



## अध्यक्ष का संदेश

प्रिय शेयरहोल्डरो,

मुझे आपके समक्ष कंपनी की वर्ष 2015-16 की 9वीं वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करते हुए अपार हर्ष हो रहा है।

सर्वप्रथम मुझे यह सूचित करते हुए खुशी हो रही है कि वर्ष 2007 में विलय के बाद से, पहली बार एअर इंडिया को वर्ष 2015-16 में 1050 मिलियन रुपए का प्रचालनात्मक लाभ हुआ है। यात्री भार घटक में वृद्धि, राजस्व में वृद्धि, हानि में कमी, प्रचालनों में मजबूती तथा विलय के बाद से कंपनी की स्थिति को बेहतर बनाने के संदर्भ में हमने महत्त्वपूर्ण सुधार किए हैं। दिल्ली से सैन फ्रांसिस्को की हमारी नई नॉन-स्टॉप उड़ान को उत्साहवर्धक सफलता मिली है।



मैं, अब वैश्विक स्तर पर तथा भारत के भीतर नागर विमानन परिदृश्य को प्रस्तुत करते हुए संक्षिप्त पृष्ठभूमि और उन स्थितियों को प्रस्तुत करना चाहता हूँ जिसने वित्तीय वर्ष 2015-16 में एअर इंडिया लि. के परिणामों को प्रभावित किया है:

### नागर विमानन परिदृश्य

#### विश्व

वर्ष 2015 के दौरान एक बहुत ही महत्त्वपूर्ण उपलब्धि हासिल की गई है। इस उद्योग में एयरलाइनों द्वारा निवेश की गई पूंजी पर लाभ हुआ जो संबंधित लागत पूंजी से अधिक था। इतिहास में पहली बार एयरलाइनों ने लाभप्रदता का सामान्य स्तर प्राप्त किया है - 718 बिलियन अमरीकी डॉलर के राजस्व पर 35.3 बिलियन अमरीकी डॉलर का लाभ हुआ है। यद्यपि प्रत्येक देश के विमानन उद्योग को समान रूप से लाभ नहीं हुआ है। भौगोलिक रूप से विमानन उद्योग का दो-तिहाई लाभ उत्तरी अमरीका की एयरलाइनों ने अर्जित किया है। यात्री ट्रैफिक में उल्लेखनीय वृद्धि हुई जबकि कार्गो बिज़नेस में मंदी बनी रही।

तेल के मूल्य में कमी लाभ का मुख्य कारण रहा। वर्ष 2014 के अंत में जेट ईंधन मूल्य में बड़ी कमी आई जो 2015 में भी जारी रही जैसे 2015 में जेट ईंधन का प्रति बैरल औसत मूल्य 2014 की तुलना में 42 प्रतिशत कम था। वर्ष 2015 के अंतिम महीनों में जेट ईंधन का मूल्य और कम हो गया जो वर्ष के अंत में लगभग 48 अमरीकी डॉलर प्रति बैरल था। 11 वर्षों से भी अधिक समय में, यह जेट ईंधन का सबसे कम मूल्य था। तथापि जेट ईंधन मूल्य में कमी का प्रभाव वैश्विक रूप से सभी एयरलाइनों एवं देशों में समान रूप से अनुभव नहीं किया गया। आंशिक रूप से विमानन उद्योग में प्रचलित विभिन्न हेजिंग (Hedging) के कारण ऐसा हुआ जिससे तेल के मूल्य में कमी से मिलने वाले निम्नतर यूनिट लागत का लाभ मिलने में विलंब हुआ। अमरीकी डॉलर के मूल्य की तुलना में अन्य मुद्राओं के मूल्य में अधिक कमी भी 2015 में एक जटिल कारण था जिससे अनेक एयरलाइनें अमरीकी डॉलर आधारित तेल के कम मूल्य का लाभ नहीं उठा पाईं। अमरीकी डॉलर में हुई मजबूती के कारण उत्पन्न स्थिति से समायोजन के लिए पिछले वर्ष की तुलना में 2015 के दौरान स्थिर विनिमय दर के संदर्भ में वैश्विक हवाई किरायों में औसतन लगभग 4.5 प्रतिशत की कमी आई। इसका मुख्य कारण बाज़ार में प्रतियोगिता का बढ़ना था जिससे स्थानीय मुद्रा में ईंधन लागत में भी कमी देखी गई। आयटा (IATA) का अनुमान है कि वर्ष 2015 में यात्री ट्रैफिक में हुई वार्षिक वृद्धि का आधा श्रेय मांग में वृद्धि को जाता है।

