
अनुलग्नक

अनुलग्नक

अनुलग्नक 1

(पैरा 3.5 में संदर्भित)

शहर	स्थान	क्षेत्र	पट्टे पर / स्वामित्व
चेन्नई	पलवनथनगल गाँव और आईए कर्मचारी आवासीय कॉलोनी में फ्रीहोल्ड और आवासीय फ्लैट	19.13 एकड़	स्वामित्व
चेन्नई	फ्रीहोल्ड रिक्त संख्या 504, अन्नासलाई/तेनामपेट, चेन्नई	63897 वर्गफुट	स्वामित्व
दिल्ली	एअरलाईन्स हाउस, 113, गुरुद्वारा रकाबगंज रोड	0.77 एकड़	स्वामित्व
दिल्ली	बाबा खरक सिंह मार्ग, कनॉट प्लेस, नई दिल्ली	16,188 वर्ग मीटर	स्वामित्व
दिल्ली	कर्मचारियों के निवास, वसंत विहार, दिल्ली	30 एकड़	स्वामित्व
दिल्ली	ईकाई संख्या 264, 297, 310, 489, 631, 678, 684, 714, एशियाड गाँव कॉम्प्लेक्स नई दिल्ली	1900 वर्गफुट प्रत्येक	स्वामित्व
हैदराबाद	फ्रीहोल्ड भूमि (सीटीई कॉम्प्लेक्स) और केंद्रीय प्रशिक्षण संस्थान इमारत	20 एकड़	स्वामित्व
मुंबई	एअर इंडिया इमारत, नरीमन पॉइन्ट	449000 वर्ग फुट	भूमि पट्टे पर /स्वामित्व वाली इमारत
मुंबई	पुराने हवाई अड्डे पर इमारत, कलिना, सांताक्रुज	23989 वर्ग मीटर	स्वामित्व
मुंबई	कार्यालय इमारत, एनआईटीसी सांताक्रुज, मुंबई	उपलब्ध नहीं	स्वामित्व
मुंबई	सिडको भुखंड पर भूमि, नेरूल	उपलब्ध नहीं	पट्टे पर
एनसीआर गुडगाँव	डीएलएफ कुतुब इन्क्लेव, फेज-III, गुडगाँव, हरियाणा	420 वर्ग मीटर	स्वामित्व

अनुलग्नक 2

(पैरा 3.7 में संदर्भित)

टीएपी के लक्ष्यों के खिलाफ उपलब्धि के रूप में लेखापरीक्षा टिप्पणी के साथ निगरानी समिति को सूचना दी

टीएपी के लक्ष्य को मार्च 2015 तक प्राप्त करना	मार्च 2015 तक के लक्ष्यों की उपलब्धि की स्थिति (संबंधित अध्यायों में 2015-16 तक की स्थिति)
मानव संसाधन	
पात्रता के लिए प्रदर्शन से जुड़े प्रोत्साहन (पीएलआई) के लिए संघर्ष करते रहना जब तक की कर से पहले लाभ (पीबीटी) उत्पन्न ना हो	यदि एआईएल ने ओसी को सूचना दी कि पीएलआई 1 जुलाई 2012 से बंद कर दिया गया है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि पीएलआई का एक महत्वपूर्ण घटक 'तदर्थ भुगतान' के रूप में जारी रखा गया। विवरण पैरा 8.1ए में दिये गये हैं।
वीआरएस पैकेज की संगणना दिसम्बर 2011 की समाप्ति तक	एआईएल ने ओसी को सूचित किया कि सहायक कंपनियों में कर्मचारियों के तबादले, अगले पांच साल तक अनुमानित सेवानिवर्ती तथा वित्त मंत्रालय द्वारा इस खाते के लिए अतिरिक्त वित्तीय मदद के लिए कंपनी के आग्रह न माने जाने के कारण वीआरएस कार्यान्वित नहीं किया गया। वीआरएस को लागू करना टीएपी में परिकल्पित था तथा इसे लागू ना करने से टीएपी के लक्ष्यों की प्राप्ति मुश्किल होगी। (पैरा 8.1बी)
सहायक कम्पनियों का सौंपा जाना	
एमआरओ और ग्रांड हैडलिंग (जीएच) को जनवरी 2012 तक सौंपना और प्रचालित करना	एआईएल ने ओसी को सूचना दी कि एमआरओ और जीएच सहायक कम्पनियों का प्रचालन 1 फरवरी 2013 से लागू हो गया है। एमआरओ सहायक कम्पनी केवल जनवरी 2015 से तथा जीएच सहायक कम्पनी अप्रैल 2014 से प्रचालित की गई। जानकारी पैरा 9.1 में दी गई है।
आईटी एकीकरण	
दिसम्बर 2011 तक टिकट कीमत निर्धारण एवं बिक्रियों, नेटवर्क योजना, क्रू कार्यक्रम और प्रचालन कुशलता के लिए आईटी प्रणालियों को कार्यान्वित करना	एआईएल ने ओसी को सूचित किया कि आईटी प्रणालियों को लागू कर दिया है। इस लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया कि केंद्रीय नियोजन एवं नियंत्रण प्रणाली तथा उडान नियोजन प्रणाली आंशिक रूप से ही कार्यान्वित की गई हैं। जैसा कि इस रिपोर्ट के अध्याय 10 में सूचित किया गया है।
वित्तीय पुनः संरचना	
परिसंम्पतियों के मुद्रीकरण की योजना बनाना तथा समय सीमा और मुद्रीकरण के लिए कार्य दिसम्बर 2011 तक शुरू किया जाना। 2012-13 से 2021-22 के दौरान ₹500 करोड प्रति वर्ष मुद्रीकरण के द्वारा अर्जित किए जाना	मुद्रीकरण के द्वारा मार्च 2016 तक ₹64.06 करोड का राजस्व अर्जित किया था। तीन साल की अवधि (2012-13 से 2015-16) तक इसमें ₹1935.94 करोड की कमी हुई। एआईएल ने ओसी को सूचित किया कि इसने संम्पतियों के विकास तथा मुद्रीकरण के लिए एनबीसीसी के साथ जेवी में प्रवेश किया। मुद्रीकरण में देरी के लिए इस रिपोर्ट के पैरा 3.5 में विस्तारित जानकारी दी गई है।

<p>दिन प्रतिदिन के आधार पर नगद नुकसान को कम करना। एफआरपी ने परिकल्पित किया था कि एआईएल 2012-13 तक सकारात्मक ईबीआईटीडीए प्राप्त कर लेगा</p>	<p>एआईएल ने ओसी को सूचित किया कि इसके नगद नुकसान 8 करोड़ कम हो गए जो कि अप्रैल-दिसम्बर 2013 में 3014 करोड़ से अप्रैल-दिसम्बर 2014 में ₹3006 करोड़ हो गए। कंपनी ने ये भी सूचित किया कि इसका ईबीआईटीडीए नकारात्मक 191 करोड़ से (अप्रैल-दिसम्बर 2013) ₹166 करोड़ सकारात्मक हो गया है (अप्रैल-दिसम्बर 2014) कंपनी का दावा इस तथ्य के प्रकाश में देखे जाने कि जरूरत है कि (दोनों सांविधिक लेखापरीक्षक तथा सीएजी लेखापरीक्षा) कंपनी द्वारा प्रस्तुत किए गए वित्तीय विवरणों में हानियों को महत्वपूर्ण रूप से कम बताने कि ओर इशारा करते हुए सभी तीन वर्षों (2012-13 से 2014-15) के लिए एआईएल के लेखों पर सशर्त मत प्रकट किया था। हानियां ₹1455.8 करोड़ (2012-13), ₹2966.66 करोड़ (2013-14), और ₹1992.77 करोड़ (2014-15) तक कम बताई गई थी। यदि इन शर्तों (जैसा कि सांविधिक लेखापरीक्षक तथा सीएजी लेखापरीक्षा टिप्पणियों में बताया गया) के प्रभाव पर विचार किया जाए तो मार्च 2015 तक भी कंपनी को सकारात्मक ईबीआईटीडीए अभी प्राप्त करना है।</p>
<p>प्रचालन निष्पादन</p>	
<p>समय पर निष्पादन (ओटीपी) दो सालों में 71.7 प्रतिशत (अक्टूबर, 2011) से 90 प्रतिशत तक सुधार किया जाना था</p>	<p>एआईएल ने ओसी को सूचित किया कि उसने 71.9 प्रतिशत की ओटीपी हासिल कर ली है। ओटीपी में कमी के कारणों का विश्लेषण किया और पैरा 11.3 में बताया गया है। वर्ष 2015-16 में 78 प्रतिशत ओटीपी हासिल की गई है।</p>
<p>73 प्रतिशत पैसेन्जर लोड फैक्टर (पीएलएफ) 2015 तक हासिल करना था तथा 75 प्रतिशत पीएलएफ वर्ष 2020 तक हासिल करना था।</p>	<p>हालाकि एआईएल ने समग्र पीएलएफ लक्ष्य हासिल कर लिया लेकिन अंतरराष्ट्रीय प्रचालन में अभी भी हासिल करना है। लक्ष्य 73.3 प्रतिशत की तुलना में विमान के संचालन के लिए 72.6 प्रतिशत मार्च, 2015 तक हासिल कर सका। वर्ष 2015-16 में एआईएल ने 74.5 प्रतिशत पीएलएफ हासिल किया।</p>
<p>नेटवर्क यील्ड निम्नलिखित में से जो अधिक है वह हासिल करनी थी:</p> <p>जैसा की एफआरपी में परिकल्पना की।</p> <p>वित्तीय वर्ष 2013 के दौरान घरेलू एवम अंतरराष्ट्रीय मार्केट में मार्केट लीडर के नेटवर्क यील्ड के पांच प्रतिशत के कम पर।</p> <p>वित्तीय वर्ष - 2014 के दौरान घरेलू एवम अंतरराष्ट्रीय मार्केट लीडर के नेटवर्क यील्ड के तीन प्रतिशत के कम पर।</p>	<p>लक्ष्य के अनुसार यील्ड को वास्तविक उपलब्धि दी गई है:-</p> <p>3.76 नेटवर्क लक्ष्य की तुलना में वास्तव में 4.32 (2015-16 में 3.77 की तुलना में 4.04) हासिल किया।</p> <p>घरेलू प्रचालन लक्ष्य 4.39 की तुलना में वास्तव में 5.92 (2015-16 में 4.40 की तुलना में 5.34) हासिल किया।</p> <p>अंतरराष्ट्रीय प्रचालन लक्ष्य 3.36 की तुलना में वास्तव में 3.68 (2015-16 में 3.38 की तुलना में 3.52) हासिल किया।</p> <p>ऊपर से देखा जा सकता है कि एफआरपी को लक्ष्य के अनुसार यील्ड हासिल कर लिया है। मार्केट लीडर से सम्बन्धित (घरेलू एवं अंतरराष्ट्रीय) आकड़े की अनुपस्थिति के कारण लेखापरीक्षा टीएपी में निर्धारित अन्य मानदंडों पर टिप्पणी करने में असमर्थ है।</p>

