भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

MINT DELHI 31 AUGUST 2026

THE ECONOMICS OF PRIVATIZED AIRPORTS

BY HOWINDIALIVES.COM

Earlier this month, the Union government proposed to privatize 11 more airports via the public-private partnership (PPP) route. This comes exactly 20 years after Delhi and Mumbai became the first Indian airports to be privatized, followed by another lot of six airports in 2020-21.

The experience of these older airports shows that the PPP route has benefited all stakeholders — the government, private airport operators and consumers. While the 11 airports to be offered next are significantly smaller than the previous lot in terms of passenger traffic, operational scale and future possibilities, expectations from this exercise will be similar: to unlock value in airports currently owned and operated by the government.

Indian airport operators are making money at the operational level

Key financials of Indian airport operators (in ₹ crore), 2024-25

Ebitda: Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization. GMR Aero's portfolio includes 2 foreign airports. Net profit figure is not available for Adani Airport Holdings

Source: Annual reports of AAI and GMR Aero, Adani Airport Holdings presentation, Icra

mint

APPETITE FOR CAPITAL

THE AIRPORTS Authority of India (AAI) is the government organization that owns and operates 122 airports in India. It also previously managed the eight airports privatized so far. Besides AAI, the airport sector in India has two large private operators—the Adani Group (which operates 8 airports, including Mumbai) and the GMR Group (8 airports, including Delhi). They are all making money at the operational level.

Unlike GMR Aero, AAI is also profitable at a net level. In 2024-25, it posted a net profit of ₹7,233 crore on revenues of ₹20,648 crore — a net margin of 35%.

It would appear that AAI is generating adequate surpluses to modernize and expand its airports by itself. However, the business of airports is such that even ₹5,568 crore—AAI's capital expenditure in 2024-25—can't support the sector's large capital needs. For context, the first phase of the new Noida airport reportedly cost ₹11,200 crore.

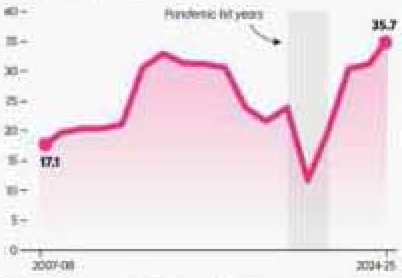
REVENUE SHARING

THE OTHER reason to get the private sector involved is the face lift it can provide to these airports. Delhi and Mumbai are good examples of the transformation of airports and all services around them. Even when AAI hands out these airports in the PPP mode, it remains a stakeholder and a beneficiary. In Delhi and Mumbai, which were awarded on effectively a 60-year lease, AAI has a 26% stake and receives a share of revenues annually.

For the six airports handed out in 2020-21 on a 50-year lease (Ahmedabad, Guwahati, Jaipur, Lucknow, Mangaluru and Thiruvananthapuram), AAI receives a fee per passenger. For the next proposed lot of 11 airports, the government is looking at a 50-year agreement, again with AAI receiving a fee per passenger. It was in 2012-13 that such income from airports operated by private players on a PPP basis crossed 30% of AAI's income. This figure started falling in 2017-18 as agreements were redrawn. It fell further during the covid pandemic, but is now back above 30% again.

More than 30% of AAI's revenues come from airports run by private companies

Share of income in revenues of the Airports Authority of India from privatized airports (in %)



Source: Airports Authority of India annual reports

mint

Non-aero sources contributed over 50% to GMR's revenues, only 9% of AAI's

Revenue breakup (in %), 2024-25

Source: Company annual reports

mint

BEYOND FLIGHTS

IN ONE sense, the PPP arrangement has its benefits. The private sector brings in the investment to modernize and expand the airport and tap other commercial possibilities around it. That improvement in scale, upkeep and services leads to more flights and passengers. That translates to higher revenues for the private operator—and, by extension, for AAI.

Broadly, an airport's revenues can be placed in two categories: aeronautical and non-aeronautical. Aero sources principally consist of landing and parking charges paid by airlines, passenger service fees and user development fees. Non-aero sources are principally income from giving space to retail outlets, taxi services, vehicle parking, ground handling and cargo handling. A third category is commercial development of land.

Private operators have shown better prospects than the government operator at tapping non-aero revenue streams: in 2024-25, 54% of GMR Aero's revenues came from non-aero sources, against only 9% for AAI.

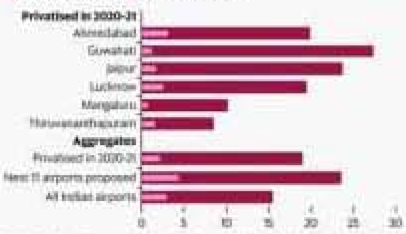
COVID BREAK

THE BUOYANCY in non-aero revenues is one reason why GMR Aero stock has delivered a compounded annual return of about 30% in the past five years, against about 7% by the BSE Sensex. This is also the period when the aviation sector rebounded from the shutdown of the covid pandemic. But the recovery has been gradual, and the six airports that were privatized in 2020-21—all bagged by the Adani Group—got caught up in the pandemic crosshairs.

Before the pandemic, Indian aviation was buzzing. In the three-year period from 2015-16 to 2018-19, total passenger traffic increased at a compound annual growth rate (CAGR) of 15.5%. These six airports grew at 19%. Post-covid, most crossed 2018-19 (pre-covid) passenger levels only in 2023-24 or 2024-25. Thus, in the six-year period to 2024-25, they all show a significant drop in growth rates. This is also the case with the proposed set of 11 airports, whose CAGR in passengers plunged from 23.6% to 4.4% over the same period.

Covid became a significant break-point in passenger growth at Indian airports

Compound annual growth rate in passenger footfall* (in %)



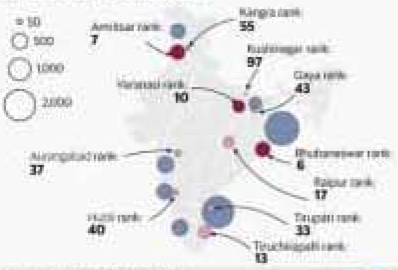
*Includes both domestic and international. 2024-25 has been taken as the latest year since 2025-26 data, though available, was distorted due to the impact of the US-Iran war on air travel

Source: Airports Authority of India

mint

Only 3 of the 11 AAI airports proposed to be privatized are among its 10 biggest

Revenue size (in ₹ crore), 2024-25



Source: Airports Authority of India

mint

LONG TAIL

THE 11 airports are proposed to be offered as five bundles, pairing a mid-sized/profitable airport with a smaller/loss-making one: Tiruchirappalli and Tirupati; Bhubaneswar and Hubballi; Amritsar and Kangra-Gaggal; Varanasi, Gaya and Kushinagar; and Raipur and Aurangabad. A cap is proposed on how many bundles an operator can get. These 11 airports handled 19.4 million passengers in 2024-25, about half the 39.3 million handled in 2024-25 by the 6 previously privatized airports. This drop-off also shows AAI's long tail: of its 122 airports, only 32 were profitable in 2024-25, including four in this lot. Three of them (Bhubaneswar, Amritsar, Varanasi) are among its top 10 by revenue. Of the airports still with AAI, Kolkata and Chennai are the largest. Last week Tamil Nadu scrapped the chosen site of Chennai's 2nd airport, turning back to its AAI airport to manage growth. For all the upsides of PPP, its runway is still long.

www.howindialives.com is a database and search engine for public data

THE ASSAM TRIBUNE GUWAHATI 30 AUGUST 2026

'Noida airport likely to see slower ramp-up'

NEW DELHI, Aug 29: Noida International Airport is expected to see a "slower ramp-up" due to a challenging geopolitical environment, and near-term performance is subject to elevated uncertainty, according to its operator Zurich Airport International AG. "Slower ramp-up expected due to challenging geopolitical environment, with near-term performance remaining subject to elevated uncertainty," Zurich Airport International said in its investor presentation for the first half of 2026.

The airport, located in Jewar, Uttar Pradesh, started operations on June 15, handling 1,044 flights and 77,000 passengers in July. In June, Noida International Airport handled 204 flights and 25,000 passengers. – PTI

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

DAINIK JAGRAN DELHI 31 AUGUST 2026

पश्चिम एशिया में जारी तनाव के कारण नोएडा एयरपोर्ट की शुरुआती रफ्तार है धीमी

जागरण संवाददाता, जेवर : नोएडा एयरपोर्ट के परिचालन की शुरुआती रफ्तार अनुमान की तुलना में धीमी है। एयरपोर्ट परिचालन खर्च के सापेक्ष राजस्व प्राप्ति कम रही है। एयरपोर्ट का संचालन करने वाली ज्यूरिख एयरपोर्ट इंटरनेशनल एजी ने अपनी पहली छमाही की निवेश प्रस्तुति में मौजूदा भूराजनीतिक परिस्थितियों को चुनौती बताते हुए निकट अवधि के प्रदर्शन में अनिश्चितता बने रहने का अनुमान जताया है। हालांकि, कंपनी ने एयरपोर्ट के दीर्घकालिक विकास को लेकर भरोसा कायम रखा है और रूट नेटवर्क के लगातार विस्तार के साथ भविष्य में अंतरराष्ट्रीय सेवाएं शुरू होने की उम्मीद जताई है।

नोएडा एयरपोर्ट पर 15 जून से व्यावसायिक उड़ानें शुरू हुई थीं। शुरुआती 15 दिनों में एयरपोर्ट पर 204 फ्लाइट मूवमेंट और करीब 25 हजार यात्रियों की आवाजाही हुई। जुलाई में फ्लाइट मूवमेंट बढ़कर 1044 और यात्रियों की संख्या 77,204 पहुंच गई। एयरपोर्ट के परिचालन शुरू होने का समय वैश्विक विमानन क्षेत्र के लिए चुनौतीपूर्ण समय रहा। पश्चिम एशिया में जारी तनाव और भूराजनीतिक अस्थिरता से कई एयरलाइनों को अपने अंतरराष्ट्रीय नेटवर्क और उड़ान कार्यक्रमों में बदलाव करना पड़ा है। पाकिस्तानी एयरस्पेस बंद रहने से भारत से पश्चिम दिशा में जाने वाली अंतरराष्ट्रीय उड़ानों पर भी असर पड़ा है। एअर इंडिया एक्सप्रेस ने भी नोएडा एयरपोर्ट से प्रस्तावित परिचालन शुरू नहीं किया।

