



कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 (4) के अंतर्गत नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड के 31 मार्च 2010 को समाप्त वर्ष के लेखों पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की टिप्पणियों पर प्रबंध वर्ग के उत्तर।

कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत विहित वित्तीय रिपोर्टिंग ढांचे के अनुसार 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लिए नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड के वित्तीय विवरणों को तैयार करने का उत्तरदायित्व कंपनी के प्रबंधन का है। कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 (2) के तहत भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक द्वारा नियुक्त सांविधिक लेखा परीक्षक अपने व्यावसायिक निकाय भारतीय सनदी लेखाकार संस्थान द्वारा विहित लेखा परीक्षण एवं आशवासन मानकों के अनुसार स्वतंत्र लेखा परीक्षा के आधार पर कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 227 के अंतर्गत इन वित्तीय विवरणों पर अपनी राय व्यक्त करने के लिए उत्तरदायी है। उनके दिनांक 18 नवम्बर, 2010 की लेखा परीक्षा रिपोर्ट के अनुसार ऐसा किया हुआ कहा गया है।

मैंने भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की ओर से कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 (3) (ख) के अंतर्गत नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड की 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के वित्तीय विवरणों की संपूरक लेखा परीक्षा की है। यह संपूरक लेखा परीक्षा, सांविधिक लेखा परीक्षकों के सीमित दस्तावेजों तथा सांविधिक लेखा परीक्षकों तथा कंपनी कार्मिकों की जांच और कुछ लेखा खातों की चयनित जांच के साथ स्वतंत्र रूप से की गई है। अपनी संपूरक लेखा परीक्षा के आधार पर मैं कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 (4) के अंतर्गत कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों पर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ, जो मेरे ध्यान में आए हैं तथा मेरे विचार से वित्तीय विवरणों तथा संबद्ध लेखा परीक्षा रिपोर्ट को बेहतर रूप से समझने के लिए आवश्यक हैं :

क. तुलना पत्र

निधियों की प्रयोज्यता

ऋण तथा अग्रिम : 14,466.5 मिलियन रुपए (अनुसूची-ठ)

उपर्युक्त में विमान के अनुरक्षण प्रभारों के रूप में पट्टादाता को भुगतान की गई 1,955.8 मिलियन रुपए की राशि को कंपनी की लेखांकन नीति इ(ख) के अनुसार पूर्व भुगतान व्ययों में लेखांकित किया गया था, जिसे राजस्व के लिए समायोजित किया जाना होता है जब वास्तव में अनुरक्षण किया जाता है। चूंकि अनुरक्षण प्रभारों की राशि की गणना एवं प्रोद्भवन उद्भूत वक्र/उद्भूत घंटे के आधार पर की जाती है, अतः भुगतान किए गए अनुरक्षण प्रभारों को लेखांकन के प्रोद्भवन आधार के आधार पर व्यय मानना चाहिए था। कंपनी द्वारा अपनाई गई लेखांकन पद्धति के कारण पूर्व भुगतान व्यय को अधिक दर्शाया गया एवं वर्ष में 1955.8 मिलियन रुपए की हानि को कम दर्शाया गया।

ख. लेखा परीक्षकों की रिपोर्ट

सांविधिक लेखा परीक्षकों ने अपनी लेखा परीक्षा रिपोर्ट के पैरा 4 (ii) में व्यक्त किया है कि कंपनी ने भावी कर योग्य लाभ की वास्तविक निश्चितता न होते हुए भी पिछले वर्षों में 28,425.2 मिलियन रुपए की आस्थगित कर परिसंपत्ति (डीटीए) राशि को अस्वीकार तथा रद्द नहीं किया है तथापि रिपोर्ट के पैरा 4 (vi) में इस विशेषक के प्रभाव की मात्रात्मकता को निर्धारित करते समय वर्तमान वर्ष की हानि पर घटने वाले प्रभाव पर विचार नहीं किया गया।