विमान उपयोग					
<p>बेडा उपयोग (उडान घण्टों में) निम्नलिखित में से उच्चतम हासिल करना था:- एफआरपी की परिकल्पना के अनुसार वित्तीय वर्ष 2013 में घरेलू तथा अंतरराष्ट्रीय बाजार लीडर के उपयोग से 3 प्रतिशत कम।</p> <p>वित्तीय वर्ष 2014 में घरेलू एवं अंतरराष्ट्रीय बाजार लीडर के उपयोग से 3 प्रतिशत कम</p>	उपलब्धि लक्ष्यों की तुलना में कम रहे:-				
	विमान का प्रकार	लक्ष्य (घण्टें)		उपलब्धि (घण्टें)	
		2014-15	2015-16	2014-15	2015-16
	ए-319	12.25	12.25	10.34	9.75
	ए-320	12.25	12.25	9.57	9.22
	ए-321	12.25	12.25	10.97	11.16
	बी-787	13.0	13.0	12.97	12.07
	बी-777-300इआर	14.0	14.0	12.6	11.78
बी-777-200एलआर	15.0	15.0	2.04	6.89	
<p>इस प्रकार संकरा ढाँचे विमान के टीएपी के 12.25 घण्टें की तुलना में एआईएल 2014-15 में 9.57 से 10.97 घण्टें तथा 2015-16 में 9.22 से 11.16 हासिल कर सका। समानान्तर चौड़ा ढाँचा विमान के लक्ष्य 13 से 15 घण्टें की तुलना में कम्पनी 2014-15 में 2.04 से 12.97 घण्टें तथा 2015-16 में 6.89-12.07 घण्टें हासिल कर सकी। मार्केट लीडर से सम्बन्धित (घरेलू एवं अंतरराष्ट्रीय) आकड़े की अनुपस्थिति के कारण लेखापरीक्षा टीएपी में निर्धारित अन्य मानदंडों पर टिप्पणी करने में असमर्थ है।</p>					

स्रोत: दसवीं ओसी मीटिंग की प्रस्तुति।

अनुलग्नक-3

(पैरा 5.4.3 में संदर्भित)

6 महिनों से अधिक विमानों की ग्राउंडिंग का विवरण

बेडे के प्रकार	विमान	ग्राउंडिंग का कारण	ग्राउंडिंग की अवधि	ग्राउंडिंग के कुल दिन	ग्राउंडिंग की अधिकतम अवधि
ए-319	वीटी-एससीवी	इंजन और अन्य महत्वपूर्ण पुर्जों को हटाने की वजह से	12 मार्च, 2012 से 09 मई, 2014	789	586
	वीटी-एससीएक्स	चेक 4ए+पी1+पी2+पी6+पी7 और इंजन को हटाना	14 नवंबर, 2012 से 28 जनवरी, 2014	441	438
	वीटी-एससीओ	चेक-सी और इंजन और स्पेयर पार्ट को इस विमान से हटाना	08 फरवरी, 2011 से 29 अगस्त, 2012	569	544
	वीटी-एससीक्यू	चेक-ए+2ए+पी चेक और इंजन और अन्य स्पेयर पार्ट को हटाना अन्य विमानों के लिए हटाया	17 अगस्त, 2012 से 15 अगस्त, 2013	364	361
	वीटी-एससीएम	चेक-ए+2ए+4ए+पी2+पी12 और इंजन और अन्य स्पेयर पार्ट को इस विमान से हटाया	24 अगस्त, 2014 से 16 अक्टूबर, 2015	419	416
	वीटी-एससीडी	ए+पी और पट्टे की वापसी एवम् इंजन और अन्य घटकों का केनेबलाईज किया गया ।	14 दिसम्बर, 2010 से 27 जून, 2011	196	156
ए-320	वीटी-ईपीबी	चेक-4सी+1बी+6वाय+12 वाय और इंजन हटाया और अन्य विमान में स्थापित किया।	25. फरवरी, 2009, 01 अक्टूबर, 2011	949	909
		सर्विसेबल इंजन उपलब्ध न होने के कारण और अन्य घटकों का केनेबलाईज किया गया	26 जुलाई 2013 से 18 अप्रैल 2014	267	243
	वीटी-ईपीएफ	चेक 5सी+2बी+6वाय और इंजन का हटाना और अन्य घटकों से निदेशक मंडल से फरवरी 2014 में परिचालन की मंजूरी	3 जनवरी 2011 से 13 नवंबर 2014	1411	1371
	वीटी-ईपीजे	चेक 5सी+2बी+6वाय और इंजन	4 अप्रैल 2011	1440	1400

		हटाया और परिचालन निदेशक मंडल से फरवरी 2014 में मंजूरी	से 13 मार्च 2015		
	वीटी-ईएसई	चेक 3सी+1बी और अन्य घटकों के साथ इंजन को हटाना	25 फरवरी 2013 से 19 नवंबर 2013	268	247
	वीटी-ईएसडी	4सी+2बी और खराब हुये पुर्जों की मरम्मत का इंतजार एवं घटकों का केनेबलाईज किया गया	5 जुलाई 2014 से 27 मई 2015	327	306
	वीटी-ईपीजी	5सी एवं इंजन और अन्य विमानों से अन्य पुर्जों को हटा दिया गया	12 नवंबर 2012 से 23 जुलाई 2013	254	233
	वीटी-ईएसएल	3सी+1बी+6वाय+12 वाय +20वाय और खराब हुये पुर्जों की मरम्मत का इंतजार एवं घटकों का केनेबलाईज किया गया	17 सितंबर 2014 से 1 मई 2015	227	206
	वीटी-ईपीसी	डीएसजी विस्तारित+4ए	10 अप्रैल, 2015 से 22 अक्टूबर, 2015	196	193
	वीटी-ईपीएफ	4ए	7 अगस्त, 2015 से 11 मार्च, 2016	218	215
ए-321	वीटी-पीपीएफ	2ए+6000+12000+18एम और इंजन, एपीयू एवं महत्वपूर्ण पुर्जों को अन्य विमानों के लिए स्थानांतरित कर दिया गया	6 फरवरी 2012 से 10 सितंबर 2012	218	214
	वीटी-पीपीजी	चेक-4ए और विभिन्न घटकों /भागों को केनेबलाईज करना और इंजन की अनुपलब्धता	14 फरवरी 2014 से 31 दिसम्बर 2014	321	296
	वीटी-पीपीएक्स	चेक-4ए और इस विमान से इंजन को हटाना	21 अगस्त 2012 से 8 मई 2013	261	257
	वीटी-पीपीके	चेक-2ए और इस विमान से इंजन व अन्य घटकों को हटाना	22 अगस्त 2014 से 23 फरवरी 2015	186	161
	वीटी-पीपीबी	चेक ए और विभिन्न घटकों /	13 सितंबर	216	212

		भागो/ इंजन को केनेबलाईज करना	2011 से 15 अप्रैल 2012		
	वीटी-पीपीडी	संरचना मरम्मत+4ए+ 20 एमटीएस+24 एमटीएस	15 फरवरी, 2015 से 26 अक्टुबर, 2015	254	247

स्रोत: आंकड़े एआईएल/इंजिनियरिंग से प्राप्त।

*अतिरिक्त ग्रांडिंग दिनों को प्रतिवेदन रिपोर्ट से कम किया/बदलाव का समय इंजिनियरिंग विभाग द्वारा तय किया जाता है।

अनुलग्नक 4

(पैरा 6.1 तथा 6.1.2 में संदर्भित)

द्विपक्षीय समझौतों जहां 2010-11 से 2015-16 के दौरान शर्तों में बदलाव

क्र. सं.	देश	2010-11 तक की अधिकारिता			संशोधित अधिकारिता				उपयोग		
		एमओयू / एसए हस्ताक्षरित करने का वर्ष	क्षमता अधिकारिता (प्रत्येक दिशा में प्रति सप्ताह)	व्यावसायिक बिंदु	एमओयू / एसए हस्ताक्षरित करने का वर्ष	क्षमता अधिकारिता (प्रत्येक दिशा में प्रति सप्ताह)	अतिरिक्त व्यावसायिक बिंदु	कुल व्यावसायिक बिंदु	एआईएल द्वारा	भारतीय विमानन द्वारा	भारतीय विमानन द्वारा (प्रतिशत में)
1.	ओमान	2007-08	11550 सीटें	भारत: मस्कट, सलालाह (2) ओमान: तिरुवनंतपुरम, मुंबई, चेन्नई, दिल्ली, कोच्चि, हैदराबाद, लखनऊ, जयपुर, बेंगलोर और कालीकट (10)	2010-11	11550 सीटें	भारत: (0) ओमान: गोवा तथा कोलकाता (2)	भारत: (2) ओमान: (12)	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं

					2012-13	सीटें 16016 ओमान के लिए सीमित: 104 आवृत्तियां (16016- पीडब्लूईडी- शीतकाल- (14-15)	भारत: (0) ओमान: कोलकाता व्यावसायिक बिंदु से हटाया गया	भारत: (2) ओमान: (11)	6258 सीटें/प्रति सप्ताह	10212 सीटें/प्रति सप्ताह	88.42 प्रतिशत
					2015-16	सीटें 21,147			2678 सीटें/प्रति सप्ताह	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
2	दुबई (यूएई)	2008-09	54200 सीटें+2 प्रतिशत	भारत: दुबई (1) दुबई: मुंबई, दिल्ली, चेन्नई, कोलकाता, कोच्चि हैदराबाद, तिरुवनंतपुरम, बैंगलोर अहमदाबाद, कोझिकोड (10)	2011-12		भारत:- (0) दुबई: अहमदाबाद और हैदराबाद 'फ्लाई दुबई' के संचालन हेतु	भारत: (1) दुबई: (12)	-	-	-
					2013-14	59700 सीटें 2014 ग्रीष्म काल से प्रभावी	भारत:- (0) दुबई: लखनऊ(1)	भारत: (1) दुबई: (13)	5615	42683	78.75 प्रतिशत

						63000 सीटें + 2 प्रतिशत (64260) शीतकाल 2014-15 से प्रभावी तथा 65200 + 2 प्रतिशत (66504) सीटें ग्रीष्मकाल 2015 से प्रभावी					
3.	आबू धाबी	2010-11 तक	13330 सीटें	भारत: आबू धाबी, अल एन (2) आबू धाबी:- मुंबई, दिल्ली, कोच्चि, तिरुवनंतपुरम, चेन्नई, कालीकट, जयपुर और कोलकाता (8)	2009-10		भारत: (0) आबू धाबी: हैदराबाद, बेंगलोर और अहमदाबाद, एन.वी के माध्यम से शेष अप्रयुक्त अधिकारिता स्थानान्तरण के द्वारा (3)	भारत: (2) आबूधाबी: (11)			
					2013-14	50000 सीटें +2			1096 सीटें/प्रति	9208 सीटें/प्रति	69.08 प्रतिशत

						प्रतिशत (=51000)			सप्ताह	सप्ताह	
4.	ईरान	10.06.80 को (एसए) से संशोधित एसए हस्ताक्षर युक्त और 29-30 अप्रैल 2008 को समझौता जापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर की सहमति के मिनट दिनांक मई 2008	23 आवृत्तियां प्रति सप्ताह किसी भी प्रकार के विमान से जिसकी क्षमता बी- 747 विमान से अधिक न हो	भारत: तेहरान, बंदर अब्बास (2) ईरान: मुंबई, दिल्ली, कोचीन और अमृतसर (4)	2010-11	31 आवृत्तियां (12400) किसी भी प्रकार के विमान से जिसकी क्षमता बी 747 विमान से अधिक न हो	भारत: 2 अधिक बिंदू (2) +2 अधिक बिंदू + मशहाद हैदराबाद वी.वी. सेक्टर पर संचालित करने के लिए ईरान के नामित एयरलाइनों को अनुमति प्रदान की गई थी (3)	भारत: (4) ईरान: (6)	निरंक	निरंक	0.00 प्रतिशत
5.	मिश्र	2006-07	7 आवृत्तियां	भारत: काईरो एक अतिरिक्त बिंदु	2014-15	14 आवृत्तियां		भारत: (3)	निरंक	निरंक	0.00 प्रतिशत

			किसी भी प्रकार के विमान से जिसकी क्षमता बी 747/400 विमान से अधिक न हो	और तीसरे बिंदु पर सहमत होना है (3) मिश्र : मुंबई, दिल्ली, और तीसरे बिंदु पर सहमत होना है।		किसी भी प्रकार के विमान से जिसकी क्षमता बी 747 / 400 विमान से अधिक न हो।		मिश्र: (3)			
6.	फ्रांस		35 आवृत्तियां	भारत: पेरिस, नाईस, लेओन और ईपिनल(4) फ्रांस: दिल्ली, मुंबई, चेन्नई, कोलकाता, बेंगलोर और हैदराबाद(6)				भारत: (4) फ्रांस: (6)	-	-	-
					2014-15	भारत: निरंक फ्रांस:- अमृतसर, अहमदाबाद, कोच्चि और गोवा घरेलु कोड शेयर के उद्देश्य से	भारत: (4) फ्रांस: (10)	1342 सीटें/ प्रति सप्ताह	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	