वर्तमान में 17 घरेलू रूट का हो रहा संचालन : ज्यूरिख एयरपोर्ट की प्रस्तुति के मुताबिक, वर्तमान में इंडिगो और अकासा एयर के माध्यम से नोएडा एयरपोर्ट से 17 घरेलू रूट संचालित हो रहे हैं। आपरेटर का कहना है कि रूट नेटवर्क आगे भी बढ़ेगा और इसके बाद अंतरराष्ट्रीय सेवाओं के आने की उम्मीद है।

शुरुआती चरण में करीब 28.3 करोड़ रुपये का वित्तीय दबाव : परिचालन के शुरुआती चरण में नोएडा एयरपोर्ट पर वित्तीय दबाव भी सामने आया है। ज्यूरिख एयरपोर्ट की निवेशक प्रस्तुति के अनुसार, 2026 की पहली छमाही में एयरपोर्ट से करीब 29.5 करोड़ का राजस्व प्राप्त हुआ, जबकि करीब 57.9 करोड़ का परिचालन खर्च रहा। इस अवधि में ब्याज, कर, मूल्यह्रास और परिशोधन से पहले 28.3 करोड़ का घाटा दर्ज किया गया।

एयरपोर्ट से जुड़े कारोबार पर पड़ सकता है असर : नोएडा एयरपोर्ट की धीमी शुरुआती रफ्तार का असर जेवर में एयरपोर्ट आधारित कारोबार के विस्तार पर भी पड़ सकता है। यात्री संख्या बढ़ने के साथ टैक्सी, होटल, रेस्टोरेंट, पार्किंग, लाजिस्टिक्स और अन्य सेवाओं में रोजगार व कारोबार बढ़ने की उम्मीद है। इसलिए अंतरराष्ट्रीय उड़ानों और नए घरेलू रूट के विस्तार की गति जेवर के कारोबार के लिए भी महत्वपूर्ण होगी। एयरपोर्ट की शुरुआती यात्री क्षमता सालाना 1.2 करोड़ है, जबकि मास्टरप्लान में आगे चलकर इसे 70 मिलियन से अधिक यात्रियों की क्षमता तक विकसित करने का प्रविधान है। ज्यूरिख एयरपोर्ट ने भी भारतीय विमानन बाजार की दीर्घकालिक संभावनाओं पर मजबूत भरोसा जताया है। यमुना इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्रा.लि. ने कहा कि हमारा मुख्य ध्यान स्थिर व विश्वसनीय परिचालन के साथ हवाई संपर्क बढ़ाने पर है। हम अपने विमानन सहयोगियों संग काम कर रहे हैं, ताकि उनकी परिचालन योजनाओं और यात्रियों की मांग के अनुरूप उड़ानों के मार्गों का विस्तार हो सके।

नोएडा एयरपोर्ट के टर्मिनल भवन का दृश्य • मनोज कुमार शर्मा

- शुरुआत में 29.5 करोड़ की आय के मुकाबले 57.9 करोड़ खर्च
- यात्री मांग के मुताबिक बढ़ाई जाएगी यहां कनेक्टिविटी

Corporate Communications Directorate

RS DAINIK JAGRAN DELHI 31 AUGUST 2026

अमृतसर एयरपोर्ट पर स्पाइसजेट की दुबई फ्लाइट साढ़े 17 घंटे लेट, यात्रियों का हंगामा

- यात्रियों का आरोप, एयरलाइंस बात तक सुनने को तैयार नहीं, ठहरने की सुविधा भी नहीं मिली
- आपरेशनल कारणों के चलते बदला फ्लाइट का समय, एयरलाइंस ने कहा, दे दी थी जानकारी

जागरण संवाददाता, अमृतसर

श्री गुरु रामदास अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे पर रविवार को स्पाइसजेट की अमृतसर-दुबई उड़ान में साढ़े 17 घंटे से अधिक की देरी होने पर यात्रियों ने जमकर हंगामा किया। उड़ान का समय सुबह 8:40 बजे था, पर इसे सुबह 11 बजे और फिर देर रात 2:15 बजे रवाना किया जाना तय किया गया। इतनी लंबी देरी की जानकारी मिलने पर यात्रियों में रोष फैल गया। दूसरी तरफ एयरलाइंस ने कहा, उड़ान में बदलाव आपरेशनल कारणों से किया गया है। टिकट बुकिंग एजेंटों को इस संबंध में जानकारी दी गई थी, पर संभवतः उन्होंने यात्रियों को सही सूचना नहीं दी।

अमृतसर के श्री गुरु रामदास जी अंतरराष्ट्रीय एयरपोर्ट पर स्पाइसजेट के काउंटर पर लगी उड़ान में देरी की सूचना। सरबजीत सिंह >>

इसी तरह, स्कूट एयरलाइंस की अमृतसर-सिंगापुर उड़ान सुबह 10:45 बजे रवाना होने वाली थी, पर यह भी 8 घंटे 40 मिनट देरी से रवाना हुई।

यात्रियों ने आरोप लगाया कि एयरलाईंस का कोई अधिकारी उनकी बात सुनने को तैयार नहीं था। न ही उड़ान की स्थिति स्पष्ट की गई, न ही टिकट रिफंड के बारे में ठोस जानकारी दी गई। 17 घंटे 35 मिनट की देरी के बावजूद वैकल्पिक टिकट या ठहरने की सुविधा नहीं दी गई। स्पाइसजेट प्रबंधन का कहना है कि हवाई अड्डे के निदेशक को लिखित जानकारी दी, जिसमें बताया गया कि उड़ान (एसजी 5156/5155) अब देर रात 2:15 बजे रवाना होगी।

परेशान यात्रियों ने लंगर में खाया खाना, सड़क पर इंतजार पेज>>6

परेशान यात्रियों ने लंगर में खाया खाना, सड़क पर इंतजार

प्रथम पृष्ठ से आगे

उड़ान में देरी होने के कारण यात्रियों को परेशानी का सामना करना पड़ा। दुबई जाने के लिए कपूरथला से एयरपोर्ट पहुंचे संदीप अजनबी ने बताया कि दुबई में भारतीय करंसी की जरूरत नहीं होती, इसलिए जब उनके बच्चे उन्हें एयरपोर्ट पर छोड़ने आए तो उन्होंने जेब में मौजूद पैसे उन्हें दे दिए थे। उन्हें अंदाजा नहीं था कि उड़ान इतनी देर से रवाना होगी। पैसे न होने के कारण एयरपोर्ट पर लगे लंगर में भोजन खाना पड़ा।

होशियारपुर से पहुंचे यात्री राजन ने बताया कि उनके साथ दुबई की एक ही कंपनी में रोजगार के लिए जाने वाले करीब 15 यात्री ठहरने की व्यवस्था न होने के कारण सड़क पर बैठने को मजबूर हैं। उन्होंने एयरपोर्ट प्रशासन से बैठने के लिए कमरा उपलब्ध करवाने की अपील की थी, लेकिन कोई सुविधा नहीं मिली।

गोरखपुर से आए राकेश बोले, अजनबी शहर में कहां जाऊं : उत्तर प्रदेश के गोरखपुर से पहुंचे यात्री राकेश मल्लाह

अमृतसर के श्री गुरु रामदास जी अंतरराष्ट्रीय एयरपोर्ट परिसर में बैठकर इंतजार करते हुए दुबई जाने वाले यात्री। फोटो- सरबजीत सिंह

ने बताया कि वह दुबई जाने के लिए श्री गुरु रामदास अंतरराष्ट्रीय एयरपोर्ट पहुंचे थे। उम्मीद नहीं थी उड़ान इतनी लेट होगी। अमृतसर अजनबी शहर है ऐसे में वह कहीं जा भी नहीं सकते। डेरा बाबा नानक से पहुंचे यात्री कुलदीप सिंह ने बताया कि एयरलाइंस की गलती का खामियाजा यात्रियों को भुगतना पड़ रहा है। एयरलाइंस को यात्रियों को समय रहते सही जानकारी देनी चाहिए थी।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

HINDUSTAN DELHI 31 AUGUST 2026

एयरपोर्ट पर परखी जाएंगी तैयारियां

नई दिल्ली, प्र.सं.। देश का सबसे व्यस्त आईजीआई एयरपोर्ट आपातकाल स्थिति के लिए कितना तैयार है, इसकी जांच के लिए जल्द यहां बड़े स्तर पर मॉक ड्रिल की जाएगी।

इसके माध्यम से यह पता लगाया जाएगा कि आंतकी हमले या केमिकल हमला होने पर किस तरह से यात्रियों का बचाव यहां किया जा सकता है। इसके माध्यम से खामियों का पता लगाकर उसे दूर किया जाएगा। इसकी तैयारियों को लेकर सोमवार को विभिन्न विभागों द्वारा एयरपोर्ट पर निरीक्षण भी किया जाएगा ताकि जल्द इस मॉक ड्रिल को किया जा सके। बीते दिनों इस संबंध में बैठक का आयोजन भी किया गया।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

