वीं} निरीक्षण समिति बैठक में।

³⁴ 15 जनवरी 2013 को आयोजित 4^{थी}, 26 अगस्त 2013 को आयोजित 6^{थी}, 12 मार्च 2015 को आयोजित 10^{वीं} निरीक्षण समिति बैठक में।

एमओसीए ने उत्तर दिया कि करीब 65 संकरा ढांचा विमान की बेड़े में से, 14 लैंडिंग गियर के पुराने प्रतिष्ठापित बोगी प्रकार के थे। यह विमान करीब 20 वर्ष पुराने हैं और अपने डिजाइन सर्विस गोल (डीएसजी) स्तर पर पहुँच रहे थे। वर्तमान में इनमें से 4 विमान पहले ही खड़े हैं। यह भी कहा गया था कि केवल 43 विमान नये थे। विमान उपयोग पुराने बेड़े की खराब योजना विश्वसनीयता के कारण काफी प्रभावित हुआ था। तथापि, प्रतिष्ठापित ए-320 विमान उपयोग के उद्देश्य हेतु गिना नहीं जा सकता है और केवल परिचालन बेड़े को ध्यान में रखा गया था। टीएपी में अपेक्षित था कि विमान प्रकार पुराने बेड़े की प्रतिस्थापना हेतु उपलब्ध होगा, जो पूर्वानुमान पहले के उत्तरों में बताये गये कारणों की वजह से पूर्ण नहीं किये जा सके।

एआईएल का उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि पुराने प्रतिष्ठापित ए-320 विमान के पुराने बेड़े का तथ्य, तैनाती हेतु टीएपी लक्ष्य निर्धारित करते समय एआईएल को पता था। इसके अतिरिक्त, प्रबंधन प्रभावी बेड़े पर लक्षित उपयोग करने में विफल रहा जैसा ऊपर बताया गया है।

5.5.3 पट्टे पर लिये ए-319 विमान का उपयोग

तत्कालीन इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड ने अप्रैल 2006 से अप्रैल 2011 तक पांच वर्षों हेतु दो ए-319 विमान (वीटी-एससीडी और वीटी-एससीई) को पट्टे पर लेने के लिये मैसर्स एएलएस इरिश विमान लीज़िंग के साथ विमान संचालन पट्टा किया। यह विमान पट्टा करार के अनुसार पुनः डिलीवरी जांच हेतु ग्राउंडेड थे और क्रमशः 27 जून 2011 और 27 मार्च 2011 तक खड़े रहे। पट्टे की वापसी हेतु 196 दिनों और 144 दिनों का विलम्ब मुख्य जांच और अन्य विमान की सर्विस के लिये बाद में कैंनिबलाईज किये गये। परिणामस्वरूप अधिक समय तक खड़े रहने के कारण पूर्वोक्त अवधि के दौरान भुगतान किये गये ₹13.13³⁵ करोड़ का पट्टा किराया निष्फल था।

इन पट्टे पर लिये गये विमान की परिचालन क्षमता 2010-11 से 2015-16 की अवधि के लिये समीक्षा की गई और पट्टे पर लिये गये विमान का दैनिक प्रयोग इस प्रकार है:

³⁵ वीटी-एससीडी - ₹7.09 करोड़ और वी - एससीई ₹6.04 करोड़

तालिका 5.11 पट्टे पर लिये गये ए-319 विमान का प्रयोग

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
ए-319 विमान						
टीएपी लक्ष्य	9.90	10.50	10.50	11.00	12.25	12.25
पट्टे पर लिये गये विमान का वास्तविक प्रयोग						
वीटी-एससीए, एससीबी, एससीसी, एससीडी और एससीई	3.48 से 6.58	5.25 से 7.85	8.06 से 9.35	6.27 से 9.45	7.92 से 8.55 ³⁶	6.68 से 6.93