7	इटली	2005-06	24 आवृत्तियां	भारत: रोम, मिलान (2) इटली: मुंबई, दिल्ली, कोलकाता (3)				भारत: (2) इटली: (3)	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
					2011-12	24 आवृत्तियां	भारत: रोम मिलान और दो अन्य बिंदु बाद में निर्दिष्ट किये जाएंगे (2) इटली: मुंबई, दिल्ली और दो अन्य बिंदु बाद में निर्दिष्ट किये जाएंगे (2)	भारत: (4) इटली: (4)	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
8	कनाडा	2005-06	35 आवृत्तियां किसी विमान जिसकी क्षमता बी - 747 विमान तक	भारत: टोरंटो, मॉन्ट्रियल, एडमॉन्टन, वैंकूवर, कैलगरी, ओटावा (6) कनाडा: दिल्ली, मुंबई, बेंगलोर, कोलकाता,	2011-12	मौजूदा अधिकारिता के अलावा, 6 अतिरिक्त बिंदु नामित एयरलाइनों को		भारत: (6) कनाडा: (6)	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं

			<p>हो एक निर्दिष्ट बिंदु से अधिकतम 14 सेवाएं 14000 सीटों पर सीमित</p>	<p>चेन्नई और हैदराबाद (6)</p>		<p>चयन हेतु उपलब्ध हो + स्वयं विमान सेवाओं तथा कोड शेयर सर्विस के लिए दोनों पक्ष क्षमता विभाजन के लिए और मंत्रालय नोट के अनुसार आईएमजी के साथ विचार विमर्श के बाद सभी कार्गो सेवाओं में अंक सीमा बिना अप्रतिबंधित तीसरी, चौथी और पांचवी स्वतंत्रता के अधिकार को</p>				
--	--	--	---	-------------------------------	--	---	--	--	--	--

						विस्तारित करने के लिए सहमत हुए। एयर कनाडा तथा लुफ्थांसा जर्मन एयरलाइन का मुंबई से/ तक और दिल्ली से/ तक वाया म्युनिक कोड शेयर अनुमोदित किया गया। एयर कनाडा तथा ब्रिटिश मिडलैंड इंटरनेशनल का लंदन-अमृतसर मार्ग पर कोड शेयर।					
9	सिंगापुर	2006-07	51.8 इकाइयों+ 1650 सीटें चेन्नई को	भारत: सिंगापुर (1) सिंगापुर: मुंबई,चेन्नई,	2011-12	भारत: भारत और सिंगापुर के बीच 4.3		भारत: (1)	5215 सीटें/प्रति सप्ताह	13356 सीटें/प्रति सप्ताह	48.25 प्रतिशत

			+ 5 आवृत्तियां कोलकता को + 18 पर्यटन स्थलों के लिए असीमित	कोलकाता दिल्ली बेंगलौर, हैदराबाद और कोयम्बटूर और 18 पर्यटन स्थल (7+18=25)		अतिरिक्त इकाइयों के अधिकारिता की सेवाओं में वृद्धि सिंगापुर: क्रमशः मुंबई और हैदराबाद के लिए अतिरिक्त अधिकारिता 1.5 साप्ताहिक बी 747 इकाइयाँ और 2.8 साप्ताहिक बी 747 इकाइयाँ		सिंगापुर (25)			
					2013-14	सिंगापुर: 28700 सीटें			2936 सीटें/प्रति सप्ताह	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
						भारत: 29400 सीटें					
					2013-14	अधिकारता में कोई परिवर्तन नहीं समझौता					

						जापन (एमओयू) में 'ए 380 को छोड़कर' वाक्य हटाकर संशोधित किया गया ।					
10	हाँग काँग	2007-08	भारत: 4 आवृत्तियां किसी भी प्रकार के सबसोनिक विमान के साथ +1250 सीटें +27 आवृत्तियां किसी भी प्रकार के विमान के साथ जिसकी क्षमता बी- 747-400	भारत: हाँग-काँग (1)	2011-12	हाँग-काँग : 7 अतिरिक्त आवृत्तियां कोलकाता चेन्नई और हैदराबाद के लिए संयुक्त रूप से ग्रीष्मकाल 2012 से प्रभावित और दूसरी 7 अतिरिक्त आवृत्तियां संयुक्त रूप से शीत काल 2012 से प्रभावित भारत: 7	भारत: (0)	भारत: (1) हाँग काँग: (6)	2394 सीटें/प्रति सप्ताह	8771 सीटें/प्रति सप्ताह	60.65 प्रतिशत

			(430 सीटें) विमान से अधिक न हो अलग- अलग मार्गों पर			अतिरिक्त आवृत्तियां ग्रीष्मकाल 2012 से प्रभावित और दूसरी 7 अतिरिक्त आवृत्तियां शीत काल 2012 से प्रभावित हांग कांग: 17470 भारत: 17910 शीत काल 2012 से प्रभावी हांग कांग: 20480, भारत: 20920						
			हांग काँग: 4 आवृत्तियां किसी भी प्रकार के	हांग-काँग: दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, चेन्नई और बैंगलोर (5),			हांग-काँग: हैदराबाद (1)					

			विमान के साथ +1250 सीटें +27 आवृत्तियां किसी भी प्रकार के विमान के साथ जिसकी क्षमता बी 747-400 (430 सीटें) से अधिक नहीं. अलग-अलग मार्गों पर								
11	ईराक	1983	2 आवृत्तियां	भारत: बगदाद, बसराह (2) ईराक: मुंबई, दिल्ली (2)	2010-11	12 आवृत्तियां	भारत: अल नजाफ + एक और बिंदु (2) ईराक: हैदराबाद + एक और	भारत: (4) ईराक: (4)	उपलब्ध नहीं	निरंक	0.00 प्रतिशत

							बिंदु (2)				
12	भूटान	2008-09	भूटान: 49 मार्ग अनुसूची की धारा-1 में मार्ग संख्या एक से चार में विनिर्दिष्ट बिंदुओं से/ तक 49 सेवाएं जो किसी भी तरह के विमान जिनकी क्षमता 200 सीटों से ज्यादा न हो इस अधिकारों के बीच में भारत में हर बिंदु से	भारत: भूटान में बिंदु (1) भूटान: दिल्ली, मुंबई, चेन्नई, कोलकाता, हैदराबाद, बेंगलूर, बागडोगरा +18 पर्यटक स्थल (7+18=25)	2012-13	किसी भी प्रकार के विमान की कोई भी सेवाएं जिनकी क्षमता बी 747-400 विमान से अधिक न हो तीसरे /चौथे स्वतंत्रता क्षेत्रों में जो कि संबंधित मार्ग अनुसूची में विनिर्दिष्ट किए गए हैं। भूटान की नामित एयरलाइनें प्रति सप्ताह बेंकोक से / तक 14 से अधिक आवृत्तियों पर		भारत: (1) भूटान: (25)	उपलब्ध नहीं	निरंक	0.00

			/तक अधिकतम 7 अवृत्तियां भारत: 9800 सीटों पर मार्ग 1+ असीमित आवृत्तियां मार्ग 2 पर			5 वीं स्वतंत्रता यातायात अधिकारों का प्रयोग नहीं करेगी।					
13	स्लोवि निया	2003-04	एएसए गोपनीय चर्चा का रिकॉर्ड और 8/4/2008 को भारत सरकार और यूरोपीय आयोग और यूरोपीय संघ के सदस्य देशों के वैमानिक	निरंक	2011-12	लंबित संशोधित एएसए को अंतिम रूप देने के लिए दोनों प्रतिनिधि चार भागों सभी कार्गो सेवाओं के उदारीकरण से संबंधित, सहकारी विपणन व्यवस्था, मार्ग के लचीलेपन	भारत: ल्युब्जाना स्लोविनिया: नई दिल्ली (2014-15)	भारत: (1) स्लोविनिया: (1)	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं

			अधिकारियों के बीच क्षैतिज समझौता			और अंतर मॉडल सेवाएं जो पहले नहीं थी पर सहमत हुए					
14	कजाक-स्थान	2007-08	3 सेवाएँ अधिकतम 600 सीटों तक	भारत: अलमाटी (1) कजाकस्थान: दिल्ली, कोलकाता (2)	2012-13	14 सेवाएँ बी-747 कि क्षमता (400 सीट) तक एक बिंदु से 7 आवृत्तियों से ज्यादा नहीं - अधिकतम 23747 सीटें	भारत: अस्ताना, करागन्दा, श्यामकेन्ट (3) कजाकस्थान: मुंबई, गोवा (2)	भारत: (4) कजाकस्थान: न: (4)	उपलब्ध नहीं	निरंक	0.00 प्रतिशत
15	न्यूजीलैंड	2005-06	7 सेवाएँ प्रति सप्ताह (2800 सीटें)	भारत: ओकलैंड, कोड शेयर बिन्दु: ओकलैंड, वेलिंगटन, ख्रिस्तचर्च, क्वीन्सटाउन, इयूने डिन (5) न्यूजीलैंड: मुंबई कोड शेयर बिन्दु:	2015-16			भारत: (1) न्यूजीलैंड: (1)	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं

				मुंबई, कोलकाता, नई दिल्ली, हैदराबाद, चेन्नई (5)							
16	श्रीलंका	-	-	-	2011-12	112 आवृत्तियां और 18 पर्यटन स्थलों की / से असीमित अधिकारिता			1032 सीटें/सप्ताह	4504 सीटें/सप्ताह	10.05 प्रतिशत
					2013-14	एएसए तीसरे देशों के वाहक के साथ कोड शेयर करने के प्रावधान को शामिल किए जाने के संबंध में संशोधित किया गया					

स्रोत: एमओसीए से प्राप्त आंकड़े।

अनुलग्नक 5

(पैरा 6.1.1 मेंसंदर्भित)

अग्रणी अंतर्राष्ट्रीय एयरलाइनों द्वारा अप्रैल 2014 से मार्च 2015 और अप्रैल 2015 से मार्च 2016 तक की अवधि में भारत से/में यात्रियों के आवागमन का विवरण

अप्रैल 2014 से मार्च 2015 तक, भारत से/में ले जाए गए यात्रियों के ट्रेफिक का ब्योरा								अप्रैल 2015 से मार्च 2016 तक, भारत से/में ले जाए गए यात्रियों के ट्रेफिक का ब्योरा				
क्षेत्र	विदेशी एयरलाइन का नाम		भारत से/में ले जाए गए कुल यात्री (लाख में)	भारत से/में "प्वाइंट टू प्वाइंट" ले जाए गए कुल यात्री (लाख में)	भारत से/में "पांचवा फ्रीडम" ले जाए गए कुल यात्री (लाख में)	भारत से/में "छठी फ्रीडम" ले जाए गए कुल यात्री (लाख में)	छठे फ्रीडम कैरिज का प्रतिशत	भारत से/में ले जाए गए कुल यात्री (लाख में)	भारत से/में "प्वाइंट टू प्वाइंट" ले जाए गए कुल यात्री (लाख में)	भारत से/में "पांचवा फ्रीडम" ले जाए गए कुल यात्री (लाख में)	भारत से/में "छठी फ्रीडम" ले जाए गए कुल यात्री (लाख में)	छठे फ्रीडम कैरिज का प्रतिशत
क. खाडी क्षेत्र	एयर अरबिया	G9	14.17	6.01	0.00	8.16	57.59	15.65	6.11	0.00	9.54	60.96
	ई.एल. ए.एल इजराइल एयरलाइन	LY	0.55	0.29	0.00	0.26	47.27	0.67	0.33	0.00	0.33	49.25
	अमीरात	EK	47.29	17.99	0.00	29.3	61.96	54.10	18.07	0.00	36.03	66.60
	इतिहाद एयरवेज	EY	16.49	5.07	0.00	11.42	69.25	27.86	8.08	0.00	19.79	71.03
	फ्लाइ दुबई	FZ	2.88	0.9	0.00	1.98	68.75	4.77	1.39	0.00	3.38	70.86
	गल्फ एयर	GF	7.11	1.39	0.00	5.72	80.45	8.70	1.66	0.00	7.05	81.03
	कुवैत एयरवेज	KU	4.28	1.14	0.00	3.14	73.36	5.94	3.48	0.00	2.47	41.58
	ओमान एयर	WY	10.99	5.85	0.00	5.14	46.77	15.08	6.24	0.00	8.84	58.62
	कतर एयरवेज	QR	15.23	2.65	0.00	12.58	82.60	18.27	3.77	0.00	14.50	79.37
	रॉयल जॉर्डनीया एयरवेज	RJ	0.32	0.06	0.00	0.26	81.25	--	--	--	--	--
	तुर्किश एयरलाइन	TK	3.22	0.84	0.00	2.38	73.91	4.26	1.14	0.00	3.12	73.24