वर्ष 2015 में वाणिज्यिक वायु परिवहन उद्योग की दो शाखाओं- यात्री तथा मालवहन का निष्पादन एक-दूसरे से विपरीत रहा। उद्योगवार राजस्व यात्री किलोमीटर (आरपीके) में 7.4 प्रतिशत की वृद्धि हुई। 2010 के गहरे वैश्विक वित्तीय संकट के बाद यह सबसे बड़ी वृद्धि हुई थी तथा जिसमें लंबे समय तक 5.5 प्रतिशत का औसत बना रहा। कुल मिलाकर वर्ष 2015 में 3.5 बिलियन यात्रियों ने यात्रा की। 2014 की तुलना में यात्रियों की संख्या में 240 मिलियन की वृद्धि हुई। अंतरराष्ट्रीय यात्री ट्रैफिक में वर्ष 2014 की तुलना में 2015 में 6.5 प्रतिशत की वृद्धि हुई। क्षमता में 5.9 प्रतिशत की वृद्धि हुई तथा 0.5 प्रतिशत की वृद्धि के साथ लोड फेक्टर 79.7 प्रतिशत रहा। जनवरी 2015 में भारत की घरेलू हवाई यात्रा में 22.9 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई जिसका श्रेय तुलनात्मक रूप से मजबूत घरेलू अर्थव्यवस्था तथा हवाई सेवाओं में वृद्धि को जाता है। 2015 के दौरान भारतीय बाज़ार आस्ट्रेलिया तथा जापान दोनों से आगे रहा तथा वर्तमान में वैश्विक आरपीके लगभग 1.2 प्रतिशत के साथ रूस के बराबर है।

वर्ष 2015 हवाई मालवहन के लिए कमजोर रहा तथा वर्ष 2015 में उद्योगवार मालवहन टन किलोमीटर (एफटीके) में तुलनात्मक रूप से केवल 2.3 प्रतिशत वृद्धि हुई।

आयटा के 20 वर्षीय पूर्वानुमान के अनुसार, 2034 तक हवाई यात्रियों की संख्या वार्षिक रूप से दुगुनी होकर 7 बिलियन हो जाएगी।



## भारतीय नागर विमानन परिदृश्य:

भारत का विमानन उद्योग तेजी से विकास के पथ पर अग्रसर हो रहा है। भारत का 2020 तक विश्व का तीसरा सबसे बड़ा विमानन बाजार तथा 2030 तक सबसे बड़ा विमानन बाजार बनने का लक्ष्य है। भारत में नागर विमानन उद्योग निम्न लागत वाहकों (एलसीसी), आधुनिक एयरपोर्टों, घरेलू एयरलाइनों में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश, अत्याधुनिक सूचना प्रौद्योगिकी इंटरवेंशन तथा क्षेत्रीय संपर्क उड़ानों के बढ़ते महत्त्व जैसे कारकों के कारण विस्तार के एक नए युग में प्रवेश कर रहा है। भारत विश्व का नौवां सबसे बड़ा नागर विमानन बाजार है जिसका बाजार 16 बिलियन अमरीकी डॉलर है।

जनवरी-दिसंबर 2015 के दौरान यात्री ट्रैफिक 20.3 प्रतिशत की दर से बढ़कर 81.1 मिलियन हो गया, पिछले वर्ष की इसी अवधि के दौरान यात्री ट्रैफिक 67.4 मिलियन था। सीएपीए के अनुसार, 2015 में 81 मिलियन यात्रियों की तुलना में वित्तीय वर्ष 2017 तक भारत के घरेलू हवाई ट्रैफिक में यात्रियों की संख्या 100 मिलियन से अधिक होने की आशा है। 275 मिलियन नए यात्रियों सहित भारत विश्व के सबसे तेजी से बढ़ रहे पांच विमानन बाजारों में से है।