कंपनी को वर्तमान वर्ष के लाभ तथा हानि खाते से निवल डीटीए को रद्द कर देना चाहिए था। वर्तमान वर्ष के लाभ तथा हानि खाते से निवल डीटीए को नहीं लिखने से वर्तमान वर्ष की हानि को 28425.2 मिलियन रुपए कम दर्शाया गया है।

ग) कंपनी द्वारा रिपोर्ट की गई हानि पर सीएजी की टिप्पणियों का प्रभाव

उपर्युक्त टिप्पणियां कंपनी द्वारा रिपोर्ट की गई हानि को 54.72 प्रतिशत बढ़ाती हैं। इसके मद्देनजर 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लिए कंपनी के वित्तीय विवरणों पर दिनांक 18 नवम्बर, 2010 को अपनी रिपोर्ट में सांविधिक लेखा परीक्षकों द्वारा व्यक्त किया गया सही एवं निष्पक्ष दृष्टिकोण वहनीय नहीं है।

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
के लिए एवं उनकी ओर से

हस्ता./-

सरिता जफा

प्रधान निदेशक-वाणिज्यिक लेखापरीक्षा एवं
पदेन सदस्य, लेखापरीक्षा बोर्ड-१, मुंबई

स्थान : मुंबई

तारीख : 18 जनवरी, 2011



कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619(4) के अंतर्गत नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड के 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लेखों पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की टिप्पणियों पर प्रबंध वर्ग के उत्तर