	यमन एयरवेज	IY	0.38	0.19	0.00	0.19	50.00	0.02	0.02	0.00	0.00	0.00
	कुल		122.91	42.38	0.00	80.53	65.52	155.33	50.28	0.00	105.04	67.62
ख. एशिया	एयर चाइना	CA	0.97	0.59	0.00	0.38	39.18	1.28	0.73	0.00	0.55	42.97
	एशियाना एयरलाइन्स	OZ	0.61	0.37	0.00	0.24	39.34	0.59	0.39	0.00	0.20	33.90
	केथे पैसिफिक	CX	6.93	2.78	0.00	4.15	59.88	7.95	3.08	0.00	4.87	61.26
	चाइना एयरलाइन्स	CI	0.47	0.09	0.21	0.17	36.17	0.40	0.07	0.15	0.18	45.00
	हांग-काँग ड्रैगन	KA	1.45	0.79	0.00	0.66	45.52	1.74	0.94	0.00	0.80	45.98
	कोरियन एयर	KE	0.54	0.31	0.00	0.23	42.59	0.57	0.37	0.00	0.20	35.09
	मलेशिया एयरलाइन्स	MH	9.4	3.48	0.00	5.92	62.98	8.86	3.66	0.00	5.20	58.69
	मिहिन लंका	MJ	1.07	0.49	0.00	0.58	54.21	1.85	1.20	0.00	0.65	35.14
	सिंगापुर एयरलाइन्स	SQ	13.21	6.16	0.00	7.05	53.37	14.99	6.25	0.00	8.74	58.31
	श्रीलंका एयरलाइन्स	UL	11.16	6.82	0.00	4.34	38.89	13.04	7.79	0.00	5.25	40.26
	थाई एयरवेज	TG	10.34	7.23	0.00	3.11	30.08	13.30	8.53	0.00	4.77	35.86
	कुल		56.15	29.11	0.21	26.83	47.78	64.56	33.02	0.15	31.40	48.64
ग. यूरोप	एयर फ्रांस	AF	3.05	1.22		1.83	60.00	3.79	1.47	0.00	2.32	61.21
	ऑस्ट्रियन एयरलाइन्स	OS	0.96	0.24	0.00	0.72	75.00	1.09	0.36	0.00	0.73	66.97
	ब्रिटिश एयरवेज	BA	9.25	3.52	0.00	5.73	61.95	10.00	4.43	0.00	5.57	55.70
	फिनएयर	AY	0.73	0.18	0.00	0.55	75.34	0.94	0.36	0.00	0.58	61.70
	केएलएम	KL	1.74	0.38	0.00	1.36	78.16	1.81	0.47	0.00	1.33	73.48
	लुफ्थांसा	LH	9.16	2.02	0.00	7.14	77.95	10.47	2.41	0.00	8.05	76.89
	स्विस	LX	2.35	0.81	0.00	1.54	65.53	2.53	0.88	0.00	1.65	65.22
	वर्जिन एटलांटिक	VS	2.59	1.64	0.00	0.95	36.68	1.66	1.32	0.00	0.35	21.08
	कुल		29.83	10.01	0.00	19.82	66.44	32.29	11.71	0.00	20.58	63.73
घ उत्तरी अमेरिका	यूनाइटेड एयरलाइन्स	UA	4.27	4.07	0.00	0.2	4.68	4.61	4.41	0.00	0.20	4.34
	कुल		5.98	5.6	0.00	0.27	4.52	4.61	4.41	0.00	0.20	4.34
ड. स्वतंत्र राज्यों का राष्ट्रमंडल	एयरोफ्लोट	SU	1.25	0.66	0.00	0.59	47.20	1.44	0.56	0.00	0.88	61.11

2016 की रिपोर्ट संख्या 40

	एयर अस्ताना	KC	0.53	0.33	0.00	0.2	37.74	0.51	0.30	0.00	0.22	43.14
	उज्बेकिस्तान एयरवेज	HY	1.3	0.63	0.00	0.67	51.54	1.12	0.57	0.00	0.55	49.11
	कुल		3.08	1.62	0.00	1.46	47.40	3.07	1.43	0.00	1.64	53.42
	कुल योग		217.95	88.72	0.21	128.91	59.15	259.86	100.84	0.15	158.87	61.14

स्रोत: एआईएल प्रबंधन से प्राप्त आंकड़े

अनुलग्नक-6

एआईएल द्वारा सीटों की क्षमता का उपयोग (ग्रीष्मकाल 2016)

(पैरा 6.1.3.2 में संदर्भित)

क्रम.सं.	देश	ग्रीष्मकाल-2016					
		यातयात अधिकार का आबंटन		यातयात अधिकार का उपयोग (वास्तविक)		एयर इंडिया (ए आई)	एयर इंडिया एक्सप्रेस (IX)
		एयर इंडिया (एआई)	एयर इंडिया एक्सप्रेस (आईएक्स)	एयर इंडिया (एआई)	एयर इंडिया एक्सप्रेस (आईएक्स)	उपयोग का प्रतिशत	उपयोग का प्रतिशत
		सीट	सीट	सीट	सीट	सीट	सीट
1	यूएई - अबू धाबी	1869	7030	854	6048	45.69	86.03
2	यूएई -दुबई	12612	11532	8622	15687	68.36	136.03
3	यूएई - शारजाह	3780	6426	2310	5103	61.11	79.41
4	सऊदी अरबिया	11663	3330	10793	1890	92.54	56.76
5	ओमान	2928	7045	3768	3969	128.69	56.34
6	कतर	0	4422	0	3402	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं।	76.93
7	कुवैत	2968	1116	1260	1512	42.45	135.48
8	बहरीन	1015	5735	488	2646	48.08	46.14
9	ईरान	0	1302	0	567	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं	43.55
10	ईराक	725	0	0	0	उपयोग नहीं	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
11	यूएसए	8848	0	7896	0	89.24	आबंटन उपलब्ध

							नहीं हैं
12	कनाडा	2394	0	0	0	उपयोग नहीं	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
13	यूके	10038	0	8834	0	88.01	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
14	फ्रांस	1792	0	1792	0	100.00	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
15	जर्मनी	1792	0	1792	0	100.00	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
16	इटली/स्पेन	1792	0	1792	0	100.00	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
17	रूस	1792	0	540	0	30.13	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
18	चीन	1792	0	1280	0	71.43	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
19	जापान	2434	0	1792	0	73.62	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
20	दक्षिण कोरिया	1024	0	1024	0	100	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
21	हाँग-काँग	1792	0	1792	0	100	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
22	सिंगापुर	6153	3885	5376	1323	87.37	34.05
23	थाईलैंड	4011	707	3584	0	89.35	उपयोग नहीं
24	आस्ट्रेलिया	1792	0	1792	0	100	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं

25	मलेशिया	3584	1295	0	756	उपयोग नहीं	58.38
26	केन्या	1792	0	0	0	उपयोग नहीं	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
27	अफगानिस्तान	900	0	750	0	83.33	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
28	बांग्लादेश	1015	2590	854	0	84.14	उपयोग नहीं
29	मालदीव	2037	0	1708	0	83.85	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
30	म्यांमार	816	0	600	0	73.53	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
31	नेपाल	3430	0	2250	0	65.60	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
32	श्रीलंका	2548	2590	2548	0	100.00	उपयोग नहीं
33	आस्ट्रीया	1792	0	1792	0	100.00	आबंटन उपलब्ध नहीं हैं
34	कजाकिस्तान/ उज़्बेकिस्तान	0	744	0	756	आबंटन उपलब्ध नहीं	101.61
35	यूई-एएल एआईएन/रास अल खैमाह	0	744	0	756	आबंटन उपलब्ध नहीं	101.61

स्रोत: यातायात अधिकारों का आबंटन तथा उपयोग की जानकारी प्रबंधन से प्राप्त थी।

अनुलग्नक-7

स्तर 3 के अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों की सूची जहां, एयर इंडिया संचालन करता है।

(पैरा 6.2.2 में संदर्भित)

क्रम संख्या	एयरइंडिया अंतरराष्ट्रीय गंतव्य स्थान
1	बैंकाक
2	कोलंबो
3	दुबई
4	फ्रैंकफर्ट
5	हांगकांग
6	जेद्दाह
7	लंदन
8	मेलबोर्न
9	मिलान
10	नेवार्क
11	न्यूयॉर्क
12	पेरिस
13	रोम
14	सियोल
15	शंघाई
16	सिंगापुर
17	सिडनी
18	टोक्यो

अनुलग्नक-8

चौड़े ढांचे के विमानों के पायलटों का उपयोग

(पैरा 8.5.1 में संदर्भित)

बी -787 बेडा

वर्ष	पायलटों की 480 घंटों से कम उड़ान की प्रतिशतता	पायलटों की 6 महीनों की अवधि में 480 घंटों से अधिक की उड़ान	पायलटों की 6 महीनों की अवधि में 480 घंटों से कम की उड़ान	अतिरिक्त घंटों का भुगतान सामान्य उड़ान भत्ते से 1.5 से दो गुना ज्यादा	उपलब्ध पायलटों के अनउपयोगी घंटों जो 6 महीने में 480 घंटों से कम उड़े हैं	उड़ान भत्ता जो उच्च दर पर भुगतान किया (₹ में)
जुलाई-दिसम्बर-13	100	0	150	0	30102.37	0
जनवरी-जून-14	75	46	139	1216:10	22399:14	6040901
जुलाई-दिसम्बर-14	75	58	170	1891:58	22839:32	9050534
जनवरी-जून-15	81	47	195	1980:24	23689.45	7728223
जुलाई-दिसम्बर-15	74	68	190	2498:58	24913.48	10007175
कुल						32826833

स्त्रोत: चालकदल के उपयोग के आंकड़े एआईएल से प्राप्त।

बी -777 बेड़ा

वर्ष	प्रति 6 माह की अवधि में 480 घंटों से अधिक उड़ान वाले पायलटों की संख्या (पायलटों की संख्या)	प्रति 6 माह की अवधि में 480 घंटों से कम उड़ान वाले पायलटों की संख्या (पायलटों की संख्या)	अनउपयोगी घंटों	प्रति पायलट औसत उड़ान के घंटों (घंटों में)	प्रति पायलट औसत अनउपयोगी उड़ान के घंटों (घंटों में)
जुलाई-दिसम्बर-12	0	360	85734:03	241:51	238:09
जनवरी-जून-13	2	391	76056:06	286:31	193:31
जुलाई-दिसम्बर-13	0	367	73681:24	279:14	200:46
जनवरी-जून-14	0	360	85714:26	241:54	238:05
जुलाई-दिसम्बर-14	0	335	74030:01	259:00	220:59
जनवरी-जून-15	0	312	63545:53	276:19	203:40
जुलाई-दिसम्बर-15	2	281	36733:30	368:23	129:48

