

NATIONAL ASSEMBLY SECRETARIAT

REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON DEFENCE ON THE STARRED QUESTION NO. 1

I, Chairman of the Standing Committee on Defence, have the honor to present this report on the Starred Question No.1, moved by Dr. Sharmila Faruqui, MNA, regarding certain issues of Pakistan International Airlines (PIA), referred to the Committee on 5th November, 2025.

2. The Committee comprises the following:-

(1)	Mr. Fateh Ullah Khan	Chairman
(2)	Mr. Ibrar Ahmad	Member
(3)	Chaudhry Farrukh Altaf	Member
(4)	Mr. Danyal Ahmed	Member
(5)	Ms. Saba Sadiq	Member
(6)	Mr. Isphanyar M Bhandara	Member
(7)	Mr. Ali Jan Mazari	Member
(8)	Makhdoom Jamil Uz Zaman	Member
(9)	Dr. Sharmila Faruqui	Member
(10)	Mr. Rameh Lal	Member
(11)	Mr. Sadiq Iftikhar	Member
(12)	Mr. Sanjay Perwani	Member
(13)	Mr. Gul Asghar Khan	Member
(14)	Mr. Muhammad Ijaz-ul-Haq	Member
(15)	Mr. Pullain Baloch	Member
(16)	Arbab Amir Ayub	Member
(17)	Mr. Muhammad Aslam Ghumman	Member
(18)	Mr. Muhammad Miqdad Ali Khan	Member
(19)	Mr. Ghulam Muhammad	Member
(20)	Mr. Mehmood Khan Achakzai	Member
(21)	Khawaja Muhammad Asif, Minister for Defence	Ex-Officio Member

3. The Committee examined the Starred Question, placed at **Annexure-A**, in its meetings held on 24th December 2025 and 25th February 2026. The Ministry clarified that Pakistan International Airlines Co. Ltd. (PIACL) did not receive Rs. 24 billion as a bailout but instead secured bridge financing from Civil Aviation Authority (CAA) to sustain operations during liquidity shortages. Of this amount, Rs. 17 billion was transferred to Pakistan International Airlines Holdings Co. Ltd. (PIAHCL) under restructuring while Rs. 7 billion remains payable by PIACL. The airlines massive losses amounting to Rs. 720 billion stem from operational inefficiencies, outdated fleet, rising fuel costs and structural weaknesses, further exacerbated by global disruptions and volatile demand. While government support covered operational deficits, it neglected fleet modernization. Additionally, heavy taxation restricted expansion, leaving less than half the fleet serviceable. Reliance on sovereign guarantees inflated debt without efficiency gains while profits were eroded by debt servicing, taxation, rupee depreciation and fuel price volatility. Route restrictions and the 2020 pilot licensing scandal further damaged the airline's reputation, leading to a European ban that severely constrained cash flow.

4. Despite these setbacks, domestic routes remained profitable generating Rs. 1.7 billion in 2024 and Rs. 3.5 billion in 2025. The airline often retain low-yield routes for strategic reasons such as feeding hub traffic, maintaining market presence, meeting regulatory obligations, or positioning for future growth. Under restructuring approved in 2004, non-core liabilities of Rs. 673 billion including loans, payables, pensions, and medical obligations were transferred to PIAHCL along with real estate assets valued at Rs. 10 billion. The government restructured loans under a ten-year facility maturing in 2033, allocated funds for debt servicing and pensions. Additionally, it divested 75% of PIA's shares for Rs. 135 billion with most earmarked proceeds for reinvestment. Monetization of assets such as The Roosevelt Hotel and Hotel Scribe Paris Opera is under consideration. However, valuations remain insufficient against liabilities exceeding Rs. 700 billion necessitating further fiscal support.

5. The Mover and the Committee expressed satisfaction with the explanation provided by the Ministry; hence, it is recommended that Starred Question No.1, as referred, may be disposed of by the National Assembly.

Sd/-
(SAEED AHMAD MAITLA)
Acting Secretary
Islamabad, the 6th April, 2026

Sd/-
(FATEH ULLAH KHAN)
Chairman

AS REPORTED BY THE STANDING COMMITTEE

(Starred Question No. 1)

Will the Minister for Defence be pleased to state:

- (a) why Pakistan International Airlines (PIA) accumulated losses surged to Rs. 720 billion, despite Rs. 2.4 billion in taxpayers bailouts since 2020;
- (b) how Rs. 42 billion allocated in the Budget 2025-26 will ensure privatization by December, 2025, given three failed attempts since 2016 and 3.5 billion dollars debt;
- (c) whether Rs. 8 billion for “Rout Rationalization” will finally axe 72% of loss making domestic routes, including 15 routes with under 30% occupancy; and
- (d) what cost benefit analysis justifies retaining any unprofitable routes?

