

## अध्याय 9: रख-रखाव, मरम्मत व ओवरहाल और ग्रांड हैडलिंग सहायक कंपनियों को सौंपना

टर्न अराउंड योजना का इरादा था की एआईएल मुख्य हवाई यातायात प्रचालन पर ध्यान केंद्रित करे और अन्य क्रियाएं जैसे कि रखरखाव मरम्मत और ओवरहाल (एमआरओ) और ग्रांड हैडलिंग (जीएच) आदि कार्यों को सहायक कंपनियों को सौंप दिया जाए। ये सहायक कंपनियां अंतरराष्ट्रीय मानक प्रथाओं के अनुसार आत्मनिर्भर और लाभदायक इकाइयों के रूप में विकसित की जायेगी। कंपनी के टर्न अराउंड योजना के लिए सरकार द्वारा अनुमोदित लक्ष्यों के अनुसार एआईएल द्वारा एमआरओ और जीएच कार्यों को जनवरी, 2012 तक सहायक कंपनियों को सौंप दिया जाना था। प्रमुख पुनर्गठन समझौते के अनुसार, जिसे भारतीय स्टेट बैंक व अन्य बैंकों के साथ टर्न अराउंड योजना को लागू करने के लिए हस्ताक्षर (30 मार्च, 2012) किया गया था, हस्तांतरण 31 मार्च, 2012 तक पूरा किया जाना था। एमआरओ तथा जीएच कार्यों को सौंपने की प्रक्रिया को लेखापरीक्षा में जांचा गया तथा निम्नलिखित मुद्दे देखे गये।

### 9.1 एमआरओ तथा जीएच कार्यों को एआईएल की सहायक कंपनियों को सौंपने में देरी

31 मार्च, 2012 की लक्ष्य तारीख की जगह, एमआरओ सेवाओं को एयर इंडिया इंजीनियरिंग सर्विसेज लिमिटेड (एआईईएसएल) को वास्तव में 1 जनवरी 2015 को सौंपा गया। नागर विमानन नियम 145 के तहत एमआरओ कार्यों को एआईईएसएल केवल नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) के अनुमोदन से ले सकता है जिसकी अनुमोदना जनवरी 2015 में प्राप्त हुई। वैसे ही एयर इंडिया एयर ट्रांसपोर्ट सर्विसेज लिमिटेड (एआईएटीएसएल) 1 अप्रैल 2014 को ही प्रचालित की जा सकी थी। इस प्रकार से दोनों सहायक कंपनियों (एआईईएसएल और एआईएटीएसएल) के प्रचालन में दो से तीन साल की देरी हुई।

प्रबंधन (02 फरवरी 2016)/एमओसीए (2 सितंबर 2016) ने देरी को स्वीकारते हुए जवाब दिया कि हस्तांतरण प्रक्रिया में देरी का कारण यूनियनों द्वारा हस्तांतरण के विरोध में हाई कोर्ट व भारत के सुप्रीम कोर्ट में मुकदमा दायर करना था और इसलिए जब तक मामले का निपटान नहीं हुआ, हस्तांतरण लागू नहीं किया जा सकता था। सुप्रीम कोर्ट व मद्रास हाई कोर्ट ने जुलाई 2013 में निर्णय द्वारा हस्तांतरण की अनुमति दी। जबकि एआईईएसएल को

जनवरी 2015 से प्रचालित किया जा सका, जब डीजीसीए का पजीकरण एक लम्बी प्रक्रिया के पश्चात प्राप्त हुआ और जुलाई 2013 से जनवरी 2015 तक की देरी एआईईएसएल द्वारा मानव संसाधन संरचना, मैनुअल तैयार करने, बाहरी व आंतरिक लेखापरीक्षा इत्यादि के पूर्ण होने के कारण थी। एमओसीए ने जुलाई 2013 में सुप्रीम कोर्ट द्वारा रोक हटाए जाने के पश्चात एआईएटीएसएल के संचालन में हुई देरी पर जवाब नहीं दिया है।