स्त्रोत: चालकदल के उपयोग के आंकड़े एआईएल से प्राप्त।

अनुलग्नक-9

संकरा ढाचे के विमानों के पायलटों का उपयोग

(पैरा 8.5.1 में संदर्भित में)

वर्ष	प्रतिमाह 72 घंटो से अधिक पायलटो की उडान की औसत संख्या (पायलटों की संख्या)	प्रतिमाह 72 घंटो से कम पायलटो की उडान की औसत संख्या (पायलटों की संख्या)	कुल अतिरिक्त घंटो का भुगतान सामान्य उडान भत्ते का@ 1.5 से 2 गुणा (घंटो में)	कुल अनुउपयोगी पायलटों के घंटे जो कि एक महिने में 72 घंटे से कम में उडान भरते हैं। (घंटो में)	कुल उडान भत्ता जो उच्च दर पर भुगतान किया (₹)
2012-13 (जुलाई 12-मार्च 13)	103	361	7356	60846	4.69 करोड़
2013-14	229	359	31363	81639	16.49 करोड़
2014-15	193	386	27679	94385	15.30 करोड़
2015-16 (दिसम्बर 2015 तक)	211	353	16559	35212	9.13 करोड़
कुल			82597	272084	45.61 करोड़

संलग्नक-10

दिल्ली-मुंबई उड़ानों का विश्लेषण (घरेलू)

(पैरा 11.3.3 में संदर्भित)

उड़ान संख्या	कुल प्रस्थान	निरस्त	संचालित	समय पर उड़ान (एसटीडी + 15 मिनट)	उड़ानों में देरी (एसटीडी + 15मिनट से अधिक)	ओटीपी प्रतिशत	विशिष्ट देरी (देरी कोड- 01 to 10)	यात्री और सामान (देरी कोड 11 to 20)	कार्गो व डाक (देरी कोड 21 to 30)	हवाई जहाज व रेंप रख रखाव (देरी कोड 31 to 40)	तकनीकी व हवाई जहाज कलपुर्ज (देरी कोड 41 to 50)	हवाई जहाज को नुकसान (देरी कोड 51 to 54)	ईटीपी/ स्वचालित कलपुर्ज असफलता (देरी कोड 55 to 60)	उड़ान संचालन तथा कर्मीदल (देरी कोड- 61 to 70)	मौसम(देरी कोड-71 to 80)	हवाईयातयात प्रवाह प्रतिबंध (देरी कोड- 81 to 84)	हवाईअड्डा तथा सरकारी अधिकारी (देरी कोड- 85 to 90)	प्रतिक्रियावादी (देरी कोड 91 to 96, कोड 93 शामिल नहीं)	प्रतिक्रियावादी 93A to 93M	विविध (देरी कोड- 97 to 99)	कुल				
एआई0317	206	0	206	111	95	54	0	3	0	0	2	0	0	4	2	1	1	60	22	0					
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				1	0	0	0	1	0	0	3	1	0	2	4	9	1					
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				1	3	0	0	3	0	0	7	3	1	3	64	9	1					
एआई0602	365	9	356	259	97	73	0	2	0	0	4	0	0	2	0	4	2	37	45	1					
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	0	0	2	2	0	1	8	7	6	3	4	12	0					
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	2	0	2	6	0	1	10	7	10	5	41	12	1					
एआई0624	365	15	350	198	153	57	0	0	0	1	6	2	0	0	1	8	1	23	111	0					
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	1	0	2	15	0	2	7	8	17	3	12	43	1					
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	1	0	3	21	2	2	7	9	25	4	35	43	1					
एआई0659	365	5	360	226	134	63	0	1	0	0	4	0	0	6	1	3	0	25	94	0					
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	5	0	8	8	0	1	4	6	6	11	17	28	0					
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	6	0	8	12	0	1	10	7	9	11	42	28	0					
एआई0805	365	35	330	247	83	75	1	1	0	0	2	0	0	2	2	2	0	24	49	0					
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	2	0	1	0	0	0	6	9	7	3	11	10	0					
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				1	3	0	1	2	0	0	8	11	9	3	35	10	0					
एआई0810	366	105	261	159	102	61	0	3	0	1	3	0	1	4	1	2	1	10	76	0					
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	5	0	1	7	0	1	7	6	10	3	17	19	0					
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	8	0	2	10	0	2	11	7	12	4	27	19	0					
एआई0863	365	2	363	201	162	55	1	1	0	2	2	1	0	2	0	27	0	6	120	0					
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	2	0	3	6	0	1	5	9	31	17	11	35	0					
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				1	3	0	5	8	1	1	7	9	58	17	17	35	0					
एआई0865	365	0	365	291	74	80	0	2	0	0	4	1	1	16	6	16	1	11	16	0					
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	4	0	0	3	0	1	1	1	1	2	0	3	0					
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	6	0	0	7	1	2	17	7	17	3	11	3	0					
कुल प्रतिक्रियावादी से पहले	2762	171	2591	1692	900		2	13	0	4	27	4	2	36	13	63	6	196	533	1	900				
							संपूर्ण नियंत्रण में				84, 9%	नियंत्रण से बाहर				87	10% आंशिक रूप से नियंत्रण में				22%	59%			
							पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण				1	19	0	17	42	0	7	41	47	78	44	76	159	2	533
							संपूर्ण नियंत्रण में				127	24% नियंत्रण से बाहर				171	32% आंशिक रूप से नियंत्रण में				14%	30%			
								3	32	0	21	69	4	9	77	60	141	50	272	159	3				
							कुल, 93 को जोड़ने के बाद				211	23% नियंत्रण से बाहर				258	29% आंशिक रूप से नियंत्रण में				30%	18%	900		

संलग्नक-10ए

दिल्ली-मुंबई उड़ानों का विश्लेषण (घरेलू) 2015-16

(पैरा 11.3.3 में संदर्भित)

उड़ान संख्या	कुल प्रस्थान	निरस्त	संचालित	समय पर उड़ान (एसटीडी + 15 मिनट)	उड़ानों में देरी (एसटीडी + 15मिनट से अधिक)	ओटीपी प्रतिशत	विशिष्ट देरी (देरी कोड- 01 to 10)	यानी और सामान (देरी कोड 11 to 20)	कार्गो व डाक (देरी कोड 21 to 30)	हवाई जहाज व रैप रख रखाव (देरी कोड 31 to 40)	तकनीकी व हवाई जहाज कलपुर्ज (देरी कोड 41 to 50)	हवाई जहाज को नुकसान (देरी कोड 51 to 54)	ईडीपी/ स्वचालित कलपुर्ज असफलता (देरी कोड 55 to 60)	उड़ान संचालन तथा कर्मीदल (देरी कोड- 61 to 70)	मौसम(देरी कोड-71 to 80)	हवाईयातयात प्रवाह प्रतिबंध (देरी कोड- 81 to 84)	हवाईअड्डा तथा सरकारी अधिकारी (देरी कोड- 85 to 90)	प्रतिक्रियावादी (देरी कोड 91 to 96, कोड 93 शामिल नहीं)	प्रतिक्रियावादी 93A to 93M	विभिन्न (देरी कोड- 97 to 99)	कुल
एआई0315	156	0	156	65	91	42	0	4	0	2	2	0	0	2	0	3	1	46	31	0	
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	1	0	0	3	0	0	0	0	3	3	11	10		
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	5	0	2	5	0	0	2	0	6	4	57	10	0	
एआई0317	209	0	209	84	125	40		8		0	2	0	0	0		4	0	72	39		
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	1	0	1	1	0	0	3	0	1	2	19	11	0	
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	9	0	1	3	0	0	3	0	5	2	91	11	0	
एआई0602	334	0	334	245	89	73	0	1	0	1	3	1	0	2	0	6	0	41	34	0	
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	1	0	1	3	1	0	2	3	8	2	6	7	0	
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	2	0	2	6	2	0	4	3	14	2	47	7	0	
एआई0624	334	14	320	218	102	68	0	0	0	0	3	0	0	4	0	10	1	21	63	0	
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	1	0	4	9	1	0	3	1	8	5	12	18	1	
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	1	0	4	12	1	0	7	1	18	6	33	18	1	
एआई0659	320	7	313	198	115	63	2	1	0	0	1	0	0	6	1	8	5	19	72	0	
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	1	1	0	4	0	0	3	0	26	13	7	17	0	
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				2	2	1	0	5	0	0	9	1	34	18	26	17	0	
एआई0805	355	8	347	251	96	72	0	1	0	1	7	0	0	4	0	3	1	43	36	0	
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	0	0	1	5	0	0	4	4	6	4	5	7	0	
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	1	0	2	12	0	0	8	4	9	5	48	7	0	
एआई0810	208	31	177	94	83	53	0	3	0	0	3	1	0	2	0	9	0	3	62	0	
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	3	0	3	3	0	0	3	3	16	4	8	19	0	
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	6	0	3	6	1	0	5	3	25	4	11	19	0	
एआई0863	366	1	365	202	163	55	0	4	0	0	2	0	1	8	0	34	2	9	102	1	
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	0	0	6	4	1	0	4	11	28	10	8	30	0	
			कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	4	0	6	6	1	1	12	11	62	12	17	30	1	
कुल प्रतिक्रियावादी से पहले	2282	61	2221	1357	864		2	22	0	4	23	2	1	28	1	77	10	254	439	1	864
			संपूर्ण नियंत्रण में						80	9%	नियंत्रण से बाहर		91	11%	आंशिक रूप से नियंत्रण में			29%	51%		
			पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	8	1	16	32	3	0	22	22	96	43	76	119	1	439
			संपूर्ण नियंत्रण में						79	18%	नियंत्रण से बाहर		165	38%	आंशिक रूप से नियंत्रण में			17%	27%		
			कुल 93 को जोड़ने के बाद				2	30	1	20	55	5	1	50	23	173	53	330	119	2	864
			संपूर्ण नियंत्रण में						159	18%	नियंत्रण से बाहर		256	29%	आंशिक रूप से नियंत्रण में			38%	14%		

संलग्नक-11

मुंबई-दिल्ली उड़ानों का विश्लेषण 2014-15

(पैरा 11.3.3 में संदर्भित)