क्र.सं.	अनुपूरक लेखा परीक्षा टिप्पणी	प्रबंधवर्ग का उत्तर
क.	<p>तुलन पत्र</p> <p>निष्ठियों की प्रयोज्यता चालू परिसंपत्तियां, ऋण तथा अग्रिम</p> <p>ऋण तथा अग्रिम : 14,466.5 मिलियन रुपए (अनुसूची-ठ)</p> <p>उपर्युक्त में विमान के अनुरक्षण प्रभारों के रूप में पट्टादाता को भुगतान की गई 1,955.8 मिलियन रुपए की राशि को कंपनी की लेखांकन नीति ड(ख) के अनुसार पूर्व भुगतान व्ययों में लेखांकित किया गया था, जिसे राजस्व के लिए समायोजित किया जाना होता है जब वास्तव में अनुरक्षण किया जाता है। चूंकि अनुरक्षण प्रभारों की राशि की गणना एवं प्रोद्भवन उद्धान चक्र/उद्धान घंटे के आधार पर की जाती है, अतः भुगतान किए गए अनुरक्षण प्रभारों को लेखांकन के प्रोद्भवन आधार के आधार पर व्यय मानना चाहिए था। कंपनी द्वारा अपनाई गई लेखांकन पद्धति के कारण पूर्व भुगतान व्यय को अधिक दर्शाया गया एवं वर्ष में 1955.8 मिलियन रुपए की हानि को कम दर्शाया गया।</p>	<p>लेखांकन पद्धति लेखांकन नीति ड(ख) - अनुसूची 'ब' के अनुसार थी जिसे कंपनी द्वारा निरंतर अपनाया जा रहा है। वास्तविक अनुरक्षण व्यय अनुरक्षण करने के वर्ष में प्रभारित किया जाता है।</p> <p>तदनुसार, पट्टेदाता को अग्रिम रूप से भुगतान किए गए अनुरक्षण अंशदान को पूर्वप्रदत्त व्यय माना जाता है तथा उसे अनुरक्षण करने के वर्ष में प्रभारित किया जाता है।</p> <p>इसे विमान की अनुरक्षण गतिविधि तथा अनुरक्षण आरक्षिति से वापसी के आधार पर वर्ष 2010-11 तथा उसके बाद के वर्षों में प्रभारित किया जाएगा।</p> <p>इस प्रकार वर्ष 2009-10 के लिए चालू परिसंपत्तियों - ऋणों तथा अग्रिमों में अधिक राशि तथा अनुरक्षण व्ययों में कम राशि नहीं दिखाई गई है।</p>
ख.	<p>लेखा परीक्षकों की रिपोर्ट</p> <p>सांविधिक लेखा परीक्षकों ने अपनी लेखा परीक्षा रिपोर्ट के पैरा 4 (ii) में व्यक्त किया है कि कंपनी ने भावी कर योग्य लाभ की वास्तविक निश्चितता न होते हुए भी पिछले वर्षों में 28,425.2 मिलियन रुपए को आस्थगित कर परिसंपत्ति (डीटीए) राशि को अस्वीकार तथा रद्द नहीं किया है तथापि रिपोर्ट के पैरा 4 (vi) में इस विशेषक के प्रभाव की मात्रात्मकता को निर्धारित करते समय वर्तमान वर्ष की हानि पर पड़ने वाले प्रभाव पर विचार नहीं किया गया।</p> <p>कंपनी को वर्तमान वर्ष के लाभ तथा हानि खाते से निवल डीटीए को रद्द कर देना चाहिए था। वर्तमान वर्ष के लाभ तथा हानि खाते से निवल डीटीए को नहीं लिखने से वर्तमान वर्ष की हानि को 28,425.2 मिलियन रुपए कम दर्शाया गया है।</p>	<p>भावी कर देयता के उद्देश्य से नैसिल के गठन के आरंभिक दो वर्षों (2007-08 एवं 2008-09) के दौरान आस्थगित कर परिसंपत्ति के लिए पहले से प्रस्वीकृत 28,425.2 मिलियन रुपए की राशि का उपयोग करने के लिए प्रबंध वर्ग विश्वस्त है।</p> <p>भावी लाभ की ठोस निश्चितता के लिए नैसिल प्रबंधन में वर्ष 2009-10 के दौरान लागत कटौती तथा राजस्व वृद्धि के लिए अनेक कदम उठाए हैं जिसके परिणामस्वरूप प्रचालनात्मक निष्पादन में 39% का सुधार हुआ है। प्रचालनात्मक तथा वित्तीय पुनर्संरचना के उद्देश्य से किए गए इन उपायों में निम्नलिखित सम्मिलित हैं :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● पूर्व एआई तथा आईए के मार्गों को पूरी तरह युक्तिसंगत बनाना तथा नेटवर्कों पर समानांतर प्रचालनों वाले मार्गों को हटाना; ● हानि दे रहे कुछ मार्गों को युक्तिसंगत बनाना; ● यात्रियों को आकर्षित करने के लिए अनेक घरेलू तथा अंतरराष्ट्रीय मार्गों पर नए विमानों की तैनाती; ● पुराने विमान बेड़े को चरणबद्ध रूप से हटाना जिससे अनुरक्षण लागत में कमी; ● लीज पर लिए गए विमानों की लीज अवधि समाप्त होने पर अथवा लीज अवधि की समाप्ति से पूर्व वापस करना; ● गैर प्रचालनात्मक क्षेत्रों में रोजगार पर रोक;