प्रबंधन के उत्तर को इस संदर्भ में देखे जाने की आवश्यकता है कि मद्रास हाई कोर्ट की रोक दो माह से कम (मई 15, 2013 से जुलाई 8, 2013) के लिए थी, सुप्रीम कोर्ट ने निर्णय (9 मई 2013) दिया कि हस्तांतरण करना भारत सरकार का नीतिगत निर्णय था। सुप्रीम कोर्ट निर्णय के मद्देनजर मद्रास हाईकोर्ट ने 8 जुलाई 2013 को रोक हटा दी। रोक हटाने के बाद कर्मचारियों के तबादले तथा सहायक कम्पनियों के प्रचालन का काम कम्पनी को करना था। हस्तांतरण एक अनुमोदित लक्ष्य था जिसे जनवरी 2012 (टीएपी के अनुसार)/मार्च 2012 (एमआरए के अनुसार) तक प्राप्त किया जाना था। प्रक्रियात्मक औपचारिकताएं कम्पनी को ज्ञात थी तथा उन पर कार्यवाही साथ साथ ही की जानी चाहिए थी।

## 9.2 निगरानी समिति को लक्ष्य हासिल करने के बारे में गलत सूचना प्रदान की

प्रबंधन ने निगरानी समिति को जानकारी दी (अगस्त 2013) कि एआईएल के ग्राउंड हैडलिंग गतिविधियों में कार्यस्थ कर्मचारियों का स्थानांतरण एआईएटीएसएल में कर दिया गया जबकि सभी कर्मचारी एआईएल के पे-रोल पर ही थे तथा वास्तविक हस्तांतरण एआईएटीएसएल में अप्रैल 2014 में तथा एआईईएसएल में अक्टूबर 2014 में हुआ। इसी प्रकार प्रबंधन ने निगरानी समिति (अगस्त 2014) को बताया कि दोनों एआईएटीएसएल तथा एआईईएसएल फरवरी 2013 में प्रचालित कर दी गई थी। जब कि वास्तव में एआईएटीएसएल अप्रैल, 2014 से तथा एआईईएसएल जनवरी 2015 से संचालित हो सकी।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में (02 फरवरी 2016) बताया कि 4500 तकनीकी कर्मचारियों का स्थानांतरण 01 फरवरी 2013 के प्रभाव से एआईईएसएल को कर दिया और प्रशासनिक कर्मचारी/अधिकारी, अभियांत्रिकी विभाग से संलग्न थे वह भी अक्टूबर 2014 से एआईईएसएल के पे-रोल पर प्रतिनियुक्त हो गये।

एमओसीए ने (02 सितम्बर 2016) के अपने उत्तर में कहा कि निगरानी कमेटी को दी गई सूचना (अगस्त 2013) स्थिती के अनुसार थी। एयर इंडिया ने अभियांत्रिकी कर्मचारियों को फरवरी 2013 में स्थानांतरण पत्र जारी किए। उसके बाद बहुत से मुकदमे कोर्ट में दायर हो

गए तथा आखिरी मुकदमा जुलाई 2013 में हल हुआ। यद्यपि इस अवस्था में, एआईईएसएल को सीएआर-145 के अनर्तगत डीजीसीए से स्वतंत्र रूप से कार्य करने की अनुमोदना प्राप्त नहीं हुई थी। इसलिए आवश्यक रूप से अभियांत्रिकी कार्य एयर इंडिया के अन्तर्गत किए जाने थे। लाइसेंस प्राप्त करने के लिए आवश्यक नियम के अनुसार एआईईएसएल में पर्याप्त कर्मचारियों की शर्त पूरा करने के लिए कर्मचारियों का तबादला करने का नीतिगत निर्णय अक्टूबर 2014 में लिया गया। एआईएटीएसएल के सदंर्भ में तबादलों में देरी हुई क्योंकि सम्पत्ति और दायित्वों की पहचान तथा हस्तांतरण किया जाना था। स्थानांतरण वित्त वर्ष 2014-15 की शुरुआत से प्रभावी हुए थे।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि जीएच तथा एमआरओ कर्मचारी एआईएल के वेतन पर क्रमशः मार्च तथा सितम्बर 2014 तक रहे। वर्ष 2013-14 के लिए दोनों सहायक कम्पनियों (एआईईएसएल/एआईएटीएसएल) के वित्तीय विवरण ने एआईएल से कर्मचारियों के तबादले तथा एमआरओ तथा जीएच से सम्बंधित, राजस्व/खर्चा के हस्तांतरण को इंगित नहीं किया। यह उत्तर निगरानी समिती (अगस्त 2013) को सूचना दी गई कि जीएच कर्मचारियों का एआईएटीएसएल में तबादला कर दिया गया था, से विरोधाभास में है।