उड़ान संख्या	संचालित	समय पर उड़ान (एसटीडी + 15 मिनट)	उड़ानों में देरी (एसटीडी + 15मिनट से अधिक)	ओटीपी प्रतिशत	विशिष्ट देरी (देरी कोड- 01 to 10)	यात्री और सामान (देरी कोड 11 to 20)	कार्गो व डाक (देरी कोड 21 to 30)	हवाई जहाज व रेंच रख (देरी कोड 31 to 40)	तकनीकी व हवाई जहाज कलपुर्ज (देरी कोड 41 to 50)	हवाई जहाज को नुकसान (देरी कोड 51 to 54)	ईडीपी/ स्वचालित कलपुर्ज असफलता (देरी कोड 55 to 60)	उड़ान संचालन तथा कर्मियों (देरी कोड- 61 to 70)	मौसम(देरी कोड-71 to 80)	हवाईयातयात प्रवाह प्रबंधन प्रतिबंध (देरी कोड- 81 to 84)	हवाईअड्डा तथा सरकारी अधिकारी (देरी कोड- 85 to 90)	प्रतिक्रियावादी (देरी कोड 91 to 96, कोड 93 शामिल नहीं)	प्रतिक्रियावादी 93A to 93M	विविध (देरी कोड- 97 to 99)	कुल	
एआई0310 (20:00)	209	119	90	57		1			2	1	1	14			1	27	43			
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	0	0	0	3	0	0	4	2	3	5	8	18		0	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	1	0	0	5	1	1	18	2	3	6	35	18		0	
एआई0314 (20:00)	155	89	66	58		3		4	1		1	14			2	14	27			
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	1	0	2	2	0	0	0	1	3	0	6	12		0	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	4	0	6	3	0	1	14	1	3	2	20	12		0	
एआई0605 (21:00)	225	127	98	56		0	1	1	1	1	0	6	0	14	0	13	61		0	
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	2	0	2	4	0	3	3	7	8	3	10	19		0	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	3	0	3	5	1	3	9	7	22	3	23	19		0	
एआई0660 (17:00)	363	208	155	57		4		2	5		2	1		26	3		112			
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				1	4	0	2	4	4	0	7	6	17	7	14	46		0	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				1	8	0	4	9	4	2	8	6	43	10	14	46		0	
एआई0677 (13:00)	361	280	81	78		1			8			11		2		13	46			
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	0	0	2	1	0	0	5	8	0	0	1	29		0	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	1	0	2	9	0	0	16	8	2	0	14	29		0	
एआई0866 (09:00)	362	160	202	44		2		2	3		1	2	3	55	2	6	126			
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				1	6	0	16	8	0	0	5	6	3	30	16	35		0	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				1	8	0	18	11	0	1	7	9	58	32	22	35		0	
एआई0888 (19:00)	322	174	148	52		4		1					1	40	4	14	84			
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	2	0	3	11	0	2	12	7	3	2	23	18		1	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	6	0	4	11	0	2	12	8	43	6	37	18		1	
कुल प्रतिक्रियावादी से पहले	1997	1157	840		0	16	0	10	20	2	5	48	4	137	12	87	499		840	
							99	12%	नियंत्रण से बाहर		155	18%	आंशिक रूप से नियंत्रण में		10%	59%				
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				2	15	0	27	33	4	5	36	37	37	47	78	177		1	499
							118	24%	नियंत्रण से बाहर		126	25%	आंशिक रूप से नियंत्रण में		16%	35%				
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				2	31	0	37	53	6	10	84	41	174	59	165	177		1	840
							217	26%	नियंत्रण से बाहर		281	33%	आंशिक रूप से नियंत्रण में		20%	21%				

संलग्नक-11ए

मुंबई-दिल्ली उड़ानों का विश्लेषण 2015-16

(पैरा 11.3.3 में संदर्भित)

उड़ान संख्या	संचालित	समय पर उड़ान (एसटीडी + 15 मिनट)	उड़ानों में देरी (एसटीडी + 15 मिनट से अधिक)	ओटीपी प्रतिशत	विशिष्ट देरी (देरी कोड- 01 to 10)	यात्री और सामान (देरी कोड 11 to 20)	कार्गो व डाक (देरी कोड 21 to 30)	हवाई जहाज व रेंप रख रखाव (देरी कोड 31 to 40)	तकनीकी व हवाई जहाज कलपुर्ज (देरी कोड 41 to 50)	हवाई जहाज को नुकसान (देरी कोड 51 to 54)	ईडीपी/ स्वचालित कलपुर्ज असफलता (देरी कोड 55 to 60)	उड़ान संचालन तथा कर्मादल (देरी कोड- 61 to 70)	मौसम(देरी कोड-71 to 80)	हवाईयातयात प्रवाह प्रबंधन प्रतिबंध (देरी कोड- 81 to 84)	हवाईअड्डा तथा सरकारी अधिकारी (देरी कोड- 85 to 90)	प्रतिक्रियावादी (देरी कोड 91 to 96, कोड 93 शामिल नहीं)	प्रतिक्रियावादी 93A to 93M	विविध (देरी कोड- 97 to 99)	कुल
एआई0310 (20:00)	207	128	79	62	0	0	0	0	5	0	1	4	0	5	1	37	26	0	
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	0	0	0	1	0	0	1	0	3	2	3	16	0	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	0	0	0	6	0	1	5	0	8	3	40	16	0	
एआई0314 (20:00)	155	89	66	57	0	0	0	2	4	0	0	7	0	3	2	26	22	0	
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	0	0	0	1	0	0	2	0	2	0	1	16	0	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	0	0	2	5	0	0	9	0	5	2	27	16	0	
एआई0605 (21:00)	230	76	154	33	0	0	0	2	5	0	0	1	0	11	0	15	120	0	
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	1	0	1	10	0	1	6	3	30	4	24	40	0	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	1	0	3	15	0	1	7	3	41	4	39	40	0	
एआई0660 (17:00)	361	228	133	63	0	0	0	3	5	0	0	5	0	17	6	7	90	0	
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	0	1	4	3	1	1	6	7	27	1	9	30	0	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	0	1	7	8	1	1	11	7	44	7	16	30	0	
एआई0677 (13:00)	343	240	103	70	0	1	0	5	11	0	0	5	0	11	3	17	50	0	
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	2	0	1	11	0	1	4	3	5	1	8	14	0	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	3	0	6	22	0	1	9	3	16	4	25	14	0	
एआई0866 (09:00)	359	250	109	70	0	0	0	1	6	2	1	5	2	26	5	5	56	0	
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	1	0	1	5	0	0	4	3	1	22	5	14	0	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	1	0	2	11	2	1	9	5	27	27	10	14	0	
एआई0888 (19:00)	354	251	103	71	0	0	0	3	3	0	0	9	0	20	7	31	30	0	
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	0	0	0	8	1	0	0	1	2	0	3	15	0	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	0	0	3	11	1	0	9	1	22	7	34	15	0	
कुल प्रतिक्रियावादी से पहले	2009	1262	747		0	1	0	16	39	2	2	36	2	93	24	138	394	0	747
	संपूर्ण नियंत्रण में							94	13%	नियंत्रण से बाहर		121	16%	आंशिक रूप से नियंत्रण में				53%	
	पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)				0	4	1	7	39	2	3	23	17	70	30	53	145	0	394
	संपूर्ण नियंत्रण में							77	20%	नियंत्रण से बाहर		119	30%	आंशिक रूप से नियंत्रण में				37%	
	कुल, 93 को जोड़ने के बाद				0	5	1	23	78	4	5	59	19	163	54	191	145	0	
	संपूर्ण नियंत्रण में							171	23%	नियंत्रण से बाहर		240	32%	आंशिक रूप से नियंत्रण में				19%	747

संलग्नक-12

दिल्ली से अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों का विश्लेषण 2014-15

(पैरा 11.3.4 में संदर्भित)

उड़ान संख्या	कुल प्रस्थान	निरस्त	संचालित	समय पर उड़ान (एसटीडी + 15 मिनट)	उड़ानों में देरी (एसटीडी + 15मिनट से अधिक)	ओटीपी प्रतिशत	विशिष्ट देरी (देरी कोड- 01 to 10)	यात्री और सामान (देरी कोड 11 to 20)	कार्गो व डाक (देरी कोड 21 to 30)	हवाई जहाज व रैंप रख रखाव (देरी कोड 31 to 40)	तकनीकी व हवाई जहाज कलपूर्ज (देरी कोड 41 to 50)	हवाई जहाज को नुकसान (देरी कोड 51 to 54)	इंडीपी/ स्वचालित कलपूर्ज असफलता (देरी कोड 55 to 60)	उड़ान संचालन तथा कर्मदल (देरी कोड-61 to 70)	मौसम(देरी कोड-71 to 80)	हवाईयातयात प्रवाह प्रबंधन प्रतिबंध (देरी कोड-81 to 84)	हवाईअड्डा तथा सरकारी प्रधिकारी (देरी कोड-85 to 90)	प्रतिक्रियावादी (देरी कोड 91 to 96, कोड 93 शामिल नहीं)	प्रतिक्रियावादी 93A to 93M	विधि (देरी कोड- 97 to 99)	कुल
एआई0010	338	13	325	158	167	49	0	7	0	0	0	0	1	31	1	3	4	31	89	0	167
एआई0016	364	6	358	246	112	69	0	9	1	3	7	0	1	13	3	4	1	26	44	0	112
एआई0020	365	0	365	242	123	66	0	4	0	2	23	1	0	44	0	0	2	22	25	0	123
एआई0101	363	2	361	262	99	73	1	7	0	1	5	2	2	30	3	1	8	23	15	1	99
एआई0111	365	0	365	266	99	73	0	11	0	2	12	1	0	27	0	4	8	29	4	1	99
एआई0113	252	3	249	133	116	53	0	8	0	4	4	0	2	45	0	1	6	18	27	1	116
एआई0114	251	2	249	115	134	46	0	11	0	5	7	0	0	34	2	3	3	34	35	2	136
एआई0121	365	0	365	240	125	66	1	10	0	6	16	0	1	44	0	3	6	24	13	1	125
एआई0123	295	1	294	170	124	58	0	5	0	1	11	1	0	68	0	3	4	25	5	1	124
एआई0127	365	2	363	284	79	78	0	6	0	1	9	4	1	24	0	0	11	15	7	1	79
एआई0143	365	0	365	234	131	64	0	5	0	4	14	0	0	52	2	1	10	37	6	0	131
एआई0215	365	4	361	230	131	64	0	12	0	5	2	1	1	38	0	5	17	26	22	2	131
एआई0302	356	0	356	174	182	48	0	9	0	4	19	0	2	93	0	2	9	36	5	3	182
एआई0306	157	1	156	109	47	70	0	0	0	3	9	0	0	19	0	0	2	7	7	0	47
एआई0310	208	0	208	100	108	48	0	4	0	2	6	1	1	15	1	2	1	47	27	1	108
एआई0314	156	0	156	87	69	56	0	0	0	1	5	0	0	12	0	0	1	35	15	0	69
एआई0332	365	0	365	272	93	75	0	6	0	10	6	0	1	26	0	1	14	15	13	1	93
एआई0991	157	0	157	104	53	66	0	5	0	1	2	0	1	15	0	1	4	15	8	1	53
एआई0995	365	1	364	212	152	58	0	10	0	2	14	0	1	48	2	0	22	31	22	0	152
कुल	5817	35	5782	3638	2144		2	129	1	57	171	11	15	678	14	34	133	496	389	16	2146
								संपूर्ण नियंत्रण में	1053	49%	नियंत्रण से बाहर	208	10%			आंशिक रूप से नियंत्रण में	23%	18%			

संलग्नक-13

मुंबई से अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों का विश्लेषण 2014-15

(पैरा 11.3.4 में संदर्भित)