Sd/-

Dr. Sharmila Faruqi
Members National Assembly

قومی اسمبلی سیکرٹریٹ

نشاندار سوال نمبر اسے متعلق قائمہ کمیٹی برائے دفاع کی رپورٹ

میں، چیئرمین قائمہ کمیٹی برائے دفاع ۵ نومبر، ۲۰۲۵ء کو کمیٹی کے سپرد کردہ پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائنز (پی آئی اے) کے بعض مسائل سے متعلق ڈاکٹر شرمیلا فاروقی، رکن قومی اسمبلی کی جانب سے پیش کردہ نشاندار سوال نمبر اسے متعلق رپورٹ ہذا پیش کرنے کا شرف حاصل کرتا ہوں۔

۲۔ کمیٹی حسب ذیل اراکین پر مشتمل ہے:-

۱۔	جناب فتح اللہ خان	چیئرمین
۲۔	جناب ابرار احمد	رکن
۳۔	چوہدری فرخ الطاف	رکن
۴۔	جناب دانیال احمد	رکن
۵۔	محترمہ صبا صادق	رکن
۶۔	جناب اسفین یار ایم بھنڈارا	رکن
۷۔	جناب علی جان مزاری	رکن
۸۔	مخدوم جمیل الزمان	رکن
۹۔	ڈاکٹر شرمیلا فاروقی	رکن
۱۰۔	جناب رمیش لال	رکن
۱۱۔	جناب صادق افتخار	رکن
۱۲۔	جناب سنجے پروانی	رکن
۱۳۔	جناب گل اصغر خان	رکن
۱۴۔	جناب محمد اعجاز الحق	رکن
۱۵۔	جناب پلیم بلوچ	رکن
۱۶۔	ارباب عامر ایوب	رکن
۱۷۔	جناب محمد اسلم گھسن	رکن
۱۸۔	جناب محمد مقداد علی خان	رکن
۱۹۔	جناب غلام محمد	رکن
۲۰۔	جناب محمود خان اچکزئی	رکن
۲۱۔	خواجہ محمد آصف	رکن بلحاظ عہدہ
	وزیر برائے دفاع	

۳۔ کمیٹی نے ۲۴ دسمبر، ۲۰۲۵ء اور ۲۵ فروری، ۲۰۲۶ء کو منعقدہ اپنے اجلاسوں میں منسلکہ الف پر موجود نشاندار سوال کا جائزہ لیا۔ وزارت نے واضح کیا کہ پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائنز کمیٹی لمیٹڈ (پی آئی اے سی ایل) کو ۲۴ ارب روپے نیل آؤٹ کے طور پر نہیں ملے بلکہ اس نے سرمایہ (نقد رقوم) کی کمی کے دوران آپریشنز کو برقرار رکھنے کے لیے سول ایوی ایشن اتھارٹی (سی اے اے) سے عبوری مالی معاونت حاصل کی۔ اس رقم میں سے ۱۷ ارب روپے تنظیم نو کے تحت پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائنز ہولڈنگز کمیٹی لمیٹڈ (پی آئی اے ایچ سی ایل) کو منتقل کیے گئے جبکہ ۷ ارب روپے ابھی بھی پی آئی اے سی ایل کے ذمے واجب الادا ہیں۔ ایئر لائن کے ۷۲۰ ارب روپے کے بھاری نقصانات کی وجوہات میں آپریشنل خامیاں، پرانا فضائی بیڑا، ایندھن کی بڑھتی ہوئی قیمتیں اور ساختی کمزوریاں شامل ہیں، جن میں عالمی سطح پر کاڈٹوں اور طلب میں اتار چڑھاؤ کے باعث مزید اضافہ ہوا۔ اگرچہ حکومتی تعاون نے آپریشنل خسارے کو پورا کیا، لیکن اس نے فضائی بیڑے کو جدید بنانے کو نظر انداز کیا۔ مزید برآں، بھاری ٹیکسوں نے توسیع کو محدود کر دیا، جس کی وجہ سے آدھے سے بھی کم فضائی بیڑا قابل استعمال رہ گیا۔ سرکاری ضمانتوں پر انحصار نے کارکردگی میں بہتری لائے بغیر قرضوں میں اضافہ کیا، جبکہ قرضوں کی ادائیگی، ٹیکسوں، روپے کی قدر میں کمی اور ایندھن کی قیمتوں میں اتار چڑھاؤ کی وجہ