फरवरी 2013 में एआईईएसएल और एआईएटीएसएल के प्रचालन की गलत सूचना (अगस्त 2014) निगरानी समिती को देने के ऊपर एमओसीए ने कोई जवाब नहीं दिया।

### 9.3 एआईईएसएल और एआईएटीएसएल की वास्तविक प्रचालन में विचलन

लेखापरीक्षण के दौरान दोनो सहायक कम्पनी की योजना और प्रचालन में परिकल्पित योजना से कुछ विचलन संज्ञान में आए जो की निम्न सुचीबद्ध है:

**पूंजीगत व्यय के लिए इंक्विटी का प्रवाहित ना होना:-** एआईएल ने ₹375 करोड़ की इंक्विटी प्रारम्भ के तीन वर्षों में व्यय करने के लिए एआईईएसएल को उपलब्ध करानी थी। इसी प्रकार एआईएटीएसएल को ₹393 करोड़ की पूंजी उपलब्ध करानी थी, जिसमें से ₹150 करोड़ प्रथम वर्ष में उपलब्ध कराए जाने थे। यद्यपि एआईएल, ने एआईईएसएल तथा एआईएटीएसएल दोनों में पूंजीगत खर्च के लिए इंक्विटी उपलब्ध नहीं करायी (मार्च 2016) थी।

प्रबंधन ने (02 सितम्बर) कहा कि फंड वित्त समस्या के कारण उपलब्ध नहीं करा पाया। एमओसीए (02 सितम्बर 2016) ने स्वीकार किया कि इंक्विटी जो टर्न अराउंड योजना मे

लक्षित थी वह दोनों सहायक कम्पनी को उपलब्ध नहीं हो पायी। यह भी कहा गया कि पूंजीगत प्रोजेक्ट के पूंजीगत व्यय के लिए जब भी पूंजी की आवश्यकता होती है, एआईएल आवश्यक फंड उपलब्ध करा रहा है।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि इंक्विटी की कमी सहायक कम्पनियों के लाभ और संचालन पर विपरीत असर डालेगी। एआईएटीएसएल ने अपने बोर्ड को अवगत कराया (जुलाई 2015) कि उसे ₹250 करोड़ कीमत के ग्राउंड सपोर्ट उपकरणों की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त एआईएल को कैबिनेट द्वारा दोनों सहायक कम्पनी के संचालन के लिए स्वीकृत की गयी पूंजी को उपलब्ध कराना ही था।

**स्थानान्तरण के स्थान पर एआईएल कर्मचारियों की सहायक कम्पनियों में प्रतिनियुक्ति:** यह परिकल्पित (अगस्त 2012) था, कि एमआरओ में और जीएच में कार्यरत एआईएल कर्मचारियों का स्थानान्तरण एआईईएसएल और एआईएटीएसएल में कर दिया जाय। यद्यपि 1656 कर्मचारी एआईएल से एआईएटीएसएल में प्रतिनियुक्ति पर हैं। इसी प्रकार एआईएल के 803 कर्मचारी एआईईएसएल में प्रतिनियुक्ति पर हैं ना कि स्थानान्तरित हैं।

प्रबंधन ने उत्तर (02 फरवरी 2016) दिया कि प्रतिनियुक्त कर्मचारियों/अधिकारियों का प्रशासनिक प्रबंधन सहायक कम्पनी के पास है। एमओसीए का उत्तर (02 सितम्बर 2016) है कि सभी संचालन कर्मचारी स्थानान्तरित हैं और सहायक कर्मचारी प्रतिनियुक्ति पर हैं।