HINDUSTAN DELHI 31 AUGUST 2026

तैयारीः अहमदाबाद एयरपोर्ट से हब एंड स्पोक सिस्टम शुरू होगा

नई दिल्ली, विशेष संवाददाता। केंद्रीय नागरिक उड्डयन मंत्री राम मोहन नायडू मंगलवार को गुजरात के अहमदाबाद एयरपोर्ट से हब एंड स्पोक अंतरराष्ट्रीय उड़ान सेवा संचालन का शुभारंभ करेंगे। अमृतसर और वाराणसी के बाद यह देश का तीसरा हवाई अड्डा होगा, जिसे अंतरराष्ट्रीय यात्री आवागमन के लिए भारत के अग्रणी हब एंड स्पोक ढांचे में एकीकृत किया जाएगा। नागरिक उड्डयन मंत्रालय हब हवाई अड्डों के माध्यम से घरेलू यात्रियों को निर्बाध अंतरराष्ट्रीय कनेक्टिविटी प्रदान करने की सुविधा देता है। नागरिक उड्डयन मंत्रालय ने हब एंड स्पोक सिस्टम के तहत देश भर में कुल 44 एयरपोर्ट्स को विकसित करने का लक्ष्य रखा है।

ऐसे काम करता है हब एंड स्पोक सिस्टम

यह एयरलाइंस की एक ऐसी संचालन प्रणाली है, जिसमें छोटे शहरों (स्पोक) के यात्रियों को एक बड़े केंद्रीय हवाई अड्डे (हब) पर लाया जाता है और वहां से उन्हें कनेक्टिंग अंतरराष्ट्रीय या लंबी दूरी की उड़ानों में भेजा जाता है।

- नए सिस्टम के तहत छोटे एयरपोर्ट पर ही अंतरराष्ट्रीय उड़ान के लिए होगी सारी जांच, इससे एयरलाइंस की परिचालन लागत में आएगी कमी और यात्रियों के समय की होगी बचत

ये सुविधाएं मिलेंगी

1 सामान की जांच
यात्रियों के सामान, कस्टम और इमिग्रेशन की सारी जांच उनके शुरुआती (छोटे) हवाई अड्डे पर ही पूरी हो जाती है।

2 दोबारा सुरक्षा जांच नहीं
हब एयरपोर्ट पर उतरने के बाद यात्रियों को दोबारा सुरक्षा जांच या चेक-इन नहीं कराना पड़ता। वे सीधे अंतरराष्ट्रीय प्रस्थान क्षेत्र की ओर जा सकते हैं।

3 लागत में कमी
एयरलाइंस कंपनियों को हर छोटे शहर से सीधे अंतरराष्ट्रीय उड़ानें चलाने की जरूरत नहीं पड़ती, जिससे उनका परिचालन लागत कम पड़ती है।

4 स्वचालित सामान ट्रांसफर
हब एयरपोर्ट पर यात्रियों के सामान का ट्रांसफर एयरसाइड से दूसरी फ्लाइट में एयरलाइन द्वारा खुद किया जाता है। यात्रियों को सामान दोबारा लेने और चेक-इन कराने की जरूरत नहीं पड़ती।

क्यों पड़ी जरूरत

- **यात्रियों का समय और परेशानी बचाना**
कनेक्टिंग अंतरराष्ट्रीय उड़ान पकड़ने के लिए बड़े एयरपोर्ट्स पर लगने वाली लंबी कतारों, दोबारा चेक-इन और इमिग्रेशन की झंझट से यात्रियों को मुक्ति मिलेगी।
- **सुगम और निर्बाध यात्रा**
विदेश जाने वाले लोगों को बिना किसी अतिरिक्त औपचारिकता के अंतरराष्ट्रीय उड़ान से जुड़ने की सुविधा मिलती है।
- **हवाई अड्डों पर भीड़ प्रबंधन**
मेन टर्मिनल पर यात्रियों और सामान की दोबारा जांच का दबाव कम होता है, जिससे परिचालन अधिक तेज बनता है।
- **वैश्विक विमानन मानकों को अपनाना**
अंतरराष्ट्रीय एविएशन हब इसी मॉडल पर काम करते हैं। वैश्विक विमानन केंद्र बनाने को व्यवस्था जरूरी है।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

THE HINDUSTAN TIMES DELHI 31 AUGUST 2026

Delhiwale
EXPERIENCE YOUR CITY LIKE NEVER BEFORE

Mayank Austen Soofi

IGI's unmoving frequent fliers

On an artwork as city landmark

PUBLIC INTEREST

Do you, dear reader, know of the six travellers who for many years have been waiting to leave Delhi from Indira Gandhi International Airport?

The four adults and two children have been standing all this time at Terminal 3. Around them, other travellers pass by, dragging suitcases, craning their necks to look at the blinking flight display panels, checking phones and passports, whilst hurrying towards the terminals. But these six remain where they are.

These travellers are metallic sculptures. They were fleetingly mentioned in this space about a decade ago, and have stood on the same spot ever since, part of a collection of artworks installed around the hall, though few passengers stop to look at them. In fact, those who travel to the airport by car might never have seen them. The sculptures stand above the airport's underground Metro station, away from road approaches and the parking area. They belong to the part of the airport connected to the Metro.

The sculptures, by artist Debanjan Roy, depict people frozen in the moment of setting off on a journey. A man with a backpack has sunglasses hanging from his T-shirt. A woman holds a mobile phone to her ear, her other hand resting on a wheeled suitcase. Another man is pulling a suitcase while holding the hand of a girl carrying a teddy bear (see photo). A woman has a baby close to her heart.

Each traveller also has wings. They emerge from the backs of the figures. The sight might recall the winged protagonist boy of Anne Carson's Autobiography of Red, who goes about the ordinary business of living with wings folded under his T-shirt.

More artworks lie in the vicinity. This morning, nobody appears to be noticing them except housekeeping staff passing through the hall. Nearby is artist Gigi Scaria's wall installation, consisting of what appear to be apartment-style balconies, flanked on both sides by small mirrors. Airport people appear in the mirrors for a few seconds before moving out of view. From a distance, the installation resembles a butterfly.

Another wall is occupied by Farhad Husain's painting of a stadium: footballers in red, blue, purple and yellow jerseys, excited spectators in the stands, and pink dogs on the field.

To review the quality of these works is the job of art critics. Time, particularly, has added a kind of invisible patina to the six metallic figures that has little to do with their worth as art. Through the years, passengers heading to the airport have passed these figures while leaving the city, and have encountered them again on returning. By now, the sculptures have been soaked into the city's everyday life, becoming a Delhi landmark.

READ: For more stories by Mayank Austen Soofi, scan the QR code

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

MINT DELHI 31 AUGUST 2026

India's airport boom hits a patch of turbulence

Abhishek Law
abhishek.law@livemint.com
NEW DELHI

India's airport operators are navigating financial year 2027 with a problem that has less to do with demand for air travel than with airlines' ability to put planes in the air.

After a bruising year for airlines, capacity constraints, fleet crunch and geopolitical disruptions are limiting passenger growth at airports even as India's underlying demand for air travel remains strong.

GMR Airports Ltd, which operates Delhi, Hyderabad and Mopa in Goa, expects the industry's net losses to widen to ₹36,000-38,000 crore in FY27, as per its annual report 2025-26, while Bengaluru's Bangalore International Airport Ltd (BIAL) says the aviation sector's "aftershocks will likely spill over into FY27."

Noida International Airport operator Zurich Airport has flagged a slower-than-expected ramp-up on airline capacity tweaks and broader geopolitical environment.

GMR expects the industry's net losses to widen in FY27. HT

The pressure is forcing airport operators to look beyond passenger traffic for growth, with cargo, maintenance, repair and overhaul (MRO), and other non-aeronautical businesses becoming important as new airport capacity takes longer to ramp up.

At the same time, operators are continuing to invest on the expectation that airline capacity will eventually catch up with passenger demand.

"The aviation industry in India is facing geopolitical shocks," said aviation expert Amit Mittal, director, Aerointellect Aviation, a Delhi-based consultancy firm. "Airport operators have an opportunity to look at other streams of revenue and monetization such as ATO (approved training organisation), MRO, FTO (flight training organization), warehouses, cargo, FBO (food business operator) and airport EPC, apart from passenger-centric revenue growth."

GMR's annual report pegged Indian airlines' net losses at ₹32,000-34,000 crore in FY26, against about ₹5,500 crore in FY25 and at ₹36,000-38,000 crore in FY27. It cites rupee depreciation, high fuel prices, higher lease cost and softer passenger traffic as key pressures.

"The airline industry is in

TURN TO PAGE 6

India's airport boom is losing steam as airlines run short of planes

FROM PAGE 1

financial distress and industry net losses are forecast to escalate to ` 360-380 Bn in FY 2027," GMR said.

IndiGo and Air India group, including the low-cost carrier Air India Express, which together account for more than 90% of India's domestic airline market, reported losses of over ₹22,000 crore and nearly ₹2,400 crore in FY26. Privately held Akasa Air and SpiceJet—the two other major airlines—are yet to detail.

"Ongoing restructuring and fleet reduction by budget carriers has resulted in lower domestic capacity utilization at airports," GMR said. "Supply-side constraints persisted; about 99 aircraft remained grounded across selected airlines at March-end."

The Noida International Airport said that as a new airport, it looks to maintain stable operations and expand connectivity in a phased manner. "We continue to work closely with our airline partners to grow the route network in line with airline plans and passenger demand. The long-term fundamentals of Delhi-NCR and Western Uttar Pradesh region remain strong, and our long-term outlook is unchanged," a spokesperson told *Mint*.

GMR Airports and BIAL did not respond to queries.

The impact is visible in GMR's traffic numbers. Its airports handled 121.6 million passengers in FY26, barely 1% higher than 120.6 million a year earlier. Cargo, however, was resilient, with volumes across GMR-operated airports rising to 1.33 million tonnes.

Bengaluru airport operator BIAL says the aviation sector's 'aftershocks will likely spill over into FY27.' ISTOCKPHOTO

GMR's Indian airport portfolio has also grown. Besides its established operations at Delhi, Hyderabad and Mopa, the group has added Nagpur and Bhogapuram to its portfolio. It is also evaluating the proposed privatization of 11 regional AAI airports and potential airport development opportunities in Chennai, Kolkata and Pune.

Noida is an example of how airline constraints are playing out. Zurich Airport chief executive Lukas Brosi said in an investor call that the new airport's operations had started successfully, but the geopolitical environment had resulted in a "more gradual ramp-up than originally anticipated."