क्र.सं.	अनुपूरक लेखा परीक्षा टिप्पणी	प्रबंधकर्म का उत्तर
		<ul style="list-style-type: none">● व्यर्थ व्ययों को रोकने के लिए स्टाफ की पुनः तैनाती;● नए विमान बेड़े के संवर्धित उपयोग से उच्चतर एएसकेएम का प्रदर्शन;● बी747-400 सहित पुराने विमान बेड़े को ग्राउंड करना जिसका उपयोग प्रचालनों की कुछ लाइनों तथा वीवीआईपी उड़ानों के प्रचालनों के लिए किया जाएगा। भारत सरकार से इन विमानों के लिए 10,000 मिलियन रूपए की प्रतिपूर्ति करने के लिए पहले ही संपर्क किया गया है;● ईडी / आईबीओ को विदेशों से भारत में पुनः तैनात करना;● कुछ स्थानों पर विदेशी ऑफ लाइन कार्यालयों को बंद करना;● आक्रमक विक्रय एवं विपणन प्रयासों तथा सरकारी यात्रा कर रहे व्यक्तियों को आकर्षित करने के लिए एक अलग सेल के माध्यम से यात्री/कर्मों राजस्व, अतिरिक्त सामान राजस्व में वृद्धि करना;● एमआरओ राजस्व तथा कंपनी की रियल इस्टेट सम्पत्तियों से प्राप्त राजस्व में वृद्धि करने के लिए कंपनी की परिसंपत्तियों का अनुकूलतम उपयोग;● सूचना प्रौद्योगिकी अवसंरचना का उन्नयन एवं क्विक विन आईटी सॉल्यूशन्स का कार्यान्वयन;● एकल कोड हेतु पीएसएस (यात्री सेवा प्रणाली) का आरंभ एवं संपूर्ण संगठन में एसएएपी ईआरपी आधारित सॉल्यूशन्स जिससे राजस्व में वृद्धि एवं लागत में कमी के संदर्भ में संगठन को महत्वपूर्ण लाभ होगा;● स्टार एलायंस में शामिल होना जिससे यात्रियों को विश्व में स्टार वाहकों पर निर्बाध संपर्क प्रदान किया जा सके;● फ्रैंकफर्ट हब को समाप्त करना एवं दिल्ली हब की स्थापना जिसके परिणामस्वरूप मार्गों की पुनर्संरचना के कारण पर्याप्त बचत होना;● एकीकृत प्रचालन नियंत्रण केन्द्र की स्थापना;● सहायक कंपनियों जैसे कि एआईएटीएसएल एवं एआईईएसएल को चालू करना एवं उनमें मानवशक्ति एवं उपकरणों का अंतरण एवं उन्हें स्वतंत्र लाभ केन्द्रों के रूप में संसाधित करना प्रस्तावित है;● 777 एवं 787 विमान बेड़े की सर्विस करने के लिए बोइंग के साथ जीईएनएक्स इंजनों तथा जीई90 की मरम्मत के लिए जीई के साथ इंजनों एवं क्योनेट्स सहित एयरबस एयरफ्रेम मरम्मत के लिए ईएडीएस के साथ प्रस्तावित संयुक्त उद्यम की स्थापना;● भारत सरकार की सरकारी यात्राएं एअर इंडिया पर;● बोर्ड में स्वतंत्र निदेशकों को सम्मिलित करना एवं कंपनी के वित्तीय एवं प्रचालनात्मक निष्पादन को ध्यानपूर्वक मॉनीटर करने के लिए बोर्ड समितियों का गठन;● एसबीआई कैप्स ने वित्तीय पुनर्संरचना की सिफारिश की है जिसमें अन्य के साथ-साथ कार्यशील पूंजी ऋणों को बूलेट चुकौती सहित टर्म ऋणों में परिवर्तित करना, कार्यशील पूंजी पर ब्याज कम करने के लिए भारत सरकार के समर्थन से रूपए बॉन्ड जारी करना कार्यशील पूंजी ऋणों को ब्याज की कमतर दरों पर पुनः संरचित करने के लिए ईसीबी ऋण सम्मिलित होंगे;