प्रबंधन का उत्तर इस तथ्य के प्रकाश में देखे जाने की जरूरत है कि प्रतिनियुक्त कई कर्मचारी बाद में एआईएल में वापस बुला लिए गए जो कि सहायक कम्पनियों के लिए प्रचालन समस्याएं खड़ी कर सकता है। एमओसीए का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एमआरओ तथा जीएच में कार्यस्थ एआईएल कर्मचारियों का, सहायक कम्पनियों के प्रचालन के लिए कैबिनेट की अनुमति के अनुसार, सहायक कम्पनियों में, तबादला किया जाना था। साथ ही एआईएल के एआईएटीएसएल में प्रतिनियुक्त कर्मचारियों में मुख्य जीएच कार्य करने वाले वाणिज्यिक कर्मचारी भी शामिल थे।

#### 9.4 नागपूर में नवीन एआईईएसएल सुविधाओं के प्रारंभ में देरी

एआईएल ने दो नई सुविधाओं एमआरओ सुविधा और इंजन ओवरहॉल सुविधा की स्थापना का निर्णय लिया,

- दिसम्बर, 2005 में हुए खरीद समझौते के अनुसार मैसर्स बोईंग ने भारत में एक रखरखाव सुविधा की स्थापना व संचालन करने के लिए 100 करोड़ डॉलर के निवेश का भरोसा दिया था। इस एमआरओ सुविधा को नागपुर एयरपोर्ट स्थित महाराष्ट्र एयरपोर्ट डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड (एमएडीसी) के सेज़ क्षेत्र में स्थापित करने का निर्णय (मई 2009) लिया गया। मैसर्स बोईंग और एआईएल के बीच हुए वास्तविक समझौते (अगस्त 2006) के अनुसार एमआरओ सुविधा का संचालन अगस्त 2009 में शुरू होना था। परन्तु यह जनवरी 2014 में पूरा हुआ और इसका प्रचालन अगस्त 2015 से हुआ। प्रचालन में हुई देरी का कारण ढांचागत सुविधाएँ जैसे कि बिजली की आपूर्ति, आगमन की सुविधा, एमएडीसी द्वारा सीवेज उपचार से यंत्र के सृजन में हुई देरी थी। यहा तक कि सुविधा के पूरा होने के पश्चात भी नए बोईंग (बी-777 तथा बी-787 विमान) बेडे की एमआरओ सेवाएं मुम्बई से संचालित हो रही है।
- जीई इंजिन लगे हुए नए बोईंग विमान के खरीद के निर्णय के परिणामस्वरूप एआईएल ने जीई ब्रांडेड जीइएनएक्स और जीई-90 इंजिन ओवरहाल सुविधा स्थापना करने का निर्णय (मार्च 2009) लिया। सितंबर 2010 में इसे नागपुर में स्थापित करने का निर्णय लिया गया। इस प्रोजेक्ट की लागत 89 मिलियन डॉलर थी जिसे कि जीई क्रेडिट (64.5 मिलियन डॉलर) और एआईएल के आंतरिक संसाधनों (24.5 मिलियन डॉलर) द्वारा उपलब्ध होना था। इस सुविधा को 2013 में शुरू होना था परन्तु यह अभी भी निर्माणाधीन है और दिसम्बर 2017 तक पूर्ण तथा संचालित होने की संभावना है। इस कार्य में देरी के कारण एआईएल को जीई इंजिन ओवरहाल पर जीई को अधिक धन राशि का भुगतान करना पड रहा है। जनवरी 2013 से मार्च 2016 के बीच एआईएल को ₹64.75 करोड़ का परिहार्य खर्चा करना पडा। साथ ही नई एमआरओ ईकाई और इंजिन ओवरहाल सुविधा से होने वाले तीसरे पक्ष के राजस्व की प्राप्ति से अंतरिम अवधि के दौरान वंचित होना पडा।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एआईएल के राजस्व को बढ़ाने के लिए विश्व भर की हवाई कम्पनियों से नागपुर एमआरओ ईकाई से राजस्व बंटवारा मॉडल के अंतर्गत चलाने और प्रबंधन हेतू 'रुचि की अभिव्यक्ति' (ईओआई) मांगी (जनवरी 2016) गई थी। बोर्ड की (74 वी बैठक में 12 जुलाई 2016) वैश्विक टेंडर जारी करने और रुचि रखने वाली पक्षों से एमआरओ सुविधा को लम्बी अवधि के लिए 30 साल के लिए लीज पर लेने के लिए आवेदन मागे थे।