Capacity constraints, fleet shortages and geopolitical disruptions are limiting passenger growth at airports

Zurich has also said Noida will put pressure on its near-term profitability. The airport is expected to make a negative contribution in 2026, with breakeven expected in 2027.

Fairfax-owned BIAL, in its annual report for 2025-26 described the year as "amongst the most challenging years in recent history" for aviation and said the sector's "aftershocks will likely spill over into FY27". Yet Kempegowda International Airport handled 44.47 million passengers, up 6.2%, with international traffic up 23.9% to 7.23 million. Cargo grew about 6%, while income rose 15% to ₹4,579 crore, and PAT increased more than 86% to ₹1,115 crore.

Bengaluru shows that the underlying demand is intact, even as airline capacity increasingly determines how much of it airports capture.

For GMR, the response is to build businesses around the passenger rather than depend entirely on the passenger. GMR Aero Technic generated ₹676.9 crore in FY26 revenue, up 26%, while cargo, retail, food and beverage and airport-led real estate are becoming important parts of its platform. Diversification has supported its performance. Gross income rose 40% to ₹15,200.8 crore, and consolidated PAT was ₹472.4 crore, against a loss of ₹816.9 crore in FY25.

GMR remains confident that the current disruption does not alter the structural aviation opportunity, with the medium-term demand outlook remaining "firmly positive".

For an extended version of this story, go to livemint.com.

MILLENNIUM POST KOLKATA 30 AUGUST 2026

'Noida airport may see slower ramp-up due to challenging global situation'

AGENCIES
Washington, August 29

Noida International Airport may see a "slower ramp-up" due to the challenging geopolitical environment, with near-term performance facing elevated uncertainty, its operator Zurich Airport International AG said.

The Jewar, Uttar Pradesh-based airport began operations on June 15, handling 204 flights and 25,000 passengers in June, followed by 1,044 flights and 77,000 passengers in July.

Zurich Airport said the route network will continue to expand, with international services expected to follow. It expressed confidence in the long-term growth potential of India's aviation market.

In H1 2026, the airport's revenue stood at CHF 2.5 million, while operating expenses were CHF 4.9 million. It incurred a loss of CHF 2.4 million before interest, taxes, depreciation and amortisation.

The airport has an initial capacity of 12 million passengers annually, with Phase 1 investment estimated at CHF 750 million.

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

THE MORNING STANDARD DELHI 31 AUGUST 2026

₹8K crore T'puram airport expansion plan gets green nod

EXPRESS NEWS SERVICE @ T'puram

CLEARING a major hurdle, the proposed ₹8,707-crore expansion of Thiruvananthapuram airport has secured a recommendation for green clearance from the State Expert Appraisal Committee-1 (SEAC-1).

The committee recommended integrated environmental clearance (EC) along with coastal regulation zone (CRZ) clearance for the project for a period of 10 years.

The decision taken at the 217th SEAC-1 meeting chaired by Anirud Kumar Dharni, chairman, SEAC-1 (South Zone) Kerala, paves the way for final EC order by State Environment Impact Assessment Authority (SEIAA) and would allow the airport to move forward with massive infrastructure upgrades planned over the coming decades.

Under the project by Thiruvananthapuram International Airport Ltd (TIAL), the airport will scale up its passenger handling capacity to 27 million passengers per annum (MPPA). Cargo capacity will also jump to 420,000 metric tonnes annually. The clearance comes at a time when the state government is focusing on seaport and airport led development.

For travellers, the expansion brings redesigned terminals in two stories, modern digital systems for faster check-ins, upgraded aircraft parking areas, and smoother flight connecting paths (taxiways). A state-of-the-art cargo complex is also planned. A hotel project coming up at the entrance will be integrated into the master plan. To meet the safety standards set by Directorate General of Civil Aviation (DGCA), the airport will need an additional 6.88 hectares of land alongside its current 248.29-hectare campus.

According to a TIAL official, the first phase of the expansion includes upgrading the passenger capacity from 4.5 million to 12 million by 2032. "In the first phase, development worth ₹3,700 crore will happen on existing land without disrupting traffic. We have started the work and a fresh investment of ₹2,400 crore will happen from April 2027. We will require the land for further expansion after 2032," said the official.

Thiruvananthapuram airport is managed by TIAL, a special purpose vehicle under Adani Airport Holdings Limited (AAHL). The investments are done in a phased manner.

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

THE PIONEER LUCKNOW 30 AUGUST 2026

Geopolitical issues may slow Noida airport ramp-up: Zurich Airport

PIONEER NEWS SERVICE
New Delhi

Noida International Airport is expected to see a "slower ramp-up" due to a challenging geopolitical environment, and near-term performance is subject to elevated uncertainty, according to its operator, Zurich Airport International AG.

The airport, located in Jewar, Uttar Pradesh, started operations on June 15, handling 1,044 flights and 77,000 passengers in July.

In June, Noida International Airport handled 204 flights and

25,000 passengers.

"Slower ramp-up expected due to challenging geopolitical environment, with near-term performance remaining subject to elevated uncertainty," Zurich Airport International said in its investor presentation for the first half of 2026.

BUSINESS STANDARD DELHI 31 AUGUST 2026

2023 A-I B787 engine shutdown led to wider GE inspections: DGCA

The 2023 in-flight shutdown of an engine on an Air India Boeing 787-8 aircraft prompted manufacturer GE Aerospace to expand borescope inspection requirements for affected engines, the Directorate General of Civil Aviation (DGCA) has told the Central Information Commission (CIC). The disclosure came before the CIC in an RTI case concerning action taken by the aviation regulator after the final investigation report on the uncommanded shutdown of Engine No.1 of Air India's Boeing B787-8 aircraft VT-ANW in Mumbai on August 4, 2023. PTI

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

BUSINESS STANDARD DELHI 31 AUGUST 2026

Temasek backs Singapore Airlines' investments in Air India

Singapore's sovereign wealth fund Temasek on Saturday said it supports Singapore Airlines' investments in Air India (A-I) and highlighted that the Indian carrier's large-scale transformation involves complex, multi-year operational and integration challenges. A statement from Temasek, which is a stakeholder in Singapore Airlines (SIA), comes against the backdrop of concerns raised in certain quarters about the carrier's investment in the loss-making Air India. Singapore Airlines owns a 25.1 per cent stake in Air India, and the remaining shareholding is with Tata Sons, which acquired the Indian airline from the government in January 2022. PTI

DAINIK BHASKAR DELHI 31 AUGUST 2026

अमृतसर से दुबई फ्लाइट साढ़े 17 घंटे लेट, 300 यात्री भड़के

भास्कर न्यूज | अमृतसर

अमृतसर से दुबई जाने वाली स्पाइसजेट एयरलाइंस की फ्लाइट रविवार को अपने तय समय सुबह 8:40 बजे उड़ान नहीं भर सकी।

एयरलाइंस द्वारा उड़ान को करीब 17 घंटे 35 मिनट आगे बढ़ाकर सोमवार तड़के 2:15 बजे री-शेड्यूल कर दिया। इससे एयरपोर्ट पर करीब 300 यात्रियों का गुस्सा फूट पड़ा। पूछताछ केंद्र पर बोर्डिंग और उड़ान से जुड़ी कोई स्पष्ट जानकारी न मिलने पर यात्रियों ने स्पाइसजेट प्रबंधन के खिलाफ नारेबाजी व प्रदर्शन किया। सुबह 7:30 से 9:00 बजे तक बोर्डिंग प्रक्रिया शुरू न होने से हालात तनावपूर्ण हो गए। लगभग 300 यात्रियों (60% पुरुष व 40% महिलाएं) को भीषण गर्मी व उमस में एयरपोर्ट परिसर में छोड़ दिया गया। कई यात्री फर्श, गार्डन व फुटपाथ पर बैठे नजर आए।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

DAINIK JAGRAN DELHI 31 AUGUST 2026

अमृतसर एयरपोर्ट पर स्पाइसजेट की दुबई फ्लाइट साढ़े 17 घंटे लेट, यात्रियों का हंगामा

जागरण संवाददाता, अमृतसर: श्री गुरु रामदास अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे पर रविवार को स्पाइसजेट की अमृतसर-दुबई उड़ान में साढ़े 17 घंटे से अधिक की देरी होने पर यात्रियों ने जमकर हंगामा किया। उड़ान का समय सुबह 8:40 बजे था, लेकिन पहले इसे सुबह 11 बजे और फिर देर रात 2:15 बजे के लिए निर्धारित किया गया। इतनी लंबी देरी की जानकारी मिलने पर यात्रियों में रोष फैल गया। दूसरी तरफ एयरलाइंस ने बताया कि उड़ान में बदलाव आपरेशनल कारणों से किया गया है। टिकट बुकिंग एजेंटों को इस संबंध में जानकारी दी गई थी, लेकिन संभवतः उन्होंने यात्रियों को सही सूचना नहीं दी। इसी तरह, स्कूट एयरलाइंस की अमृतसर-सिंगापुर उड़ान में भी देरी हुई। यह सुबह 10:45 बजे रवाना होने वाली थी,

अमृतसर के श्री गुरु रामदास जी अंतरराष्ट्रीय एयरपोर्ट पर उड़ानों में हुई देरी के कारण स्पाइसजेट के काउंटर पर पूछताछ करते हुए यात्री • सरबजीत सिंह

लेकिन रविवार देर रात तक रवाना नहीं हुई। यात्रियों ने आरोप लगाया कि एयरलाइंस का कोई जिम्मेदार अधिकारी उनकी बात सुनने को तैयार नहीं था। न ही उड़ान की स्थिति स्पष्ट की और न ही टिकट रिफंड की जानकारी दी।