सरकारी एजेंसियों का अनुमान है कि 2020 तक लगभग 500 ब्राउनफील्ड तथा ग्रीनफील्ड एयरपोर्टों की आवश्यकता होगी। निजी क्षेत्र को पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप मॉडल के माध्यम से एयरपोर्टों के निर्माण में सक्रिय रूप से शामिल होने के लिए प्रोत्साहित किया जा रहा है जिसके तहत उन्हें वित्त प्रबंधन, रियायती जमीन आबंटन, कर छूट तथा अन्य प्रोत्साहन के संदर्भ में सरकार से पर्याप्त सहायता दी जाती है। सरकार द्वारा की गई कुछ प्रमुख पहल निम्नानुसार हैं:

- भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) की भारत के 13 क्षेत्रीय एयरपोर्टों में सिटी-साइड इंफ्रास्ट्रक्चर विकसित करने की योजना है जिसका उद्देश्य होटल, कार पार्क तथा अन्य सुविधाओं का निर्माण कर गैर विमानन राजस्व को बढ़ाना है।
- नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) ने भारत विमानन सुरक्षा तकनीकी सहायता फेज II हेतु यूनाइटेड स्टेट्स टेक्निकल डेवलपमेंट एजेंसी (यूएसटीडीए) के साथ एक समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं जिसका उद्देश्य प्रचालन, एयरवर्दिनेस तथा लाइसेंसिंग के क्षेत्र में सुव्यवस्थित सुधार लाना है।
- सरकार ने राजस्थान के अलवर जिले में भिवाड़ी के पास ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट की स्थापना के लिए साइट क्लियरेंस दे दिया है तथा 13 अन्य ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट परियोजनाओं को सैद्धांतिक रूप से अनुमोदन दे दिया है।
- अगले 10 वर्षों में क्षेत्रीय तथा दूरस्थ क्षेत्रों के लिए हवाई संपर्क बेहतर बनाने के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की भारत में लगभग 50 एयरपोर्टों को पुनः आरंभ करने तथा प्रचालनात्मक बनाने की योजना है।

अनुमान है कि 2020 तक एयरलाइनें वर्तमान 450 विमानों के स्थान पर 1000 से अधिक विमानों का प्रचालन करेंगी। घरेलू एवं अंतरराष्ट्रीय यात्री ट्रैफिक के अगले पांच वर्षों में क्रमशः 12 प्रतिशत तथा 8 प्रतिशत की वार्षिक औसत दर से बढ़ने की आशा है तथा अगले पांच वर्षों में घरेलू एवं अंतरराष्ट्रीय कार्गो के क्रमशः 12 प्रतिशत तथा 10 प्रतिशत की वार्षिक औसत दर से बढ़ने का अनुमान है। एमआरओ उद्योग के वर्ष 2010 में 22,500.0 मिलियन रुपए से तीन गुना बढ़कर वर्ष 2020 तक 70,000.0 मिलियन रुपए तक होने की आशा है।

सरकार की भारत के 400 टियर-2 शहरों में संवहनीय (Sustainable) हवाई नेटवर्क विकसित करने की योजना है जिसमें 500 मिलियन रुपए (7.4 मिलियन अमरीकी डॉलर) व्यय होने का अनुमान है।

## कंपनी का निष्पादन

### स्टैंड-अलोन (Stand-alone)

मुझे यह सूचित करते हुए खुशी है कि 2007 में विलय के बाद, पहली बार, एअर इंडिया को वर्ष 2015-16 के दौरान 1050 मिलियन रुपए का प्रचालनात्मक लाभ हुआ है।

इसके अतिरिक्त, वर्ष 2014-15 में 58,599.1 मिलियन रुपए की निवल हानि की तुलना में वित्तीय वर्ष 2015-16 के दौरान कंपनी को 38,367.8 मिलियन रुपए की निवल हानि हुई जो निवल हानि में 34.52 प्रतिशत की कमी दर्शाता है। इसका मुख्य कारण ईंधन मूल्य में 34 प्रतिशत की गिरावट से ईंधन व तेल मूल्य की लागत में 26,037.4 मिलियन रुपए की कमी, सामग्री तथा बाहरी मरम्मत में 1,546.8 मिलियन रुपए तथा स्टाफ लागत में 1,211.3 मिलियन रुपए की कमी है। यात्री भार घटक पिछले वर्ष 73.7 प्रतिशत की तुलना में बढ़कर 2015-16 में 75.6 प्रतिशत हो गया जो एअर इंडिया में यात्रियों के बढ़ते विश्वास का प्रतीक है। 2014-15 के