प्रतिक्रियावादी से पहले																								
उड़ान संख्या	कुल प्रस्थान	निरस्त	संचालित	समय पर उड़ान (एसटीडी + 15 मिनट)	उड़ानों में देरी (एसटीडी + 15मिनट से अधिक)	ओटीपी प्रतियोगिता	विशिष्ट देरी (देरी कोड- 01 to 10)	यानी और सामान (देरी कोड 11 to 20)	कार्गो व डाक (देरी कोड 21 to 30)	हवाई जहाज व रेंच रखाव (देरी कोड 31 to 40)	तकनीकी व हवाई जहाज कलपुर्ज (देरी कोड 41 to 50)	हवाई जहाज को नुकसान (देरी कोड 51 to 54)	ईडीपी/ स्वचालित कलपुर्ज असफलता (देरी कोड 55 to 60)	उड़ान संचालन तथा कर्मियों (देरी कोड-61 to 70)	मौसम(देरी कोड-71 to 80)	हवाईयातयात प्रवाह प्रबंधन प्रतिबंध (देरी कोड-81 to 84)	हवाईअड्डा तथा सरकारी अधिकारी (देरी कोड-85 to 90)	प्रतिक्रियावादी (देरी कोड 91 to 96, कोड 93 शामिल नहीं)	प्रतिक्रियावादी 93A to 93M	विधि (देरी कोड- 97 to 99)	कुल			
एआई131	365	3	362	281	81	78	0	1	0	4	13	0	1	28	0	0	8	21	5	0	81			
एआई191	363	5	358	241	117	67	0	13	0	13	15	1	1	13	2	0	19	27	13	0	117			
एआई330	365	0	365	277	88	76	0	1	0	11	20	1	1	26	0	2	8	7	11	0	88			
एआई342	364	2	362	263	99	73	1	7	0	12	16	0	0	21	0	0	10	11	21	0	99			
एआई931	208	1	207	130	77	63	0	4	0	3	7	1	1	9	0	3	8	36	5	0	77			
एआई983	365	0	365	254	111	70	0	8	0	11	14	1	1	10	0	2	15	7	42	0	111			
एआई985	364	0	364	158	206	43	3	9	0	5	48	0	0	7	0	2	17	11	103	1	206			
कुल	2394	11	2383	1604	779		4	43	0	59	133	4	5	114	2	9	85	120	200	1	779			
									संपूर्ण नियंत्रण में		358		46%		नियंत्रण से बाहर		97		12%		आंशिक रूप से नियंत्रण में		26%	
AI983																								
प्रतिक्रियावादी से पहले																								
पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)																								
कुल, 93 को जोड़ने के बाद																								
							0	0	0	0	7	2	0	5	5	4	2	10	7	0				
							0	8	0	11	21	3	1	15	5	6	17	17	7	0				
AI985																								
प्रतिक्रियावादी से पहले																								
पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)																								
							3	9	0	5	48	0	0	7	0	2	17	11	103	1				
							0	2	0	3	11	0	0	1	6	14	2	10	54	0				
							3	11	0	8	59	0	0	8	6	16	19	21	54	1				
प्रतिक्रियावादी के बाद																								
उड़ान संख्या	कुल प्रस्थान	निरस्त	संचालित	समय पर उड़ान (एसटीडी + 15 मिनट)	उड़ानों में देरी (एसटीडी + 15मिनट से अधिक)	ओटीपी प्रतियोगिता	विशिष्ट देरी (देरी कोड- 01 to 10)	यानी और सामान (देरी कोड 11 to 20)	कार्गो व डाक (देरी कोड 21 to 30)	हवाई जहाज व रेंच रखाव (देरी कोड 31 to 40)	तकनीकी व हवाई जहाज कलपुर्ज (देरी कोड 41 to 50)	हवाई जहाज को नुकसान (देरी कोड 51 to 54)	ईडीपी/ स्वचालित कलपुर्ज असफलता (देरी कोड 55 to 60)	उड़ान संचालन तथा कर्मियों (देरी कोड-61 to 70)	मौसम(देरी कोड-71 to 80)	हवाईयातयात प्रवाह प्रबंधन प्रतिबंध (देरी कोड-81 to 84)	हवाईअड्डा तथा सरकारी अधिकारी (देरी कोड-85 to 90)	प्रतिक्रियावादी (देरी कोड 91 to 96, कोड 93 शामिल नहीं)	प्रतिक्रियावादी 93A to 93M	विधि (देरी कोड- 97 to 99)	कुल			
एआई131	365	3	362	281	81	78	0	1	0	4	13	0	1	28	0	0	8	21	5	0	81			
एआई191	363	5	358	241	117	67	0	13	0	13	15	1	1	13	2	0	19	27	13	0	117			
एआई330	365	0	365	277	88	76	0	1	0	11	20	1	1	26	0	2	8	7	11	0	88			
एआई342	364	2	362	263	99	73	1	7	0	12	16	0	0	21	0	0	10	11	21	0	99			
एआई931	208	1	207	130	77	63	0	4	0	3	7	1	1	9	0	3	8	36	5	0	77			
एआई983	365	0	365	254	111	70	0	8	0	11	21	3	1	15	5	6	17	17	7	0	111			
एआई985	364	0	364	158	206	43	3	11	0	8	59	0	0	8	6	16	19	21	54	1	206			
कुल	2394	11	2383	1604	779	67	4	45	0	62	151	6	5	120	13	27	89	140	116	1	779			
									संपूर्ण नियंत्रण में		387		50%		नियंत्रण से बाहर		136		17%		आंशिक रूप से नियंत्रण में		18%	
15%																								

संलग्नक-13ए

मुंबई से अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों का विश्लेषण 2015-16

(पैरा 11.3.5 में संदर्भित)

प्रतिक्रियावादी से पहले																																		
उड़ान संख्या	समय	कुल प्रस्थान	निरस्त	संचालित	समय पर उड़ान (एसटीडी + 15 मिनट)	उड़ानों में देरी (एसटीडी + 15मिनट से अधिक)	ओटीपी प्रतिशत	विशिष्ट देरी (देरी कोड- 01 to 10)	यात्री और सामान (देरी कोड 11 to 20)	कार्गो व डाक (देरी कोड 21 to 30)	हवाई जहाज व रैप रख रखाव (देरी कोड 31 to 40)	तकनीकी व हवाई जहाज कलपुर्ज (देरी कोड 41 to 50)	हवाई जहाज को नुकसान (देरी कोड 51 to 60)	ईडीपी/ स्वचालित असफलता (देरी कोड 61 to 70)	उड़ान संचालन तथा कर्मियों (देरी कोड- 71 to 80)	मौसम(देरी कोड-71 to 80)	हवाईयातयात प्रवाह प्रबंधन प्रतिबंध (देरी कोड- 81 to 90)	हवाईअड्डा तथा सरकारी अधिकारी (देरी कोड- 91 to 99)	प्रतिक्रियावादी (देरी कोड 91 to 96, कोड 93 शामिल नहीं)	प्रतिक्रियावादी 93A to 93M	विविध (देरी कोड- 97 to 99)													
एआई0921	12:30	366	0	366	275	91	75	0	4	0	4	18	0	0	13	0	6	7	22	15	2													
एआई0191	1:30	366	1	365	249	116	68	0	11	0	2	20	0	2	10	0	15	19	32	5	0													
एआई0945	23:30	366	1	365	212	153	58	0	4	0	5	13	0	2	6	0	0	16	100	6	1													
एआई0342	0:01	367	1	366	279	87	76	0	1	0	4	22	0	0	9	0	1	13	28	9	0													
एआई0931	17:00	208	0	208	125	83	60	0	3	0	1	15	0	0	8	0	1	12	37	5	1													
एआई0983	20:10	366	0	366	210	156	57	0	4	0	5	19	1	0	12	0	8	24	12	71	0													
एआई0985	21:50	366	0	366	202	164	55	0	4	0	5	38	0	0	8	0	3	9	13	84	0													
कुल		2405	3	2402	1552	850		0	31	0	26	145	1	4	66	0	34	100	244	195	4													
										संपूर्ण नियंत्रण में		272		32%		नियंत्रण से बाहर		139		16%		आंशिक रूप से नियंत्रण में		23%										
A1983		प्रतिक्रियावादी से पहले					0		4		0		5		19		1		0		12		0		8		24		12		71		0	
		पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)					1		1		0		3		5		0		0		3		2		12		7		8		29		0	
		कुल, 93 को जोड़ने के बाद					1		5		0		8		24		1		0		15		2		20		31		20		29		0	
A1985		प्रतिक्रियावादी से पहले					0		4		0		5		38		0		0		8		0		3		9		13		84		0	
		पीछे की तरफ विश्लेषण में देरी के कारण (93)					0		2		0		2		9		1		0		8		0		7		1		3		51		0	
		कुल, 93 को जोड़ने के बाद					0		6		0		7		47		1		0		16		0		10		10		16		51		0	
प्रतिक्रियावादी के बाद																																		
उड़ान संख्या	समय	कुल प्रस्थान	निरस्त	संचालित	समय पर उड़ान (एसटीडी + 15 मिनट)	उड़ानों में देरी (एसटीडी + 15मिनट से अधिक)	ओटीपी प्रतिशत	विशिष्ट देरी (देरी कोड- 01 to 10)	यात्री और सामान (देरी कोड 11 to 20)	कार्गो व डाक (देरी कोड 21 to 30)	हवाई जहाज व रैप रख रखाव (देरी कोड 31 to 40)	तकनीकी व हवाई जहाज कलपुर्ज (देरी कोड 41 to 50)	हवाई जहाज को नुकसान (देरी कोड 51 to 60)	ईडीपी/ स्वचालित असफलता (देरी कोड 61 to 70)	उड़ान संचालन तथा कर्मियों (देरी कोड- 71 to 80)	मौसम(देरी कोड-71 to 80)	हवाईयातयात प्रवाह प्रबंधन प्रतिबंध (देरी कोड- 81 to 90)	हवाईअड्डा तथा सरकारी अधिकारी (देरी कोड- 91 to 99)	प्रतिक्रियावादी (देरी कोड 91 to 96, कोड 93 शामिल नहीं)	प्रतिक्रियावादी 93A to 93M	विविध (देरी कोड- 97 to 99)													
एआई0921	12:30	366	0	366	275	91	75	0	4	0	4	18	0	0	13	0	6	7	22	15	2													
एआई0191	1:30	366	1	365	249	116	68	0	11	0	2	20	0	2	10	0	15	19	32	5	0													
एआई0945	23:30	366	1	365	212	153	58	0	4	0	5	13	0	2	6	0	0	16	100	6	1													
एआई0342	0:01	367	1	366	279	87	76	0	1	0	4	22	0	0	9	0	1	13	28	9	0													
एआई0931	17:00	208	0	208	125	83	60	0	3	0	1	15	0	0	8	0	1	12	37	5	1													
एआई0983	20:10	366	0	366	210	156	57	1	5	0	8	24	1	0	15	2	20	31	20	29	0													
एआई0985	21:50	366	0	366	202	164	55	0	6	0	7	47	1	0	16	0	10	10	16	51	0													
कुल		2405	3	2402	1552	850		1	34	0	31	159	2	4	77	2	53	108	255	120	4													
										संपूर्ण नियंत्रण में		306		36%		नियंत्रण से बाहर		169		20%		आंशिक रूप से नियंत्रण में		14%										

तकनीकी शब्दों की शब्दावली

क्रम संख्या	तकनीकी शब्द	अर्थ
1	उपलब्ध सीट किलोमीटर	एक हवाई कम्पनी की यात्री वहन क्षमता का मापक उपलब्ध सीट किलोमीटर है। इसे एक विमान में उपलब्ध सीटों की संख्या को उसके उड़ान किलोमीटर की संख्या से गुणा के रूप में परिभाषित किया गया है।
2	द्विपक्षीय समझौते	एक देश के क्षेत्रों के उपर के वायु क्षेत्र पर सम्प्रभूता अन्तराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईएसीओ) द्वारा अभिज्ञात की जाती है। द्विपक्षीय समझौते दो देशों के बीच वायु सेवाओं के लिए कानूनी ढांचा उपलब्ध कराते हैं।
3	ब्लॉक घंटे	लड़ाई बिंदु से चलने के क्षण से लेकर उतराई बिंदु तक विमान द्वारा लिया गया कुल समय; उड़ान घण्टे-विमान के उड़ने और उतरने के बीच का समय
4	चेंज आफ गॉज	वायु यातायात में एक यात्री या माल की उड़ान के लिए गेज का परिवर्तन एक विमान परिवर्तन है, जबकी उड़ान संख्या वही रहती है। यह शब्द रेल यातायात अभ्यास के गॉज चेंज से लिया है।
5	क्रेडिट होल्ड	यदि एक खाते को क्रेडिट होल्ड में डाल दिया जाता है तो सभी सदस्यता जो उस खाते के हैं, उनको भी क्रेडिट होल्ड में डाल दिया जाता है। नए आदेश अवरूद्ध हो जाते हैं। यदि खाता जारी किया जाता है तो सभी सदस्यता जारी हो जाती हैं।
6	डैड हैड लागत	जब चालक दल को उड़ान परिचालन के लिए अधिष्ठित किया जाता है तो निर्धारित घंटे का 65 प्रतिशत दूरी पर कर्मचारी (एसओडी) यात्रा पर भत्ता के रूप में उन्हें दिया जाता है। ऐसे खर्च को जो की चालक दल को अधिष्ठित करने के लिए किया जाता है, उसे डैड हैड खर्चा कहते हैं।
7	स्वतन्त्रता	
	पहली स्वतन्त्रता	एक विदेशी इलाके के उपर से बिना उतरे उड़ने का अधिकार
	दूसरी स्वतन्त्रता	यात्रियों और सामान को उतार कर या बिना उतारे विदेशी इलाके में ईंधन भरने या अनुरक्षण करने का अधिकार
	तीसरी स्वतन्त्रता	अपने देश से दूसरे देश उड़ने की स्वतन्त्रता
	चौथी स्वतन्त्रता	दूसरे देश से अपने देश में उड़ने की स्वतन्त्रता
	पाचवी स्वतन्त्रता	दो विदेशी इलाकों के बीच उड़ने की स्वतन्त्रता (और ट्रैफिक को लेना और छोड़ना), जब उड़ान अपने देश से प्रारम्भ या समाप्त होती है।