परेशान यात्रियों ने लंगर में खाया खाना: दुबई जाने के लिए कपूरथला से एयरपोर्ट पहुंचे संदीप अजनबी ने भारतीय करंसी एयरपोर्ट पर छोड़ने आए अपने बच्चों को दे दी थी। उन्हें अंदाजा नहीं था कि उड़ान इतनी देर से रवाना होगी। पैसे न होने के कारण एयरपोर्ट पर लगे लंगर में भोजन खाना पड़ा। वहीं, गोरखपुर से आए राकेश ने कहा कि उम्मीद नहीं थी उड़ान इतनी लेट होगी। अमृतसर अजनबी शहर है ऐसे में वह कहीं जा भी नहीं सकते।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

RS DAINIK JAGRAN DELHI 31 AUGUST 2026

एअर इंडिया के बी787 का इंजन बंद होने के मामले में जीई ने जांच का दायरा बढ़ाया : डीजीसीए

नई दिल्ली, प्रेट्र : नागरिक उड्डयन महानिदेशालय (डीजीसीए) ने केंद्रीय सूचना आयोग (सीआइसी) को बताया है कि वर्ष 2023 में उड़ान के दौरान एअर इंडिया के बोइंग 787-8 विमान के एक इंजन के बंद होने की घटना के मामले में निर्माता कंपनी जीई एयरोस्पेस ने प्रभावित इंजनों के लिए जांच का दायरा बढ़ा दिया है।

सूचना के अधिकार (आरटीआइ) के तहत इस मामले में सीआइसी के समक्ष दायर मामले में यह जानकारी सामने आई। आरटीआइ आवेदन में मुंबई में चार अगस्त, 2023 को एअर इंडिया के बोइंग बी787-8 विमान वीटी-एएनवी के इंजन नंबर-1 के बिना कमांड दिए बंद होने की घटना पर अंतिम जांच रिपोर्ट के बाद डीजीसीए द्वारा की गई कार्रवाई से जुड़ी जानकारी मांगी गई थी।

आरटीआइ आवेदनकर्ता ने सवाल किया था कि क्या एअर इंडिया के खिलाफ कोई कार्रवाई शुरू की गई और क्या एयरलाइन को अपने बी787-8 विमानों के बेड़े की सुरक्षा जांच करने का निर्देश दिया गया था।

डीजीसीए ने आयोग को बताया कि अंतिम जांच रिपोर्ट को स्वीकार किए जाने के बाद उसे जरूरी कार्रवाई के लिए 'एयरवर्थनेस' निदेशालय को भेज दिया गया था। डीजीसीए ने यह भी बताया कि जीई एयरोस्पेस ने 21 दिसंबर, 2023 को बुलेटिन एसबी 72-0543 जारी किया, जिसमें प्रभावित इंजनों के लिए बोरोस्कोप जांच के दायरे को बढ़ाया गया और इसमें अतिरिक्त इंजन सीरियल नंबर भी शामिल किए गए थे। बोरोस्कोप जांच ऐसी तकनीक है, जिसका उपयोग किसी मशीन या उपकरण के अंदरूनी हिस्सों की जांच करने के लिए किया जाता है, जिन्हें सीधे आंखों से देखना असंभव होता है।

- वर्ष 2023 में उड़ान के दौरान बंद हो गया था एअर इंडिया के बोइंग 787-8 विमान का इंजन
- इस मामले में केंद्रीय सूचना आयोग के समक्ष आवेदन देकर मांगी गई थी कार्रवाई की जानकारी

प्रतीकात्मक

डीजीसीए ने कहा कि एयरवर्थनेस निदेशालय ने माना कि सुधारात्मक कार्रवाई की सिफारिशें पूरी हो गई हैं, वहीं जीई एयरोस्पेस और एअर इंडिया को भेजे गए सवालों का कोई जवाब नहीं मिला।

अंतिम जांच रिपोर्ट में कहा गया था कि मुंबई से लंदन के हीथ्रो हवाईअड्डे जाने वाली एअर इंडिया की उड़ान एआइ-131 में 267 लोग सवार थे। रवाना होने के दौरान विमान के एक इंजन में खराबी आई और उसके बाद वह उड़ान के दौरान बंद हो गया। विमान वापस मुंबई लौट आया, जहां उसने एक इंजन के सहारे सुरक्षित लैंडिंग की।

रिपोर्ट में बताया गया कि इंजन के हाई प्रेशर कंप्रेसर (एचपीसी) स्टेज-10 ब्लेड को 'लाकिंग लग्स' सही तरीके से इंस्टाल नहीं किए जाने के कारण नुकसान पहुंचा, जिससे इंजन में खराबी आई और बाद में वह बंद हो गया।

यह मामला सीआइसी के पास इसलिए पहुंचा क्योंकि डीजीसीए के केंद्रीय जन सूचना अधिकारी (सीपीआइओ) ने अपने शुरुआती जवाब में आवेदनकर्ता को बताया था कि अंतिम जांच रिपोर्ट नियामक की वेबसाइट पर उपलब्ध है। हालांकि, उन्होंने आरटीआइ अधिनियम के तहत बाकी जानकारी देने से इन्कार कर दिया था। आवेदक ने आयोग के समक्ष यह भी तर्क दिया कि यह मामला "महत्वपूर्ण सार्वजनिक महत्व" का है। आयोग ने जवाब को समुचित नहीं माना और कहा कि आवेदक ने केवल रिपोर्ट के बारे में ही नहीं, बल्कि जांच रिपोर्ट के आधार पर की गई कार्रवाई के बारे में जानकारी मांगी थी।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

THE ECONOMIC TIMES DELHI 31 AUGUST 2026

GE Expanded B787 Engine Checks After 2023 Incident: DGCA

New Delhi: The 2023 in-flight shutdown of an engine on an Air India Boeing 787-8 aircraft prompted manufacturer GE Aerospace to expand borescope inspection requirements for affected engines, the Directorate General of Civil Aviation (DGCA) has told the Central Information Commission (CIC).

The disclosure came before the CIC in an RTI case concerning action taken by the aviation regulator after the final investigation report on the uncommanded shutdown of Engine No.1 of Air India's Boeing B787-8 aircraft VT-ANW in Mumbai on August 4, 2023. The applicant had sought to know whether action was initiated against Air India and whether the airline was directed to conduct safety checks on its B787-8 fleet.

The DGCA told the commission that after the acceptance of the final investigation report, it was forwarded to the Directorate of Airworthiness for necessary action. — **PTI**

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

FREE PRESS JOURNAL MUMBAI 30 AUGUST 2026

Temasek supports Singapore Airlines backing Air India

Singapore's sovereign wealth fund Temasek on Saturday said it supports Singapore Airlines' investments in Air India and highlighted that the Indian carrier's large-scale transformation involves complex, multi-year operational and integration challenges.

A statement from Temasek, which is a stakeholder in Singapore Airlines (SIA), comes against the backdrop of concerns raised in certain quarters about the carrier's investment in the loss-making Air India.

Singapore Airlines owns a 25.1 per cent stake in Air India, and the remaining shareholding is with Tata Sons, which acquired the Indian airline from the government in January 2022.

In a statement on Saturday, Temasek said SIA has articulated its objective to invest in a second hub to secure long-term growth beyond Singapore. -PTI

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

THE HINDUSTAN TIMES DELHI 31 AUGUST 2026

DGCA reiterated Tecnam aircraft safety concerns before UP crash

The wreckage of the Tecnam plane that crashed in Kanpur on August 27, killing the trainee pilot and the instructor.

LUCKNOW: The Directorate General of Civil Aviation (DGCA) flagged safety concerns over aircraft made by Italian manufacturer Tecnam at least twice since 2025, with the latest warning issued just over a month before a training aircraft made by the firm crashed in Kanpur, killing two people, official communications revealed.

According to news agency PTI, the aviation regulator on July 10, 2026, told flying schools, which widely use the planes for pilot training, to follow safety regulations issued by the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) following the May 12, 2022 crash of a twin-engine Tecnam P2006T in Haryana, which injured the crew. "Avoid parking Tecnam aircraft on apron/tarmac for prolonged periods during the summer season prior to commencing training flights," the regulator advised flying training organisations (FTOs).

On August 27, a trainee pilot and an instructor were killed when a Tecnam P2006T training aircraft crashed in Kanpur. →P8

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

THE HINDUSTAN TIMES DELHI 31 AUGUST 2026

DGCA flagged safety issues with Tecnam aircraft before UP crash

Press Trust Of India
letters@hindustantimes.com

The Tecnam training aircraft crashed in Kanpur on August 27, killing a trainee pilot and an instructor. PTI

LUCKNOW: Aviation regulator DGCA had flagged safety issues concerning Tecnam aircraft over a month before a Tecnam P2006T training aircraft crashed in Kanpur on August 27, killing a trainee pilot and an instructor.

The Directorate General of Civil Aviation (DGCA) had also issued safety recommendations to flying training organisations (FTOs) concerning the Tecnam aircraft and asked them to implement them with immediate effect. According to official communications accessed and reviewed by PTI, the DGCA had at least twice since 2025 flagged concerns over Tecnam planes, primarily used in India for flying training, with FTOs.

The latest communication, dated July 10, 2026, circulated safety recommendations issued by the Aircraft Accident Investigation Bureau (AAIB) following the May 12, 2022 crash of a twin-engine Tecnam P2006T, operated by FSTC Flying School Pvt Ltd, at Bhiwani in Haryana.

In the email, the regulator advised FTOs to "avoid parking Tecnam aircraft on apron/tarmac for prolonged periods during the summer season prior to commencing training flights".

It also said, "Greater emphasis should be placed on training for handling emergency situations, particularly during critical phases of flight on Tecnam aircraft."The DGCA further directed that "checklists should be revised to explicitly incorporate all Original Equipment Manufacturers (OEM)-recommended actions for handling emergency situations".

The communication was based on the final investigation report of the 2022 Bhiwani accident, which was available on the AAIB website, the email said.

An earlier DGCA communication had sought feedback from FTOs on the operational performance of Tecnam aircraft, a civil aviation source told PTI.

A reminder was sent on August 4, 2025, with the subject: "Reminder regarding Feedback checklist for 'Operational Assessment of General Aviation (GA) Aircraft's Performance -Tecnam Aircraft."