दौरान 17.2 मिलियन यात्रियों की तुलना में 2015-16 के दौरान 18.4 मिलियन यात्रियों का वहन किया गया। अनेक गंतव्यों के लिए नई उड़ानें आरंभ की गईं जिनमें सबसे महत्वपूर्ण उड़ान दिल्ली से सैन फ्रांसिस्को की नॉन-स्टॉप उड़ान है।

तथापि, यील्ड (yield) में 7.70 प्रतिशत की कमी के कारण यात्री राजस्व 2014-15 में 1,57,933.6 मिलियन रुपए से घटकर वर्ष 2015-16 में 1,56,562.5 मिलियन रुपए हो गया। कार्गो राजस्व 2014-15 में 11,550.3 मिलियन रुपए से घटकर 2015-16 में 10,545.4 मिलियन रुपए हो गया। कुल राजस्व 2014-15 में 2,06,131.6 मिलियन रुपए से घटकर 2015-16 में 2,05,261.1 मिलियन रुपए हो गया। मानव शक्ति एवं उपकरणों के बेहतर उपयोग के बावजूद यील्ड (yield) में हुई उल्लेखनीय कमी के कारण ऐसा हुआ।

### **समेकित परिणाम**

ग्रुप को 2015-16 में 43,100 मिलियन रुपए की समेकित निवल हानि हुई जो पिछले वर्ष की 62,804.3 मिलियन रुपए की हानि की तुलना में 19,700 मिलियन रुपए कम है। ईबीआईडीटीए वर्ष 2014-15 में 2,269 मिलियन रुपए से बढ़कर 2015-16 में 25,998.6 मिलियन रुपए तथा ईबीआईडीटीएआर 14,198.1 मिलियन रुपए से बढ़कर 2015-16 के दौरान 38,915 मिलियन रुपए हो गई। समेकित यात्री राजस्व 185,202.9 मिलियन रुपए से बढ़कर 2015-16 के दौरान 187,036.1 मिलियन रुपए हो गया। अन्य राजस्व वर्ष 2014-15 में 15,085.3 मिलियन रुपए से बढ़कर 2015-16 के दौरान 20,726.1 मिलियन रुपए हो गया।

मुख्यतः, ईंधन एवं तेल व्यय में 29,003.1 मिलियन रुपए तथा सामग्री एवं बाहरी मरम्मत लागत में 3,785.4 मिलियन रुपए की कमी के कारण कुल व्यय में 5.25 प्रतिशत की कमी आई तथा कुल व्यय वर्ष 2014-15 के दौरान 295,099.7 मिलियन रुपए से घटकर 2015-16 के दौरान 279,600.8 मिलियन रुपए हो गया।

तथापि स्टाफ लागत में 19.47 प्रतिशत की वृद्धि हुई तथा यह 2014-15 में 34,836.6 मिलियन रुपए से बढ़कर 2015-16 के दौरान 41,618.6 मिलियन रुपए हो गई। मुख्यतः, जस्टिस धर्माधिकारी समिति की रिपोर्ट के कार्यान्वयन तथा पूर्ण वेतन की बहाली के कारण ऐसा हुआ।

मुख्यतः ऋणों में वृद्धि, भारत सरकार को गारंटी शुल्क का भुगतान तथा विमान वित्तपोषण के लिए ब्रिज ऋण के कारण वित्त लागत में 10.16 प्रतिशत की वृद्धि हुई जिससे वित्त लागत 2014-15 में 42,827 मिलियन रुपए से बढ़कर 2015-16 में 47,179.4 मिलियन रुपए हो गई।

ग्रुप को पिछले वर्ष के दौरान 25,355.1 मिलियन रुपए की प्रचालनात्मक हानि की तुलना में इस वर्ष 604.9 मिलियन रुपए का प्रचालनात्मक लाभ हुआ।