क्र.सं.	अनुपूरक लेखा परीक्षा टिप्पणी	प्रबंधवर्ग का उत्तर
		<ul style="list-style-type: none"> ● एसबीआई कैपिटल कंपनी के कार्यशील पूंजी ऋणों को पुनर्संरचित करने के लिए आरबीआई को एक योजना प्रस्तुत करने की प्रक्रिया में है जिससे रुपए ऋणों पर संपूर्ण ब्याज लागत में कम से कम 3 प्रतिशत की कमी आएगी। इस पुनर्संरचना के लिए आरबीआई से आवश्यक अनुमोदन मांगा जा रहा है जिससे कि ये ऋणदाता बैंकों के लेखों में एनपीए के रूप में संसाधित नहीं किए जाएंगे। इससे ब्याज लागत में 6,000 मिलियन रुपए की संभावित बचत होने की संभावना है। लगभग कुल 51,000 मिलियन रुपए के एयरबस रुपए ऋणों के पुनः वित्त प्रबंधन के कारण ब्याज लाभ भी प्राप्त होगा। ● विमान ऋणों पर अगले तीन वर्षों के लिए मूल तथा ब्याज चुकौती करने के लिए भारत सरकार से 80,000 मिलियन रुपए तक की इक्विटी देने का अनुरोध भी किया जा रहा है जिससे ऋण इक्विटी अनुपात में भी सुधार होगा तथा ब्याज का भार भी कम होगा। अब तक 20,000 मिलियन रुपए की इक्विटी पहले ही प्राप्त हो चुकी है। <p>प्रबंधन विश्वस्त है कि कार्यान्वयन की विभिन्न अवस्थाओं में जारी इन उपायों के परिणामस्वरूप अन्य कारकों जैसे ईंधन एवं भू राजनैतिक स्थिति स्थिर रहने तथा सरकार से इक्विटी सहायता प्राप्त होने पर अगले पांच वर्षों में निष्पादन में सुधार आएगा। एक विस्तृत टर्न अराउंड योजना भी बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत की गई है। वैश्विक अर्थव्यवस्था के आर्थिक मंदी से बाहर आने से यह आशा है कि वैश्विक रूप से तथा भारत से आने-जाने वाले हवाई यात्रियों की संख्या में वृद्धि होगी। घरेलू स्तर पर व्यवसाय अवसरों में वृद्धि हुई है जिससे हवाई यात्रा में वृद्धि होगी। भारतीय अर्थव्यवस्था में निरंतर 8.5% की वार्षिक दर से वृद्धि हो रही है तथा अर्थव्यवस्था के विकास के परिणामस्वरूप व्यापार, वाणिज्य, उद्योग, यात्रा एवं पर्यटन पर बहुगुणक प्रभावों के कारण घरेलू एवं अंतरराष्ट्रीय सेक्टरों पर यात्रियों की संख्या में पर्याप्त वृद्धि होगी जिससे राष्ट्रीय वाहक के राजस्व में वृद्धि में योगदान मिलेगा। अप्रैल-सितम्बर 2010 की प्रथम छमाही की अवधि के दौरान वित्तीय तथा वास्तविक निष्पादनों में वृद्धि हुई है जिसके अंतर्गत पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में प्रचालनात्मक राजस्व में 16% की वृद्धि हुई है। विवेक सम्मत उपाय के रूप में, कंपनी ने अतिरिक्त आस्थगित कर परिसंपत्ति की गणना में शामिल करना तब तक के लिए बंद कर दिया है जब तक उपर्युक्त उपाय (जो लागू किए जाने की विभिन्न स्थितियों में हैं) कंपनी को सतत लाभ देने योग्य न बना दें।</p> <p>दिनांक 18 नवंबर, 2010 को आयोजित लेखा परीक्षा समिति की 9वीं बैठक में 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लेखों की समीक्षा करते हुए डीटीए पर भी चर्चा हुई थी।</p> <p>प्रबंधन द्वारा दिए गए तर्कों के मद्देनजर लेखा परीक्षा समिति ने निर्णय लिया कि पिछले वर्षों के संबंध में दी गई डीटीए की प्रविष्टियों को प्रतिवर्तित न किए जाने के साथ-साथ वर्ष 2009-10 के लिए डीटीए प्रावधान नहीं किए जाएंगे।</p> <p>उपर्युक्त विषय पर लेखा परीक्षकों के विचार विस्तृत रूप से नीचे पैरा 'सी' के उत्तर में दिए गए हैं।</p> <p>अतः वर्तमान वर्ष के लाभ और हानि खाते में, वर्तमान वर्ष की हानि को कम नहीं दर्शाया गया है।</p>