The reminder referred to an earlier email seeking responses through the feedback checklist, according to the source.

A flying instructor, who spoke to PTI on condition of anonymity, said several instructors had faced difficulties. "Diamond and Cessna aircraft, which have traditionally been flown for a long time, have good reliability, maintenance and airworthiness. Tecnam aircraft are becoming more popular because of their affordability, but there is a flying risk associated with them," the instructor said.

The senior pilot trainer said the concerns extended to both single-engine and multi-engine Tecnam aircraft and claimed that incidents involving the aircraft were not always reflected clearly in available records.

The instructor also referred to the 2022 Bhiwani accident and the findings of the subsequent AAIB investigation, saying they pointed to difficulties associated with operating Tecnam aircraft.

The instructor suggested the DGCA should consider grounding Tecnam aircraft temporarily and allow FTOs to operate them only after their safety and airworthiness had been fully assessed. A Tecnam P2006T operated by Garg Aviation crashed near the Ganga in Kanpur on August 27.

The aircraft had taken off from Kanpur Civil Airport around 11.30 am and crashed about 20 minutes later near Nathapurwa village in the Katri area along the Ganga.

Instructor Sachin Bhatia and trainee pilot Abhishek Pujari were killed in the latest crash.

"Capt Bhatia was a good pilot and an experienced flying instructor. The images of the wreckage of his plane that circulated on social media shortly after the incident reflected something unusual," the instructor told PTI.

"The damage to the aircraft was not as severe in the Bhiwani crash of 2022 although it was the same-make aircraft, but here the whole fuselage has gone leaving only the tail of the plane," the instructor added.

The ministry of civil aviation said the AAIB would conduct a detailed investigation into the accident, while a three-member DGCA team would provide regulatory oversight and coordination. The investigation is expected to examine the aircraft's maintenance and airworthiness records, flying hours, age and engine operating limits, besides determining whether technical or human factors contributed to the crash.

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

JANSATTA | DELHI | 31 AUGUST 2026

टेक्नम विमानों की सुरक्षा को लेकर डीजीसीए ने कहा

हादसे से एक माह पहले दी थी चेतावनी

जनसत्ता ब्यूरो
नई दिल्ली, 30 अगस्त।

विमानन नियामक (डीजीसीए) ने 27 अगस्त को कानपुर में टेक्नम पी 2006 टी प्रशिक्षण विमान के दुर्घटनाग्रस्त होने से करीब एक महीने पहले ही टेक्नम विमानों से संबंधित सुरक्षा मुद्दों को उठाया था, जिसमें एक प्रशिक्षु पायलट और एक प्रशिक्षक की मौत हो गई थी। नागरिक उड्डयन महानिदेशालय (डीजीसीए) ने भी टेक्नम विमान के संबंध में उड़ान प्रशिक्षण संगठनों (एफटीओ) को सुरक्षा संबंधी सिफारिशें जारी की थीं और इन्हें तत्काल प्रभाव से लागू करने को कहा था।

एक समाचार एजंसी द्वारा प्राप्त और समीक्षा किए गए आधिकारिक संचार के मुताबिक, डीजीसीए ने 2025 के बाद कम से कम दो बार एफटीओ के साथ टेक्नम के विमानों को लेकर चिंता जताई थी, जिनका भारत में उड़ान प्रशिक्षण के लिए मुख्य रूप से इस्तेमाल किया जाता है। 10 जुलाई, 2026 को जारी नवीनतम संचार में विमान दुर्घटना जांच ब्यूरो (एएआइबी) द्वारा 12 मई, 2022 को हरियाणा के भिवानी में एफएसटीसी फ्लाइंग स्कूल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा संचालित दो इंजन वाले टेक्नम पी 2006 टी विमान के दुर्घटनाग्रस्त होने के बाद सुरक्षा सिफारिशें जारी की गईं। इसमें डीजीसीए ने उड़ान प्रशिक्षण संगठनों को सलाह दी कि वे प्रशिक्षण उड़ानें शुरू करने से पहले ग्रीष्म ऋतु के दौरान लंबे समय तक एप्रन या टारमैक पर टेक्नम के विमानों को खड़ा करने से बचने की हिदायत दी गई थी। इसमें यह भी कहा गया है कि टेक्नम विमानों पर उड़ान के महत्वपूर्ण चरणों के दौरान आपातकालीन स्थितियों से निपटने के प्रशिक्षण पर अधिक जोर दिया जाना चाहिए। डीजीसीए ने आगे निर्देश दिया कि आपातकालीन स्थितियों से निपटने के लिए सभी मूल उपकरण निर्माताओं (ओइएम) द्वारा अनुशंसित कार्यों को स्पष्ट रूप से शामिल करने के लिए जांच सूची को संशोधित किया जाना चाहिए।

27 अगस्त को गर्ग एविएशन का टेक्नम पी 2006टी विमान (वीटी-एनबीवी) कानपुर से सुबह करीब 11:30 बजे उड़ान भरने के करीब 20 मिनट बाद गंगा के किनारे, नाथापुरवा गांव के पास दुर्घटनाग्रस्त हो गया। हादसे में प्रशिक्षक सचिन भाटिया और प्रशिक्षु पायलट अभिषेक पुजारी की मौत हो गई थी।

इससे पहले भी डीजीसीए ने टेक्नम विमानों के संचालन प्रदर्शन पर एफटीओ से प्रतिक्रिया मांगी थी। 4 अगस्त 2025 को भेजे गए ई मेल में भी इसका जिक्र था। नाम न बताने की शर्त पर एक उड़ान प्रशिक्षक ने समाचार एजंसी को बताया कि कई प्रशिक्षकों को कठिनाइयों का सामना करना पड़ा है। उन्होंने कहा कि डायमंड और सेसना विमान लंबे समय से उड़ाए जा रहे हैं और उनकी विश्वसनीयता अधिक है। टेक्नम सस्ता होने के कारण लोकप्रिय हो रहा है, लेकिन इससे जुड़ा जोखिम भी है। उन्होंने सुझाव दिया कि डीजीसीए को टेक्नम विमानों की उड़ान अस्थायी रूप से रोककर उनकी सुरक्षा की पूरी जांच करानी चाहिए।

27 अगस्त को गर्ग एविएशन का टेक्नम पी 2006टी विमान (वीटी-एनबीवी) कानपुर से सुबह करीब 11:30 बजे उड़ान भरने के करीब 20 मिनट बाद गंगा के किनारे, नाथापुरवा गांव के पास दुर्घटनाग्रस्त हो गया। हादसे में प्रशिक्षक सचिन भाटिया और प्रशिक्षु पायलट अभिषेक पुजारी की मौत हो गई थी। नागरिक उड्डयन मंत्रालय के निर्देश पर एएआइबी को हादसे की विस्तृत जांच जबकि डीजीसीए की तीन सदस्यीय टीम नियामक इस दुर्घटना की निगरानी कर रही है।

माना जा रहा है जांच में विमान के रखरखाव और उड़ान भरने की क्षमता के रिकार्ड, उड़ान के घंटे, उम्र और इंजन की परिचालन सीमा सहित अन्य पहलुओं की जांच की जाएगी। इसके साथ ही यह भी पता लगाया जाएगा कि इस हादसे में तकनीकी या मानवीय भूल की क्या भूमिका थी।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

MILLENNIUM POST DELHI 31 AUGUST 2026

AIR INDIA B787 ENGINE SHUTDOWN

GE expanded inspections after 2023 incident, DGCA tells CIC

MPOST BUREAU
New Delhi, August 30

The 2023 in-flight shutdown of an engine on an Air India Boeing 787-8 aircraft prompted manufacturer GE Aerospace to expand borescope inspection requirements for affected engines, the Directorate General of Civil Aviation (DGCA) has told the Central Information Commission (CIC).

The disclosure came before the CIC in an RTI case concerning action taken by the aviation regulator after the final investigation report on the uncommanded shutdown of Engine No.1 of Air India's Boeing B787-8 aircraft VT-ANW in Mumbai on August 4, 2023.

The applicant had sought to know whether action was initiated against Air India and whether the airline was directed to conduct safety checks on its B787-8 fleet.

The DGCA told the commission that after the acceptance of the final investigation report, it was forwarded to the Directorate of Airworthiness for necessary action.

The regulator further said that GE Aerospace issued service bulletin SB 72-0543 on December 21, 2023, "expanding the borescope inspection requirements for the affected engines, including additional engine serial numbers".

It said compliance with the bulletin "was completed within the prescribed timeline" and the Directorate of Airworthiness had "treated the recommended corrective action as duly complied with".

Queries sent to GE Aerospace and Air India remained unanswered.

The final investigation report said the aircraft, operating Air India flight AI-131 from Mumbai to London's Heathrow Airport with 267 people on board, suffered an engine surge followed by an in-flight shutdown during the climb.

The aircraft returned to Mumbai, where it made an overweight landing on a single engine, without any injuries.

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

THE MORNING STANDARD DELHI 31 AUGUST 2026

DGCA issues draft rules for external agencies to train pilots, airline crew

S LALITHA @ New Delhi

THE Directorate General of Civil Aviation (DGCA), the aviation regulator, has released a draft regulation pertaining to the standards for training and licensing to be adhered to by Approved Training Organisations (ATO) in the country.

These organisations may be permitted to conduct examinations on behalf of the regulator if the infrastructure and quality assurance programmes at these centres are found satisfactory. Stakeholders have been given time till September 25 to respond to the draft.

ATOs are distinguished from non-approved training organisations due to the oversight provided by the regulator. They are mandated to deliver approved training programmes to aviation personnel for the purposes of obtaining licences.

In details presented on its website, the DGCA said, "This Civil Aviation Requirement is issued under Rules 29C, 133A and 133B of the Aircraft Rules 1937 and specifies the requirements to be met by organisations seeking approval as ATOs for aircraft type rating for flight crew."