سے منافع ختم ہو گیا۔ روٹس کی پابندیوں اور ۲۰۲۰ء کے پائلٹ لائسنسنگ اسکینڈل نے ایئر لائن کی ساکھ کو مزید نقصان پہنچایا، جس کے نتیجے میں یورپی پابندی عائد ہوئی جس نے نقد رقم کے بہاؤ کو بہت محدود کر دیا۔

۴۔ ان مشکلات کے باوجود، مقامی روٹس منافع بخش رہے جنہوں نے ۲۰۲۳ء میں ۱.۷ ارب روپے اور ۲۰۲۵ء میں ۳.۵ ارب روپے کاروبار یو پیدا کیا۔ ایئر لائن اکثر اسٹریٹجک وجوہات کی بنا پر کم منافع بخش روٹس کو برقرار رکھتی ہے جیسے کہ مرکزی ٹریفک کو برقرار رکھنا، مارکیٹ میں موجودگی برقرار رکھنا، انضباطی ذمہ داریوں کو پورا کرنا، یا مستقبل کی ترقی کے لیے حکمت عملی اختیار کرنا۔ ۲۰۲۳ء میں منظور شدہ تنظیم نو کے تحت، ۳.۶ ارب روپے کی ضمنی واجب الادا قومی جن میں قرضے، قابل ادائیگی رقوم، پنشن، اور طبی ذمہ داریاں شامل تھیں، کو ۱۰ ارب روپے مالیت کے ریئل اسٹیٹ اثاثوں کے ساتھ پی آئی اے ایچ سی ایل کو منتقل کر دیا گیا۔ حکومت نے ۲۰۳۳ء میں مکمل ہونے والی دس سالہ سہولت کے تحت قرضوں کی تنظیم نو کی، نیز قرضوں کی ادائیگی اور پنشن کے لیے فنڈز مختص کیے۔ اس کے علاوہ، اس نے ۱۳۵ ارب روپے کے عوض پی آئی اے کے ۷۵ فیصد حصص فروخت کیے جس کی زیادہ تر حاصل شدہ رقم دوبارہ سرمایہ کاری کے لیے مختص کی گئی ہے۔ روز ویلٹ ہوٹل اور ہوٹل سکراٹس پیرس اوپیرا جیسے اثاثوں سے آمدنی حاصل کرنے پر غور کیا جا رہا ہے۔ تاہم، ۷۰ ارب روپے سے زائد کی واجب الادا قومی کے مقابلے میں یہ مالیت اب بھی ناکافی ہے جس کے لیے مزید مالیاتی معاونت کی ضرورت ہے۔

۴۔ محرک اور کمیٹی نے وزارت کی جانب سے فراہم کردہ وضاحت پر اطمینان کا اظہار کیا؛ لہذا سفارش کی جاتی ہے کہ سپرد کردہ نشاندار سوال نمبر کو قومی اسمبلی کی جانب سے نمٹا دیا جائے۔

دستخط/-

(فتح اللہ خان)

چیئر مین

دستخط/-

(سعید احمد بیٹلا)

قائم مقام سیکرٹری

اسلام آباد، ۶/اپریل، ۲۰۲۶ء

قائمہ کمیٹی کی جانب سے رپورٹ کردہ صورت میں
(نشاندار سوال نمبر ۱)

کیا وزیر برائے دفاع بیان فرمائیں گے:

- (الف) ۲۰۲۰ء سے اب تک پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائنز (پی آئی اے) کے مجموعی خسارے میں عوامی ٹیکسوں کے ۲۳/۱۰۰ روپے مالی اعانت کے باوجود ۲۰/۱۰۰ روپے تک کا اضافہ ہونے کی وجوہات کیا ہیں؛
- (ب) بجٹ ۲۰۲۵-۲۶ء میں مختص کردہ ۲۲/۱۰۰ روپے کی رقم دسمبر ۲۰۲۵ء تک نجکاری کے عمل کو کس طرح یقینی بنائے گی، جب کہ ۲۰۱۶ء سے اب تک اس ضمن میں تین کوششیں ناکام ہو چکی ہیں اور ادارے پر ۳.۵/۱۰۰ روپے ڈالر کا قرض ہے؛
- (ج) آیا "روٹ کو منطقی بنانے" کے لیے مختص کردہ ۸/۱۰۰ روپے سے بالآخر ۷۲ فیصد خسارے میں چلنے والے ملکی فضائی روٹس، جن میں وہ ۱۵ روٹس بھی شامل ہیں جن کے استعمال کی شرح ۳۰ فیصد سے کم ہے، ختم کر دیے جائیں گے؛ نیز
- (د) خرچ اور منافع کا کون سا تجزیہ خسارے میں چلنے والے فضائی روٹس کو برقرار رکھنے کو درست قرار دیتا ہے؟