स्रोत: एआईएल/इंजीनियरिंग से प्राप्त आकड़े और एसबीआई कैप सूचना जापन

कम प्रयोग के बावजूद, पट्टा अवधि वास्तविक पट्टा अवधि समाप्त होने पर कम्पनी द्वारा बढ़ाई गई थी।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में कहा (फरवरी 2016) कि विमान पुनः डिलीवरी की तैयारी के कारण खड़े थे और इंजन बहाली हेतु एमआरओ को भेजे गये थे। इसके अतिरिक्त, पट्टे को बढ़ाने के लंबित निर्णय के कारण, विमान लम्बी अवधि के लिये खड़ा रहा। इसके अतिरिक्त प्रबंधन ने कहा कि तीन ए-319 विमान की पट्टा अवधि बढ़ा दी गई थी ताकि बेडा साइज़ कम न हो जिसके कारण बाजार की हिस्सेदारी में गिरावट आती और एआई मार्जिनल प्लेयर बन सकता था।

एमओसीए ने उत्तर दिया कि करीब 65 संकरा ढांचा विमान के बेडों में से, 14 लैडिंग गियर के पुराने प्रतिष्ठापित बोगी प्रकार के थे। यह विमान करीब 20 वर्ष पुराने हैं और अपने डिजाइन सर्विस गोल (डीएसजी) स्तर पर पहुँच रहे थे। वर्तमान में इनमें से 4 विमान पहले ही ग्राउंडेड हैं। यह भी कहा गया था कि केवल 43 विमान नये थे। विमान उपयोग पुराने बेडा की खराब योजना विश्वसनीयता के कारण काफी प्रभावित हुआ था। तथापि, प्रतिष्ठापित ए-320 विमान प्रयोग के उद्देश्य हेतु गिना नहीं जा सकता है और केवल परिचालन बेडा को ध्यान में रखा गया था। टीएपी में अपेक्षित था कि विमान प्रकार पुराने बेडा की प्रतिस्थापना हेतु उपलब्ध होगा जो पूर्वानुमान पहले के उत्तरों में बताये गये कारणों की वजह से पूर्ण नहीं किये जा सके।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि विमान कार्य योजना के अनुसार पट्टा समाप्त होने की तिथि से 90 दिन पूर्व खड़े किये जाने थे। इसके विपरीत, विमान 196 और 144 दिन पूर्व खड़े

³⁶ दो एयरक्रॉफ्ट वीटी - एससीडी और एससीई 2014-15 के दौरान वापस किये गये थे।

किये गये थे। इसके अतिरिक्त, लम्बी अवधि तक खड़े रहने और पट्टे के विमान के कम प्रयोग के बावजूद कम्पनी द्वारा पट्टा अवधि बढ़ा दी गई। तथापि, उत्तर पट्टे पर लिये गये ए-319 विमान के उपयोग के मुद्दे की चर्चा नहीं करता।

कम्पनी उपलब्ध बेडा के दैनिक प्रयोग के टीएपी लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सकी। सामान्य जांच के लिये खड़े विमान पुर्जों, दुरुस्त इंजनों और अन्य भागों की अनुपलब्धता के कारण अधिक समय तक खड़ा रहा, जिसके कारण पुर्जों का कैनिबलाइजेशन हुआ। इस दौरान, कम्पनी ने इन ग्राउंडेड विमान के पट्टे किराये/वित्तीय लागत के रूप में ठोस राशि का भुगतान किया।

ग्राउंडिंग संकरा ढाँचा बेडा के संबंध में अधिक महत्वपूर्ण थी जो पहले ही विमान की कमी का सामना कर रहा था। लेखापरीक्षा ने देखा कि सीएफएम इंजन सुविधा के संचालन में काफी विलम्ब था जिसके परिणामस्वरूप इन इंजनों को मरम्मत और रखरखाव हेतु बाहर भेजना पड़ा। इसके अतिरिक्त, इंजन शॉप में खराबी के कारण कुछ मामलों में शॉप में इंजन को हटाने और प्रतिष्ठापन हेतु अत्यधिक लम्बा समय लिया गया था। विमान कम्पनी को इन विमान के अधिक भार के साथ-साथ बैटरी समस्या, तकनीकी खराबी के कारण बी-787-800 विमान की अनियोजित ग्राउंडिंग के कारण भी काफी हानि हुई। बोर्डिंग के साथ इन विमानों की खरीद अनुबंध में ऐसी कमियों को ठीक करने के लिए आवश्यक उपाय नहीं थे।