Quality assurance must

The training organisation must establish a quality assurance system acceptable to the DGCA. "Accurate, complete and readily accessible records documenting the results of the Quality Assurance Program shall be maintained by the ATO," it said, adding it had to be retained for a period of five years.

Detailing multiple conditions to be followed, the regulator said that a training programme had to be developed for each type of course offered and the DGCA had to approve each programme before it was implemented. A Safety Management System will define safety accountability throughout the approved training programme. Direct accountability for safety on the part of senior management needs to be laid out, the DGCA said.

The training organisation must establish a quality assurance system acceptable to the DGCA. "Accurate, complete and readily accessible records documenting the results of the Quality Assurance Program shall be maintained by the ATO," it said, adding it had to be retained for a period of five years.

Synthetic flight training, head of training, chief instructor, chief ground instructor, and quality manager are among the mandatory posts an ATO must have. The maximum classroom capacity will be 25 students with provision for video recording of classroom activities too, the regulator said.

The ATO approval would be valid for five years from the date of issue, it said. An ATO certification depends on compliance with the regulations, the DGCA said.

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

NAVBHARAT TIMES DELHI 31 AUGUST 2026

एयरलाइंस शेयरों में निवेश से पहले समझें बढ़ती मांग, महंगे ईंधन और प्रतिस्पर्धा का पूरा गणित

सेक्टर स्कैन

अभिषेक मिश्र
Abhishek.Mishra1@timesofindia.com

हवाई यात्रियों की बढ़ती संख्या से एयरलाइंस सेक्टर में संभावनाएं जरूर है, लेकिन महंगा ATF, रुपये की कमजोरी, विमान लीज की बढ़ती लागत और कड़ी प्रतिस्पर्धा कंपनियों के मनुाफे पर दबाव डाल रही है। ऐसे में इंडिगो और स्पाइसजेट जैसे शेयरों में निवेश से पहले जोखिम और कमाई की संभावनाएं समझना जरूरी है।

आजकल हवाई यात्रा स्टेटस सिंबल नहीं, बल्कि वक्त की जरूरत बन गई है। लिहाजा, हवाई सफर की बढ़ती मांग, घरेलू यात्रियों की संख्या में इजाफा और विमानन उद्योग में बदलते समीकरणों के बीच एयरलाइंस कंपनियों के शेयर भी निवेशकों के रडार पर हैं। लेकिन यहां यह जानना जरूरी है कि इस सेक्टर में कमाई का समीकरण सिर्फ यात्रियों की संख्या से तय नहीं होता।

कोटक सिक्योरिटीज में वाइस प्रेजिडेंट (फंडामेंटल रिसर्च) अरुण अग्रवाल बताते है कि पश्चिम एशिया का संघर्ष एयरलाइंस कंपनियों के शेयर में उतार-चढ़ाव की एक बड़ी वजह बन गया है। अमेरिका और इस्राइल के ईरान पर किए हमले का सीधा असर कच्चे तेल की कीमतों में देखने को मिल रहा है। इस कारण कई मार्गों पर उड़ान सेवाएं प्रभावित हुई, जिसका असर भी विमानन कंपनियों के प्रदर्शन पर पड़ा। अरुण के मुताबिक, 'किसी भी एयरलाइंस के खर्च में सबसे बड़ा हिस्सा एविएशन टर्बाइन फ्यूल (ATF) का होता है। पश्चिम एशिया में संघर्ष शुरू [illegible] में रुपये की कमजोरी ने भी कंपनियों का खर्च बढ़ाया है। इसके अलावा विमान का लीज किराया, स्पेयर पार्ट्स और विदेश में होने वाली मेंटेनेंस, रिपेयर और ओवरहॉल (MRO) सेवाओं की लागत भी बढ़ी है।'

अरिहंत कैपिटल मार्केट के जॉइंट मैनेजिंग डायरेक्टर अर्पित जैन का कहना है कि विमानन कंपनियां अपने कुल खर्च का करीब 35 से 40% हिस्सा ईंधन पर खर्च करती है। इसलिए कच्चे तेल की कीमतों का सीधा असर उनके मुनाफे पर पड़ता है। इसके अलावा, ईंधन पर लगने वाले स्थानीय टैक्स में बदलाव से भी एयरलाइनों की लागत और कमाई प्रभावित होती है।

महंगा ईंधन, हवाई किराया और बढ़ती प्रतिस्पर्धा का कितना असर विमानन कंपनियों की कमाई और मुनाफे पर दिखता है। यह पूछने पर कोटक सिक्योरिटीज के अरुण का कहना है कि ATF की कीमतों में होने वाली वृद्धि सीधा असर कंपनियों के वित्तीय प्रदर्शन पर देखने को मिलता है। यह बताते है कि अचानक ईंधन की कीमत बढ़ने पर एयरलाइन कंपनियों के लिए पूरा अतिरिक्त खर्च तुरंत यात्रियों से वसूल पाना मुश्किल होता है।

सेक्टर की 3 बड़ी मजबूती

- यात्रियों की बढ़ती मांग
- नए रूट और बाजार का विस्तार
- प्रीमियम सेवाओं से अतिरिक्त कमाई

3 बड़ी चुनौतियां

- ईंधन की ऊंची लागत
- कड़ी प्रतिस्पर्धा और किराए का दबाव
- विमानों की कमी और परिचालन जोखिम

दो कंपनियां, अलग हालात

कंपनी	करंट प्राइस(₹)	टारगेट प्राइस(₹)	बदलाव	रेटिंग
इंटरग्लोब एविएशन	5,166	5,655	9.5%	Buy
स्पाइसजेट	10.62	13.48	26.9%	Sell

नोट:करंट प्राइस के लिए 28 अगस्त 2026 का है। स्रोत: ट्रेंडलाइन

क्या कहते हैं विश्लेषक?

इंडिगो को बाय रेटिंग

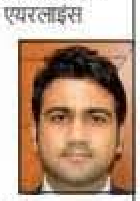
इंडिगो की मूल कंपनी इंटरग्लोब एविएशन पर नजरिया सकारात्मक है। ट्रेंडलाइन पर जारी ब्रोकरेज रिपोर्ट के मुताबिक, 28 अगस्त को ₹5,178 पर बंद शेयर 9% चढ़कर ₹5,615 तक पहुंच सकता है। इसे बाय रेटिंग मिली है। कोटक सिक्योरिटीज के अरुण अग्रवाल भी कंपनी को लेकर सकारात्मक है। उनके मुताबिक, इंडिगो का घरेलू नेटवर्क लगातार मजबूत हो रहा है और कंपनी की लागत दूसरी एयरलाइंस के मुकाबले बेहतर नियंत्रित है। किफायती हवाई यात्रा पर फोकस के साथ कंपनी वैश्विक विस्तार की दिशा में आगे बढ़ रही है।

स्पाइसजेट पर सतर्क

आर्थिक संकट से जूझ रही स्पाइसजेट को लेकर विश्लेषकों का नजरिया सतर्क है। 28 अगस्त को ₹10.62 पर बंद शेयर इस साल करीब 65% गिर चुका है। ट्रेंडलाइन पर विश्लेषकों ने करीब ₹13 का टारगेट दिया है, लेकिन सेल रेटिंग बरकरार रखी है। अर्पित जैन के मुताबिक, सप्लाई चेन की दिक्कत, प्रैट ऐंड व्हिटनी इंजन की जांच और विमानों की डिलीवरी में देरी से कई विमान ग्राउंडेड है। वेट लीज और यात्रियों को मुआवजे का खर्च बढ़ा है। वहीं, बढ़ती प्रतिस्पर्धा से किराए और प्रति सीट कमाई पर दबाव पड़ सकता है।

कहते हैं एक्सपर्ट

ATF महंगा होने पर एयरलाइंस कंपनियों का मुनाफा प्रभावित होता है। रुपये की कमजोरी, विमान लीज और स्पेयर पार्ट्स की बढ़ती लागत भी दबाव बढ़ाती है। *-अरुण अग्रवाल, वाइस प्रेजिडेंट (फंडामेंटल रिसर्च), कोटक सिक्योरिटीज*



कच्चे तेल की कीमतों में बदलाव का सीधा असर एयरलाइंस कंपनियों के मुनाफे पर पड़ता है। ईंधन टैक्स भी कंपनियों की लागत को प्रभावित करते है। *-अर्पित जैन, जॉइंट MD, अरिहंत कैपिटल मार्केट*

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

THE PIONEER LUCKNOW 30 AUGUST 2026

Temasek says supportive of Singapore Airlines' investments in Air India

PIONEER NEWS SERVICE
New Delhi

Singapore's sovereign wealth fund Temasek on Saturday said it supports Singapore Airlines' investments in Air India and highlighted that the Indian carrier's large-scale transformation involves complex, multi-year operational and integration challenges.

A statement from Temasek, which is a stakeholder in Singapore Airlines (SIA), comes against the backdrop of concerns raised in certain quarters about the carrier's investment in the loss-making Air India.

Singapore Airlines owns a 25.1 per cent stake in Air India, and the remaining shareholding is with Tata Sons, which acquired the Indian airline from the Government in January 2022.

In a statement on Saturday, Temasek said SIA has articulated its objective to invest in a second hub to secure long-term growth beyond Singapore.

"As the world's third-largest air transport market after the US and China, India is well-positioned to serve as this second hub. SIA has long participated in the India market, including an operating presence through Vistara since 2013, and its investment in Air India allows it to deepen its participation in India's aviation growth," it said.

Temasek said that as a shareholder of SIA, "we view their business decision from a long-term perspective and are supportive of it".

Earlier this week in a social media post, Singapore's Member of Parliament Kenneth Tiong Boon Kiat cited a media report and flagged concerns about Singapore Airlines investing more in Air India.

"Air India has asked its owners for another $1.5 billion. Singapore Airlines owns about a quarter of it, and Temasek owns most of Singapore Airlines, so this is not only a question for private shareholders. Whichever of the two writes the cheque, it will have a significant impact on Temasek," he had said in a Facebook post.