क्र.सं.	अनुपूरक लेखा परीक्षा टिप्पणी	प्रबंधवर्ग का उत्तर
ग.	<p>कंपनी द्वारा रिपोर्ट की गई हानि पर सीएजी की टिप्पणियों का प्रभाव</p> <p>उपर्युक्त टिप्पणियां कंपनी द्वारा रिपोर्ट की गई हानि को 54.72 प्रतिशत बढ़ाती हैं। इसके मददेनज़र 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लिए कंपनी के वित्तीय विवरणों पर दिनांक 18 नवम्बर, 2010 को अपनी रिपोर्ट में सांविधिक लेखा परीक्षकों द्वारा व्यक्त किया गया सही एवं निष्पक्ष दृष्टिकोण वहनीय नहीं है।</p>	<p>कंपनी के वित्तीय विवरणों में निम्नलिखित सम्मिलित है :</p> <p>(i) दिनांक 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लिए तुलन पत्र।</p> <p>(ii) दिनांक 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लिए लाभ एवं हानि खाता।</p> <p>(iii) दिनांक 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लिए नकदी प्रवाह विवरण।</p> <p>सांविधिक लेखा परीक्षकों की रिपोर्ट के पैरा 4(vi) में तुलन पत्र तथा लाभ एवं हानि खाते के सभी संबंधित आंकड़ों का उल्लेख किया गया है जिस पर लेखा परीक्षा के परिणामस्वरूप सांविधिक लेखा परीक्षकों ने कुछ आपत्तियां की हैं। उपर्युक्त पैरा में संदर्भित 87,837.8 मिलियन रुपए की संचित हानि के आंकड़ों में (तुलन पत्र में दर्शाए गए 54,890.9 मिलियन रुपए के विपरीत) वर्ष 2007-09 में गणना में ली गई 28,425.2 मिलियन रुपए की आस्थगित कर राशि के प्रभाव को बट्टे में नहीं डाले जाने के रूप में संज्ञान लिया गया है।</p> <p>चूंकि बट्टे खाते में डाली गई आस्थगित कर निवल परिसंपत्तियां नकद लेन-देन नहीं हैं अतः इससे नकद प्रवाह विवरण पर भी कोई प्रभाव नहीं पड़ा।</p> <p>नैसिल ने वर्ष 2007-08 एवं 2008-09 में लाभ एवं हानि खाते में 28425.2 मिलियन रुपए की आस्थगित कर परिसंपत्ति की गणना क्रेडिट के रूप में की। इस गणना के प्रभाव से उन वर्षों की हानियों में कमी आई। आईसीएआई की राय के मददेनज़र यह गणना वर्ष 2007-08 एवं 2008-09 के खातों में निर्णय त्रुटि के रूप में दृष्टिगोचर होगी।</p> <p>अतः, यह त्रुटि वर्तमान वर्ष यानि 2009-10 के लिए नहीं अपितु पूर्व अवधियों से संबंधित है। जहां तक वर्तमान वर्ष यानि 2009-10 का संबंध है, नैसिल ने किसी भी आस्थगित कर परिसंपत्ति की गणना नहीं की है। अतः, वर्तमान वर्ष की हानियों पर कोई प्रभाव नहीं है।</p> <p>संयोग से, यह उल्लेखनीय है कि संशोधित भारतीय लेखा मानक-5 जो अंतरराष्ट्रीय लेखा मानक के अनुसरण में है, के अनुसार (पैरा 42)- <u>वर्तमान अवधि यानि 2009-10 में कोई भी संशोधन करने के बजाय पिछले वर्षों के खातों की त्रुटियों को पहले की पूर्वावधि की परिसंपत्तियों, देयताओं तथा इक्विटी के ओपनिंग शेष में पुनः दिखा कर संशोधित किया जाए।</u></p> <p>चूंकि, केवल गत वर्षों की हानियों को संशोधित किया जाना है, अतः संशोधन न किए जाने से इसका प्रभाव केवल संचित हानि पर पड़ेगा जैसाकि 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लिए कंपनी के तुलन पत्र में दर्शाया गया है, तथा न कि 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लाभ एवं हानि खाते में वर्तमान वर्ष हानि पर।</p> <p>उपर्युक्त के मददेनज़र, प्रबंधन का मत है कि 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लिए लेखों का सही और स्पष्ट रूप प्रभावित नहीं हुआ है।</p> <p>प्रबंधन के मत का समर्थन सांविधिक लेखा परीक्षकों की लेखा परीक्षा रिपोर्ट 18 नवम्बर, 2010 में भी किया गया है।</p>