	छठी स्वतन्त्रता	अपने देश में रूकते हुए एक विदेशी इलाके से दूसरे विदेशी इलाके को उड़ने के अधिकार
	सातवी स्वतन्त्रता	दो विदेशी देशों के बीच उड़ने का अधिकार जबकि अपने देश में उड़ने का प्रस्ताव नहीं है।
	आठवी स्वतन्त्रता	एक विदेशी देश के भीतर उड़ने के अधिकार जो अपने देश से या देश सेवा को जारी करे।
	नौवी स्वतन्त्रता	एक विदेशी देश के भीतर /अन्दर लगातार उड़ने के अधिकार जो बिना अपने देश तक जारी रहें।
8	हब और स्पोक	सभी यातायात स्पोक के साथ चलता है जिसके केंद्र में हब है तथा दूसरी गंतव्यों के बीच सीधी उड़ाने बहुत कम होती है
9	हवाई अड्डे के स्तर	
	स्तर-1	हवाई अड्डे जहां हवाई अड्डे के बुनियादी ढांचे की क्षमता आम तौर पर हवाई अड्डे के उपयोगकर्ताओं की मांगों को पूरा करने के लिए हर समय पर पर्याप्त है।
	स्तर-2	हवाई अड्डे जहां दिन, सप्ताह या मौसम की कुछ अवधि के दौरान भीड़ देने की क्षमता है जो अनुसूची समायोजन एयरलाइन्स और सुविधाप्रदाता के बीच सहमती से हल किया जा सकता है
	स्तर-3	हवाई अड्डा जहाँ पर्याप्त बुनियादी ढांचे का विकास क्षमता प्रदाताओं के द्वारा नहीं किया है या जहाँ सरकार ने ऐसी स्थिति बनायीं गयी है
10	रोटेबल एक्सचेंज	एआईएल ने 787 विमान के बदलने योग्य हटाये गये अनुपयोगी लाईन के सहयोग के लिए एक समझौते पर हस्ताक्षर किये जहाँ बोईंग, 787 विमान के सुचारु संचालन के लिए इनवेटरी का आदान प्रदान करेगा।
11	रि-डिस्पेच	उद्गम से आरंभिक गंतव्य के लिए आकस्मिक ईंधन रि-डिस्पेच बिन्दु (आरपी) से गंतव्य तक उड़ान के लिए अनिवार्य है। इसलिए आरंभिक गंतव्य तथा आरपी का निर्धारण पेलोड या फ्लाईट के लिए प्राप्त ईंधन बचत के संदर्भ में लाभ की मात्रा का निर्णय आरंभिक गंतव्य तथा आपसी निर्धारण से करते हैं।
12	यील्ड	प्रति यात्री किलोमीटर अर्जित राजस्व यील्ड है।
13	पीएलएफ	पैसेंजर लोड फैक्टर राजस्व यात्री किलोमीटर की उड़ान के रूप में सीट किलोमीटर उपलब्धि का प्रतिशत हैं।
14	एसईएसएफ	विशेष अतिरिक्त सेक्शन उड़ान

छोटे अक्षरों की सूची

क्रमांक	संक्षेप	वर्णन
1	एएआई	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
2	एसी	एयर कनाडा
3	एसीएआरएस	विमान संचार संबोधन और सूचनातंत्र
4	एआईएटीएसएल	एयर इंडिया एयर ट्रान्सपोर्ट सर्विसेस लिमिटेड
5	एआईइएसएल	एयर इंडिया इंजिनियरिंग सर्विसेस लिमिटेड
6	एआईएल	एयर इंडिया लिमिटेड
7	एएमइएस	विमान रखरखाव अभियंता
8	एओजी	जमीन पर विमान
9	एपीयू	सहायक विधुत इकाई
10	एआरएमएस	एयरलाईन्स संसाधन प्रबंधन प्रणाली
11	एसजी	विमानन विशेषज्ञ समूह
12	एसकेएम	उपलब्ध सीट किलोमीटर
13	एटीएफ	एविएशन टरबाइन फ्यूल
14	एयूडी	ऑस्ट्रेलियन डॉलर
15	बीजी	बैंक गारण्टी
16	सीए	नागरिक विमानन
17	सीएएलसी	चीन विमान पट्टा कंपनी
18	सीसीइए	आर्थिक मामलो की मंत्रीमंडल समिति
19	सीसीएस	केंद्रीय नागरिक सेवाएं
20	सीएमडी	अध्यक्ष व प्रबंधक निदेशक
21	सीएमएस	चालक दल प्रबंधक तंत्र
22	सी ऑफ ए	उड़ान योग्यता का प्रमाणपत्र
23	सीओएस	सचिवों की समिति
24	सीपीसीएस	केंद्रीय योजना व नियंत्रण तंत्र
25	सीटीसी	कंपनी के लिए लागत
26	डीसीएस	प्रस्थान नियंत्रण तंत्र
27	डीजीसीए	नागरिक उड़यन महानिदेशालय
28	डीआयएएल	दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
29	डीपीई	लोक उद्धम विभाग
30	ईएडीएस	यूरोपियन वैमानिक रक्षा तथा अंतरिक्ष कंपनी एन वी

31	ईएएसए	यूरोपियन विमानन सुरक्षा संस्था
32	ईबीआईटीडीए	ब्याज, कर मूल्यहास व ऋण परिशोधन से पहले आय
33	ईएफएच	इंजन उड़ान घंटे
34	ईजीओएम	सशक्त मंत्री समूह
35	ईओआय	आर्थिक अवसर संस्थान
36	ईआरपी	उद्धम संसाधन आयोजना
37	एफएए	संघीय विमानन प्रशासन
38	एफसीएनआर	विदेशी मुद्रा अनिवासी
39	एफडीआय	विदेशी प्रत्यक्ष निवेश
40	एफएमएस	उड़ान प्रबंधन तंत्र
41	एफआरपी	वित्तीय पुर्नगठन योजना
42	जीडीडी	वैश्विक आंकडा शब्दकोश
43	जीई	जनरल इलैक्ट्रिक
44	जीएफ	गारण्टी शुल्क
45	जीएच	ग्राऊंड हैंडलिंग
46	जीएचआईएएल	जीएमआर हैदराबाद अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा प्राइवेट लिमिटेड
47	जीओआय	भारत सरकार
48	जीओएम	मंत्री समूह
49	जीओओ	अधिकारी समूह
50	जीटीए	समझौते के सामान्य नियम
51	एचसीसी	हब नियंत्रण केंद्र
52	एचसीआय	भारतीय होटल निगम
53	एचआर	मानव संसाधन
54	आईएएल	इंडियन एयरलाइंस लिमिटेड
55	आयएआरसी	कार्यान्वयन और विसंगति सुधार समिति
56	आयएटीए	अंतरराष्ट्रीय हवाई परिवहन संघ
57	आयसीएओ	अंतरराष्ट्रीय नागरिक विमानन संस्था
58	आयसीपीए	भारतीय वाणिज्यिक पायलट संघ
59	आयएफई	विमान में मनोरंजन
60	आयएफएस	विमान में सेवा
61	आयओसीसी	एकीकृत संचालन नियंत्रण केंद्र

62	आयपी	प्रारंभिक प्रावधान
63	आयएसएस	भारतीय शटल सेवा
64	आयटी	सूचना प्रौद्योगिकी
65	जेडीसी	न्यायाधीश धर्माधिकारी समिति
66	जेईओसी	जेट इंजिन ओवरहॉल परिसर
67	जेएफके	न्यूयार्क
68	जेवीसी	संयुक्त उद्यम कंपनी
69	एल एंड डीओ	भूमि तथा विकास कार्यालय
70	एलसीसी	कम खर्च का वाहक
71	एलडी	परिसमापन हर्जाना
72	एलएचआर	लंदन
73	एलटीसी	छुट्टी यात्रा रियायत
74	एलटीएल	लंबी अवधि का ऋण
75	एलएक्स	स्विस एयर
76	एमएडीसी	महाराष्ट्र हवाईअड्डा विकास निगम
77	एमसीएलआर	मध्यम क्षमता उच्च सीमा
78	एमआईएल	मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
79	एमएम	संचलन प्रबंधक
80	एमएमडी	सामग्री प्रबंधन विभाग
81	एमओसीए	नागरिक विमानन मंत्रालय
82	एमओएफ	वित्त मंत्रालय
83	एमओयू	सहमति ज्ञापन
84	एमओयूडी	शहरी विकास मंत्रालय
85	एमआरए	मुख्य पुर्नगठन समझौता
86	एमआरओ	रखरखाव, मरम्मत व ओवरहॉल
87	एमटीओडब्लू	उड़ान के समय अधिकतम वजन
88	एनएसीआईएल	भारतीय राष्ट्रीय विमानन कंपनी लिमिटेड
89	एनसीडी	अपरिवर्तनीय डिबेंचर
90	एनओसी	अनापत्ति प्रमाणपत्र
91	ओ एंड डी	उद्भव व गंतव्य
92	ओसी	निगरानी समिति
93	ओसीसी	संचालन नियंत्रण केन्द्र

94	ओएमसी	तेल विपणन कम्पनियां
95	ओटीपी	समय पर निष्पादन
96	पीएसी	लोक लेखा समिति
97	पीएएक्स आई एस	यात्री खुफिया सेवाये
98	पीडीईडब्ल्यू	प्रतिदिन प्रति मार्ग
99	पीआईसी	कमांड पायलट
100	पीएलएफ	यात्री भार कारक
101	पीएलआई	उत्पादकता संबंधित प्रोत्साहन
102	पीएमसी	परियोजना प्रबंधन सलाहकार
103	पीएमओ	प्रधानमंत्री कार्यालय
104	पीएमएस	यात्री बाजार हिस्सा
105	पीआरएस	यात्री आरक्षण तंत्र
106	पीएसएस	यात्री सेवा तंत्र
107	आरबीपी	संशोधित मूल वेतन
108	आरपीकेएमएस	राजस्व यात्री किलोमीटर
109	आरएसपीएल	प्राविधित पुर्जों की सिफारिश सूची
110	आरटी	वापसी यात्रा
111	एसबीआई	भारतीय स्टेट बैंक
112	एसबीआईसीएपी	एस बी आई केपिटल मार्केट लिमिटेड
113	एसबीयू	रणनीतिक व्यापार इकाई
114	एसईजेड	विशेष वित्तीय क्षेत्र
115	एसआईटीए	सोसायटी फॉर इनफॉर्मेशन टेक्नोलोजी एजेंसी
116	एसएलबी	बिक्री और लीज वापसी
117	एसएमई	विषय वस्तु विशेषज्ञ
118	एसओडी	ड्यूटी पर तैनात स्टाफ का भत्ता
119	एसटीएल	लघु अवधि का ऋण
120	टीएपी	टर्न अराउंड योजना
121	यूई	यूनाइटेड अरब एमीरेट्स
122	वीआरएस	स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना
123	डब्ल्यू सी	कार्यशील पूंजी