Singapore Airlines Group's net profit dropped 57 per cent to SGD 1.184 billion (nearly ₹8,900 crore) in the fiscal year ended March 2026, mainly due to the absence of a prior-year one-off accounting gain related to the Vistara merger, and Air India losses.

Air India's loss stood at more than SGD 3.56 billion (over ₹26,700 crore) in the financial year ended March 2026, as the carrier grappled with the fallout of airspace curbs and other headwinds.

Figures were disclosed by Singapore Airlines Group in its annual financial report for 2025-26, released in May. The rupee figures are based on the exchange rate of May 14.

Sources earlier this week said Air India is planning to seek additional funds to the tune of $1.5 billion, which is over ₹14,000 crore at the current exchange rate.

On Saturday, Temasek also said it recognises that the large-scale transformation of Air India involves complex, multi-year operational and integration challenges.

"Efforts of this scale take time and are not expected to be linear, particularly in the aviation sector, where outcomes are shaped by industry developments, including aircraft innovation and fleet renewal cycles, and external factors such as airspace disruptions, geopolitical developments, and fuel price volatility," it said in the statement.

Meanwhile, on August 27, Singapore Airlines said its board will carefully consider Air India's any requests for additional capital after taking into consideration the group's other capital requirements, as well as the Indian carrier's business strategy.

N Chandrasekaran, Chairman of Tata Sons and Air India in July, said Air India's transformation journey must be seen as a five- to ten-year journey considering the years-long supply chain disruptions in key components, the need to overhaul the legacy systems, culture, fleet and creation of a large cadre of airline professionals.

Earlier this month, Chandrasekaran announced he would step down as Tata Sons Chairman when his current term ends in February 2027.

In the Facebook post earlier this week, Kenneth Tiong Boon Kiat also said that no one, least of all Singaporeans, owes Air India a living.

"I will not support, nor expect, any future use of Temasek's funds to prop up Air India via Singapore Airlines. If Singapore Airlines wants to continue its bet on Air India, it should do so on its own two feet, and not on Temasek's," he had said.

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA
Corporate Communications Directorate

THE PIONEER LUCKNOW 30 AUGUST 2026

Temasek says supportive of Singapore Airlines' investments in Air India

PIONEER NEWS SERVICE
New Delhi

Singapore's sovereign wealth fund Temasek on Saturday said it supports Singapore Airlines' investments in Air India and highlighted that the Indian carrier's large-scale transformation involves complex, multi-year operational and integration challenges.

A statement from Temasek, which is a stakeholder in Singapore Airlines (SIA), comes against the backdrop of concerns raised in certain quarters about the carrier's investment in the loss-making Air India.

Singapore Airlines owns a 25.1 per cent stake in Air India, and the remaining shareholding is with Tata Sons, which acquired the Indian airline from the Government in January 2022.

In a statement on Saturday, Temasek said SIA has articulated its objective to invest in a second hub to secure long-term growth beyond Singapore.

"As the world's third-largest air transport market after the US and China, India is well-positioned to serve as this second hub. SIA has long participated in the India market, including an operating presence through Vistara since 2013, and its investment in Air India allows it to deepen its participation in India's aviation growth," it said.

Temasek said that as a shareholder of SIA, "we view their business decision from a long-term perspective and are supportive of it".

Earlier this week in a social media post, Singapore's Member of Parliament Kenneth Tiong Boon Kiat cited a media report and flagged concerns about Singapore Airlines investing more in Air India.

"Air India has asked its owners for another $1.5 billion. Singapore Airlines owns about a quarter of it, and Temasek owns most of Singapore Airlines, so this is not only a question for private shareholders. Whichever of the two writes the cheque, it will have a significant impact on Temasek," he had said in a Facebook post.

Singapore Airlines Group's net profit dropped 57 per cent to SGD 1.184 billion (nearly ₹8,900 crore) in the fiscal year ended March 2026, mainly due to the absence of a prior-year one-off accounting gain related to the Vistara merger, and Air India losses.

Air India's loss stood at more than SGD 3.56 billion (over ₹26,700 crore) in the financial year ended March 2026, as the carrier grappled with the fallout of airspace curbs and other headwinds.

Figures were disclosed by Singapore Airlines Group in its annual financial report for 2025-26, released in May. The rupee figures are based on the exchange rate of May 14.

Sources earlier this week said Air India is planning to seek additional funds to the tune of $1.5 billion, which is over ₹14,000 crore at the current exchange rate.

On Saturday, Temasek also said it recognises that the large-scale transformation of Air India involves complex, multi-year operational and integration challenges.

"Efforts of this scale take time and are not expected to be linear, particularly in the aviation sector, where outcomes are shaped by industry developments, including aircraft innovation and fleet renewal cycles, and external factors such as airspace disruptions, geopolitical developments, and fuel price volatility," it said in the statement.

Meanwhile, on August 27, Singapore Airlines said its board will carefully consider Air India's any requests for additional capital after taking into consideration the group's other capital requirements, as well as the Indian carrier's business strategy.

N Chandrasekaran, Chairman of Tata Sons and Air India in July, said Air India's transformation journey must be seen as a five- to ten-year journey considering the years-long supply chain disruptions in key components, the need to overhaul the legacy systems, culture, fleet and creation of a large cadre of airline professionals.

Earlier this month, Chandrasekaran announced he would step down as Tata Sons Chairman when his current term ends in February 2027.

In the Facebook post earlier this week, Kenneth Tiong Boon Kiat also said that no one, least of all Singaporeans, owes Air India a living.

"I will not support, nor expect, any future use of Temasek's funds to prop up Air India via Singapore Airlines. If Singapore Airlines wants to continue its bet on Air India, it should do so on its own two feet, and not on Temasek's," he had said.

जयपुर एयरपोर्ट

6 घंटे इंतजार के बाद फ्लाइट रद्द, आधी रात परेशान हुए यात्री

टर्मिनल-1 का मामला, यात्रियों को पहले दी फ्लाइट री-शेड्यूल होने की सूचना

पत्रिका न्यूज़ नेटवर्क
patrika.com

जयपुर. जयपुर इंटरनेशनल एयरपोर्ट से दुबई जाने वाले यात्रियों की परेशानी खत्म नहीं हो रही है। ऐनवक्त पर फ्लाइट रद्द होने के मामले लगातार सामने आ रहे हैं। गुरुवार रात भी ऐसा ही हुआ। जयपुर से शाम 5:55 बजे दुबई जाने वाली स्पाइसजेट की फ्लाइट के यात्री एयरपोर्ट पहुंच चुके थे। पहले उन्हें फ्लाइट री-शेड्यूल होने की सूचना देकर इंतजार करवाया गया। निर्धारित समय से करीब छह घंटे बाद एयरलाइन ने ऑपरेशनल कारण बताते हुए फ्लाइट रद्द कर दी। सूचना मिलते ही यात्रियों ने टर्मिनल-1 पर आधी रात में हंगामा कर नाराजगी जताई। यात्रियों का आरोप है कि एयरलाइन की ओर से लंबे समय तक फ्लाइट की स्थिति को लेकर स्पष्ट जानकारी नहीं दी गई।

विरोध के बाद रिफंड, वैकल्पिक इंतजाम नहीं

यात्रियों के विरोध के बावजूद एयरलाइन की ओर से उनके लिए कोई वैकल्पिक इंतजाम नहीं किया गया, जिससे उन्हें रात में परेशानी का सामना करना पड़ा। सिर्फ रिफंड देकर मामला खत्म कर दिया गया।

लगातार बन रहे हालात

गौरतलब है कि इस तरह के मामले स्पाइसजेट की दुबई फ्लाइट में लगातार सामने आ रहे हैं। यात्री बार-बार शिकायत कर कार्रवाई की मांग भी कर रहे हैं, लेकिन अभी तक हालात जस के तस बने हुए हैं।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Corporate Communications Directorate

THE TELEGRAPH KOLKATA 30 AUGUST 2026

Temasek doubles down on Air India investment

OUR BUREAU

Calcutta: Singapore state investor Temasek, the majority shareholder of Singapore Airlines, on Saturday backed the airline's investment in Air India, as scrutiny grows over its stake in the loss-making Indian carrier.

Air India has requested about $1.5 billion in fresh equity support from owners Tata Sons and Singapore Airlines to shore up finances. Singapore Airlines owns 25.1 per cent of India's second-largest airline, with the rest owned by Tata.

News of the funding request prompted Kenneth Tiong, a lawmaker from Singapore's opposition Workers' Party, to urge that Temasek's funds not be used to shore up Air India.

Singapore's *Business Times* also ran a commentary arguing that Singapore Airlines could not realistically exit its Air India stake, with Tata the only plausible buyer. It questioned what its 25.1 per cent holding offered beyond a board seat and a share of the losses, while saying the strategic logic of the investment still holds.

UNDER SCRUTINY

In a letter to the newspaper responding to that commentary, Juliet Teo, joint head of portfolio development at Temasek Singapore, said Temasek viewed Singapore Airlines' decision to invest in Air India from a long-term perspective and was supportive of it.

He said the transformation of Air India involved complex, multi-year operational and integration challenges, with outcomes shaped by industry developments and external factors such as airspace disruptions, geopolitical developments and fuel price volatility.

"Efforts of this scale take time and are not expected to be linear," it said.

Temasek did not address whether it would support any capital contribution by Singapore Airlines to Air India.

Air India's multibillion-dollar revamp has been under way since Tata took control of the former state-owned carrier in 2022.

Earlier this year, Natarajan Chandrasekaran, chairman of Tata Sons, said that turning the business around could even take a decade. "Air India's transformation must be seen as a five- to ten-year journey, considering the years-long supply chain disruptions in key components, the need to overhaul legacy systems, culture and fleet, and the creation of a large cadre of technical and airline professionals," he wrote in his address to Tata Sons shareholders.

Air India was hit by Pakistan's airspace ban on Indian carriers, disruptions from the US-Israeli war with Iran, and the fallout from a crash last year that killed 260 people.