### **निगमित सामाजिक दायित्व (सीएसआर)**

पिछले वर्ष के दौरान लाभ न होने के कारण एअर इंडिया के लिए निगमित सामाजिक दायित्व गतिविधियों हेतु व्यय करना अपेक्षित नहीं था। तथापि कंपनी ने सीएसआर के लिए अनेक परियोजनाओं की भी जिम्मेवारी ली है जो पर्यावरण, शिक्षा तथा खेलों से जुड़ी हैं। कंपनी द्वारा की जा रही सीएसआर गतिविधियों की हैडलिंग गुणवत्ता प्रबंधन प्रणाली विभाग को सौंपी गई है।

### **धन्यवाद प्रस्ताव**

मैं नागर विमानन मंत्रालय तथा वित्त मंत्रालय द्वारा दिए गए संपूर्ण सहयोग के लिए उनको धन्यवाद देता हूँ। मैं बैंक तथा नियामक एजेंसियों सहित सभी अन्य प्राधिकरणों द्वारा दिए गए सहयोग के लिए भी धन्यवाद देता हूँ तथा विश्वास दिलाता हूँ कि हम प्रगति के पथ पर अपनी यात्रा जारी रखेंगे और एअर इंडिया को नई ऊंचाइयों पर ले जाएंगे। मैं बोर्ड के अपने सभी सहयोगियों को उनके बहुमूल्य मार्गदर्शन के लिए धन्यवाद देता हूँ।

मैं एअर इंडिया के सभी कर्मचारियों का उत्कृष्टता के लक्ष्य पाने के लिए विश्व को अपनी टीम भावना की मजबूती और शक्ति का परिचय देते हुए अनुकरणीय प्रयास करने के लिए आभारी हूँ। मैं एअर इंडिया के प्रत्येक कर्मी चाहे वह हमारे कॉल सेंटर एग्जिक्यूटिव हों, एयरपोर्ट में फ्रंटलाइन स्टाफ हों, केबिन कर्मी, पायलट, इंजीनियर, हमारी आईटी टीम या ग्राउंड सपोर्ट कर्मी हों, का एअर इंडिया परिवार के प्रत्येक सदस्य जिन्होंने एअर इंडिया की छवि बेहतर बनाए रखने में अपना योगदान दिया है, हृदय से धन्यवाद देता हूँ।

बोर्ड की ओर से, सदैव की भांति मैं आपके सहयोग की अपेक्षा करता हूँ।

अश्वनी लोहानी



## विजन

भारतीय विमानन क्षेत्र में अग्रणी तथा विश्व में भारत का एम्बेसडर बनना।

## मिशन

### नेतृत्व

### ग्राहक

- सुरक्षित, विश्वसनीय एवं समय पर सेवाएं प्रदान करना।
- विश्वभर में उच्चतम गुणवत्तापूर्ण सेवाएं प्रदान करना।
- भारतीय अतिथि सत्कार का प्रतीक बनना।

### प्रक्रियाएं

- सुरक्षा एवं कुशलता के मानकों में निरंतर सुधार करना।
- नए एवं आधुनिक विमान बेड़े को प्रचालित करना एवं उसे बनाए रखना।
- सर्वोत्तम एवं सर्वाधिक कुशल नेटवर्क प्रदान करना।
- आर्थिक स्रोतों का सृजन।

### लोग

- पसंदीदा नियोक्ता बनना।
- अत्यधिक प्रेरित एवं व्यावसायिक टीम का निर्माण करना।
- पारदर्शिता एवं नैतिकता के उच्चतम स्तर को बनाए रखना।
- जिम्मेदार निगमित नागरिक बनना।

### भारत का एम्बेसडर

- भाव एवं कर्म से भारत का राष्ट्रीय वाहक बनना।
- भारत तथा विश्व में निर्बाध यात्रा सुविधा देना।
- विश्वभर में भारतीयों को संपर्क प्रदान करना।

### मूल्य

- उत्कृष्टता के लिए जोश तथा परिवर्तन के लिए रुचि।
- सभी मामलों में सत्यनिष्ठा एवं निष्पक्षता।
- व्यक्तियों की प्रतिष्ठा एवं क्षमता का सम्मान करना।
- प्रतिबद्धताओं का कड़ाई से अनुपालन।
- प्रतिक्रिया देने में तेजी सुनिश्चित करना।
- ज्ञान, रचनात्मकता एवं टीमवर्क को प्रोत्साहित करना।
- कंपनी में निष्ठा एवं गौरव।