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

- i. एमआरओ सुविधा में देरी का कारण भूमि अधिग्रहण, टैक्सी वे का समतलीकरण तथा एमएडीसी के साथ अन्य मामले थे। जो एआईएल और बॉइंग के नियंत्रण से बाहर थे। तीसरे पक्ष से धन अर्जन के बारे में कहा गया कि इस संबंध में भारतीय वायुसेना और अन्य भारतीय संचालकों से बात चल रही है।
- ii. इंजिन सुविधा के आरम्भ में देरी का कारण निर्माण कार्यों में देरी व एआईएल में चलनिधि की समस्या है। प्रतिवर्ष ₹17 करोड़ का अन्यथा खर्चा जिसे लेखापरीक्षा ने इंगित किया है वो मुंबई में भी खर्च होते अगर सुविधा को मुंबई में सृजित किया जाता।

एमओसीए ने उत्तर में कहा (02 सितम्बर 2016)

- i. एअर इंडिया बोर्ड ने 2009 में नागपुर में एमआरओ सुविधा और जीई सुविधा को स्थापित करने की मंजूरी दे दी थी। एमआरओ कार्य की जटिलता को ध्यान में रखते हुए इसे जल्दी से जल्दी संभव समय में स्थापित किया गया है। जैसे कि ग्रीन फील्ड एमआरओ प्रयोजनाओं को बनाने में कम से कम चार वर्ष का समय लगता है
- ii. जीई टेस्ट सेल की सुविधा में देरी का कारण निर्माण कार्य में देरी है। एअर इंडिया के इंजनों का वर्तमान में जीई के साथ ओन पॉइंट समझौते हैं। ओन पॉइंट कार्यक्रम घंटों पर आधारित कार्यक्रम है और इसलिए जीई की नागपुर सुविधा में देरी के कारण एअर इंडिया को कोई अतिरिक्त लागत भार नहीं पडा है।

उत्तर को निम्न दृष्टि से देखे जाने की जरूरत है :

- i. एमआरओ सुविधा जो अगस्त 2009 तक तैयार हो जाना था, का प्रचालन छः साल बाद अगस्त 2015 में हुआ। प्रबंधन का उत्तर जनवरी 2014 बाद की देरी को दर्शाता है जबकि अधिकतर देरी अगस्त 2009 से जनवरी 2014 को प्रदर्शित नहीं करता। एमओसीए उत्तर इसलिए स्वीकार्य नहीं है क्योंकि बोर्ड की स्वीकृति एआईएल का आंतरिक मामला है।
- ii. उच्च अन्यथा लागत जो कि ओवर हाल सुविधा में देरी के कारण कंपनी को वहन करना पड रहा है को ध्यान में रखते हुए एआईएल को देरी रोकने के लिए प्रयास करने चाहिए थे। साथ ही परिहार्य खर्च जो लेखापरीक्षा ने इंगित किया है वह जीई

द्वारा जीई ओवरहाल सुविधा के न होने पर आधारित है न कि नागपुर और मुंबई के यात्रा के खर्च पर।

एआईईएसएल/एआईएटीएसएल के प्रचालन में टीएपी के लक्ष्यों की तुलना में 2 से 3 वर्ष की देरी हुई। इन सहायक कंपनियों के प्रचालन को लेकर निगरानी समिति को गलत जानकारी दी गई।

सहायक कंपनियों के प्रचालन में कुछ कमियां जैसे कि एआईएल द्वारा प्रतिबद्ध इक्विटी न डालना, एआईएल की सहायक कंपनियों में एआईएल के कर्मचारियों के तबादले की जगह प्रतिनियुक्ति। साथ ही नए व चौड़े बॉइंग विमानों के लिए एमआरओ और इंजिन सुविधा में देरी की वजह से जीई ईजनों की मरम्मत व रखरखाव पर अतिरिक्त खर्चों का वहन कम्पनी को करना पडा।

